

## PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

# RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI AMBIENTALI PERVENUTE AL DOCUMENTO DI PIANO E RAPPORTO AMBIENTALE

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
Andrea Giorcelli	14.10.09 via mail  PG 774760/ 2009 del 15.10.09	<b>Sostenibilità trasportistica (scenario al 2030)</b> A pag. 21 della Sintesi non Tecnica si pone come condizione per la sostenibilità trasportistica, rispetto all'aumento della domanda di mobilità causata da nuovi residenti e addetti, la diminuzione degli spostamenti con l'auto dell'8% spinta dalle politiche di orientamento della domanda e di incentivo al trasferimento modale. Ma c'è sempre il concreto rischio che ciò non avvenga e su questo si basa una crescita urbanistica che potrebbe diventare così insostenibile, perciò lo scenario al 2030 potrebbe risultare peggiore e non migliore. Inoltre si prevedono riduzioni dell'inquinamento atmosferico grazie al progresso tecnologico dei veicoli a motore, ma questo non risolve né compensa gli altri numerosi inconvenienti causati dal traffico.	Rapporto Ambientale  Trasporti	I possibili sotto-scenari intermedi, con le diverse possibili tempistiche di realizzazione dei singoli interventi trasportistici, sono un numero elevatissimo e solo parzialmente definibili. D'altronde, anche i tempi relativi di realizzazione degli Ambiti di Trasformazione previsti non sono definibili, dipendendo dalle decisioni degli operatori privati interessati. Un'applicazione generalizzata della modellizzazione trasportistica su tutti gli scenari intermedi ipotizzabili sarebbe un esercizio tecnico intrinsecamente poco credibile. Saranno, invece, da prevedere simulazioni progressive nel corso degli anni in funzione delle azioni di piano (e di contesto) effettivamente avviate; dal momento che il loro significato sarà soprattutto locale, particolarmente importante sarà invece la modellizzazione complessiva a scala cittadina che si potrà effettuare per la prima revisione del PGT al momento in cui i meccanismi previsti dal Piano saranno entrati a regime e si saranno meglio chiariti i programmi di intervento per le grandi opere infrastrutturali.  La revisione dopo 5 anni del PGT approvato e della relativa VAS funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.  Adeguamenti proponibili: - Previsione esplicita di Valutazioni ambientali (o di Verifiche di Assoggettabilità) su specifici Ambiti di Trasformazione (nel momento in cui verranno prodotti i relativi piani attuativi) e/o sui Progetti speciali secondo la legislazione vigente.
Provincia di Milano	15.10.09 via mail  PG 783147/ 2009 del 19.10.09	Per quanto riguarda il sistema delle acque superficiali, delle acque sotterranee, di depurazione ed il rischio idraulico, se da un lato si registra l'efficienza complessiva dei 3 depuratori, dall'altro si evidenzia la necessità di tener conto della "scadente" o "pessima" qualità delle acque superficiali, "dell'insufficiente capacità di smaltimento del reticolo idrografico principale" che ha comportato "numerose esondazioni dei fiumi Lambro, Olona e Seveso", nonché considerare che la "qualità delle acque sotterranee ha subito decisivi peggioramenti a causa delle contaminazioni agricole e soprattutto industriali".	PGT  Acque	Sono tematiche nelle quali le azioni alla scala comunale non possono essere considerate disgiunte da quelle sovralocali.  Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti: - precisazioni in sede di Piano delle Regole e/o di Piano dei Servizi; - revisione dopo 5 anni del PGT approvato, e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.  Adeguamenti proponibili: - Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi) - Previsione esplicita di Valutazioni ambientali (o di Verifiche di Assoggettabilità) su specifici Ambiti di Trasformazione (nel momento in cui verranno prodotti i relativi piani attuativi) e/o sui Progetti speciali secondo la legislazione vigente.
		In relazione alla qualità dell'aria, pur rilevando una "diminuzione degli inquinanti tradizionali", è necessario affrontare il problema delle "ancora elevate concentrazioni di PM10, PM2.5, Ozono, NO2 e NOx, imputabili alla riduzione dell'instabilità meteorologica che sfavorisce la dispersione degli inquinanti ed alla crescita del numero di veicoli diesel".	Rapporto Ambientale  Aria	La complessità delle problematiche legate all'inquinamento atmosferico urbano sono tali da dover richiedere uno sforzo intersettoriale e, per diversi aspetti, sovracomunale. Il PGT al più può costituire uno dei tasselli del mosaico di strategie adottabili.
		Per la componente rifiuti, è necessario migliorare il sistema di raccolta e smaltimento, incrementando l'attuale quota di raccolta differenziata (inferiore alle media provinciale) ed ipotizzando utilizzi finali innovativi e maggiormente sostenibili (produzione di biogas).	Rapporto Ambientale  Rifiuti	Data la specificità della tematica in oggetto si ritiene opportuno demandare all'attuazione delle indicazioni del Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti e del Piano del Comune di Milano per il recupero e lo smaltimento dei rifiuti 2001-2010.
		Per le problematiche connesse all'energia, considerato che i consumi aumentano annualmente del 2% e sono determinati prioritariamente dal settore civile, si rileva che la maggiore criticità per	Rapporto Ambientale	Nell'ambito dell'analisi dello stato di fatto delle principali problematiche ambientali che caratterizzano la realtà milanese, nel par. 3.12 'Energia'

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		Milano è la bassa efficienza energetica degli edifici. Sarebbe auspicabile che la pianificazione intervenisse migliorando le politiche volte alla riduzione delle emissioni comunali.	Energia	del Rapporto Ambientale è stata riportata un'analisi del contesto energetico del comune di Milano. In particolare, viene riportato il bilancio dei consumi energetici e la ripartizione degli stessi per settore, in riferimento all'anno 2005. Vengono di seguito elencate le politiche attualmente avviate dall'Amministrazione comunale finalizzate alla riduzione dei consumi energetici e conseguentemente delle emissioni, anche per quanto riguarda il settore civile. Nell'allegato 5 vengono anche date indicazioni sulle indirizzi strategici per la riduzione delle emissioni di CO2 e di contenimento dei consumi energetici, che potranno essere recepiti nel percorso successivo di adozione e approvazione del PGT.
		Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, si rileva che quasi il 60% dei residenti ricade in classe IV e si riscontra un'elevata incidenza delle infrastrutture di mobilità nella determinazione del clima acustico.	Rapporto Ambientale  Rumore	Le classi acustiche omogenee sono state assegnate dal Piano di Azionamento Acustico in base al complesso delle caratteristiche del territorio. La presenza di infrastrutture di trasporto e le caratteristiche di queste ultime (classificazione da PGTU e flussi di traffico) sono tenute in considerazione per l'assegnazione delle classi acustiche, che comunque non è di competenza del Piano di Governo di Territorio.
		In riferimento alle analisi ed alle criticità sopra evidenziate, la pianificazione di settore non è risultata adeguata con gli obiettivi di sostenibilità del PGT ed ha bisogno di aggiornamenti per compiere i necessari miglioramenti rispetto alle criticità riscontrate nello scenario attuale.	PGT e Rapporto Ambientale  Strategia	Sono tematiche nelle quali le azioni alla scala comunale non possono essere considerate disgiunte da quelle sovralocali. Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti: - assunzione di impegni in sede della Dichiarazione di Sintesi per l'Adozione, anche a seguito del Parere Motivato reso dall'Autorità competente per la VAS; - approfondimenti specifici del Rapporto Ambientale finale per l'Approvazione, tenuto anche conto delle osservazioni e del PGT adottato (comprensivo anche del Piano delle Regole e dei Servizi.) - revisione dopo 5 anni del PGT approvato, e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi. Adeguaenti proponibili: - Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi) - Previsione esplicita di Valutazioni ambientali (o di Verifiche di Assoggettabilità) su specifici Ambiti di Trasformazione (nel momento in cui verranno prodotti i relativi piani attuativi) e/o sui Progetti speciali secondo la legislazione vigente.
		<b>Sostenibilità della crescita demografica.</b> L'inversione della tendenza demografica è operazione complessa, così come impegnativa è la strategia scelta per raggiungere l'obiettivo, cioè una significativa qualificazione della città. Un obiettivo così ambizioso di crescita non può prescindere da adeguate politiche di supporto allo sviluppo economico e all'occupazione, fattori sui quali la città di Milano ha storicamente fondato la propria attrattività e che risulterebbe opportuno approfondire nella trattazione del Documento di Piano e nella VAS.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  Demografia	Il Rapporto Ambientale ha esplicitato qualitativamente le principali opzioni alternative strategiche assunte dal Piano ai punti 5.1 e 5.2, dove si sono ricordate le principali opzioni di base assunte (riduzione vs. aumento dei consumi di suolo, densificazione vs. nuovo sprawl) assumendole come positive anche sotto il profilo ambientale. Va ricordato a questo riguardo che l'assunzione dell'opzione zero, non avrebbe significato il mantenimento dello stato attuale, ma il mantenimento dei trend in atto (punto 3.5.1 del Rapporto Ambientale), ovvero un peggioramento progressivo sotto il profilo ambientale. La sfida del PGT è proprio quella di un'azione che combini l'assunzione di obiettivi ambiziosi: una nuova attrattività della città data anche dalla riqualificazione dei suoli con un governo pubblico dei processi. Per quanto riguarda il confronto tra scenari alternativi, l'Allegato 3 del Rapporto Ambientale ne produce, rispetto all'orizzonte del 2030, nella consapevolezza che le dinamiche intermedie dipenderanno anche da fattori ad oggi imprevedibili. Compito del PGT è quello di avviare un

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				<p>processo verso obiettivi significativi di qualità che verranno verificati progressivamente in corso d'opera.</p> <p>Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approfondimenti specifici del Rapporto Ambientale finale per l'Approvazione, tenuto anche conto delle osservazioni e del PGT adottato (comprensivo anche del Piano delle Regole e dei Servizi.)</li> <li>- modifiche in sede di Piano per l'Approvazione;</li> <li>- revisione dopo 5 anni del PGT approvato e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</li> </ul> <p>Adeguamenti proponibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi).</li> </ul>
		<p><b>Compattazione della forma urbana e contenimento del consumo di suolo.</b>                      In riferimento agli "ambiti di concentrazione volumetrica" riportati nelle Schede allegate al Documento di Piano, fatto slavo che lo strumento urbanistico comunale non può apportare autonomamente modifiche al regime urbanistico dettato dal PTC del Parco, risulta opportuno che la VAS valuti gli elementi di criticità introdotti da tali previsioni sia rispetto al consumo di suolo che ai potenziali impatti sul sistema delle aree agricole.</p>	<p>Documento di Piano e conseguente Rapporto Ambientale</p> <p>Consumo di suolo</p>	<p>Il Piano si è dato un obiettivo ambizioso complessivo: la riduzione delle superfici urbanizzate totali rispetto all'attuale 73% (assumendo il 65% come target ideale per il 2030). La previsione di una semplice sommatoria di salvaguardie locali, avrebbe significato l'accettazione di trasformabilità per le aree non in salvaguardia, e quindi un ulteriore aggravio dei consumi di ambiente. La sfida del Piano è quella, anche attraverso il Piano delle Regole ed i perfezionamenti introducibili nel percorso che porta all'Approvazione, di un processo attuativo che vada progressivamente verso il target, attraverso adeguati meccanismi di regolazione (non oggetto del DDP) e di controllo (di cui una prima parte sono già stati individuati dalla VAS con il programma di monitoraggio).</p> <p>Il PGT nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assunzione di impegni in sede della Dichiarazione di Sintesi per l'Adozione, anche a seguito del Parere Motivato reso dall'Autorità competente per la VAS;</li> <li>- modifiche in sede di Piano per l'Approvazione;</li> <li>- revisione dopo 5 anni del PGT approvato e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</li> </ul>
		<p><b>Integrazione tra i sistemi insediativo e della mobilità</b>                      Dal punto di vista metodologico, data la complessità del quadro progettuale, si ritiene opportuno approfondire le simulazioni introducendo una maggiore articolazione degli scenari, considerando il raggiungimento dello "scenario PGT obiettivo" per fasi successive anche tenendo conto del livello di definizione dei progetti e delle possibilità di finanziamento. Concretamente, dovranno essere costruite ipotesi di "scenari di trasformazioni" strettamente interrelate allo sviluppo delle infrastrutture, per fare in modo che le stesse trasformazioni possano avviarsi solo nel momento in cui le condizioni di sostenibilità del sistema di accessibilità siano garantite.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Mobilità</p>	<p>La scelta di indicare un solo scenario temporale al 2030, denominato "scenario PGT obiettivo" è stata dettata dallo scarso realismo associato ad eventuali scenari incrementali, viziati da eccessivi margini di incertezza, sia sotto l'aspetto dello sviluppo insediativo, sia per quanto concerne lo sviluppo delle reti di trasporto di forza per le quali non sia ancora stata avviata una fase progettuale.</p> <p>Inoltre, stante lo scenario temporale scelto superiore ai venti anni, le possibili combinazioni delle variabili prese in considerazione (reti di trasporto di forza, politiche attive di disincentivo all'uso del mezzo privato, ipotesi insediative e relativi mix funzionali, sviluppo complessivo del territorio dell'area urbana milanese, etc.) risultavano eccessive per una trattazione analitica basata su scenari di trasformazione incrementale.</p> <p>Si è pertanto preferito definire e verificare le condizioni complessive di</p>

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				<p>sostenibilità trasportistica del Piano nella sua ipotesi di piena attuazione.</p> <p>All'azione di monitoraggio continuo delle fasi di attuazione e alle programmate revisioni quinquennali del PGT è demandata la verifica dell'attuarsi delle condizioni individuate di sostenibilità complessiva del Piano, nonché le eventuali revisioni dello stesso che si rendano necessarie.</p> <p>Alle procedure di VAS dei singoli Strumenti attuativi è invece demandata la valutazione degli effetti locali delle singole trasformazioni urbane e la verifica della sostenibilità ambientale e trasportistica delle stesse, in relazione e con riferimento all'evoluzione programmata delle reti e dei servizi di trasporto, ai trend effettivi della domanda di mobilità e all'efficacia verificata delle politiche di orientamento della stessa.</p> <p>Il DdP prevede, inoltre, nelle schede degli ambiti di trasformazione, strategie generali, obiettivi, e prescrizioni. Queste ultime sono vincolanti per la trasformazione degli ambiti, e possono riguardare, tra gli altri, il sistema infrastrutturale.</p>
		<p><b>Rete Ecologica Provinciale</b></p> <p>Per mantenere in modo equilibrato le valenze ecologiche e naturalistiche attuali e, anzi, per potenziarle ed aggiungerne delle nuove, è opportuno che la maggioranza degli interventi di riqualificazione o progettazione ambientale, soprattutto quelli rivolti ai comparti più vasti e periferici più strettamente connessi con gli ambiti rurali di cintura, prevedano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'utilizzo esclusivo delle specie vegetali autoctone,</li> <li>- L'utilizzo di molte specie diverse di vegetali per ciascuna area a verde e all'interno di ogni macchia boscata, così da incrementarne la biodiversità.</li> <li>- La presenza di macchie arboreo - arbustive fitte e di una certa dimensione e l'individuazione, il mantenimento e il potenziamento di micro corridoi ecologici.</li> <li>- Un equipaggiamento vegetale che non privilegi gli elementi prativi ed arborei, ma che preveda anche una generale presenza di arbusti così da ricreare ecosistemi paranaturali quasi completi.</li> <li>- Una presenza arboreo - arbustiva consistente, adeguata alla dimensioni della aree a verde, per cercare di ricreare un microclima locale.</li> <li>- La rinaturazione, mediante anche l'utilizzo dell'ingegneria naturalistica, delle fasce riparie dei corsi d'acqua, comprese rogge e canali.</li> <li>- Una manutenzione e gestione delle siepi e dei filari, che mantenga l'aspetto e la funzione naturale.</li> </ul>	<p>Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale Rete Ecologica</p>	<p>Le indicazioni specifiche di mitigazione e di costruzione della Rete Ecologica saranno formulate in sede di redazione delle specifiche VAS relative ai singoli ambiti di trasformazione.</p> <p>Il PGT nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- revisione dopo 5 anni del PGT approvato e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</li> </ul>
		<p><b>Compatibilità delle trasformazioni e innalzamento della qualità abitativa</b></p> <p>Risulta altresì di particolare rilievo la sostenibilità energetica dell'edilizia, tema centrale per un Piano che prevede la realizzazione di consistenti volumetrie. A tal proposito si individuano diversi elementi di criticità connessi agli strumenti attuativi disponibili. Oltre all'efficienza energetica è opportuno concentrare l'attenzione anche sulla qualificazione delle tecniche e dei materiali edilizi. In relazione a queste tematiche si raccomanda di procedere alla realizzazione di interventi caratterizzati da qualità eccellente, in grado di produrre ricadute positive non solo negli ambiti di intervento ma di estendere i benefici a tutta la città in relazione alla soluzione di fabbisogni pregressi quali il teleriscaldamento, la produzione di energia con fonti rinnovabili, la raccolta delle acque di scarico su reti differenziate.</p>	<p>Documento di Piano e Rapporto Ambientale Energia</p>	<p>Le valutazioni effettuate sulla sostenibilità energetica in edilizia delle nuove volumetrie previste dal PGT sono state condotte ad un livello di analisi 'strategico', così come richiesto dal procedimento di VAS relativo al documento di Piano; analisi di dettaglio sulla sostenibilità energetica dei singoli interventi potranno essere effettuate nelle fasi di attuazione del Piano, nell'ambito ad esempio di specifiche procedure di Valutazione Ambientale per gli ambiti di trasformazione.</p> <p>Le eventuali ricadute positive di tali interventi sulla città potranno essere valutate nel tempo grazie all'implementazione del programma di monitoraggio del Piano, nel quale sono stati definiti indicatori specifici finalizzati a valutare i benefici, in termini energetici, conseguenti alle nuove costruzioni, come ad esempio l'ampliamento del teleriscaldamento, la realizzazione di nuovi impianti di cogenerazione, l'incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili.</p> <p>Adegamenti proponibili: Inserimento fra gli indicatori monitoraggio 'Volumetrie realizzate secondo criteri di bioedilizia e bioarchitettura nelle nuove costruzioni'</p>

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
PASM	16.10.09 via mail  PG 783065/ 2009 del 19.10.09	Si rileva un'analisi dello stato dell'agricoltura periurbana valutata dal Rapporto e dal Documento di Piano di scarso valore che non risulta né dai dati del Parco (SITPAS) né dai dati regionali (SIARL) e ritenuta, anche a fronte di studi per il PTCP, come una delle aree più fertili dell'intero territorio agricolo e con la presenza di attività aziendali agricole in attivo proprio grazie alla vicinanza delle città.	Documento di Piano  Agricoltura	<p>Il giudizio di "debolezza" o di "scarso valore" attribuito alle aree agricole periurbane, la cui generalità si trova in ambiti soggetti ai PCU, non va inteso come riferito alla qualità pedologica dei suoli o alle attività agricole che quei suoli utilizzano. Esso va bensì riferito alla scarsa capacità delle aree con destinazione agricola di competere in termini di valore economico, nei confronti delle prospettive di trasformazione indotte dalla struttura urbana che vi si affaccia. Il riconoscimento dell'importanza delle attività agricole e della conservazione delle destinazioni d'uso dei suoli è peraltro molto approfondito dalle analisi che accompagnano i PCU (destinati ad essere parte integrante del PGT), condotte attingendo a tutte le fonti documentali disponibili (SITPAS del Parco Sud compreso) e prodotti in stretta collaborazione con le stesse strutture del Parco Sud.</p> <p>Gli obiettivi di conservazione sono talmente chiari e definiti che il PGT prevede l'applicazione di meccanismi perequativi finalizzati all'acquisizione pubblica delle aree, sia per sottrarle alle aspettative di cui sopra, sia per rilanciarvi programmi di conduzione agraria capaci di restituire qualità paesaggistica e ambientale, nonché di far sostenere agli stessi spazi agrari, ruoli di apertura alla fruizione pubblica da parte dei cittadini, in tal modo concretamente realizzando le finalità del Parco indicate dalla sua Legge istitutiva.</p> <p>In ogni caso, dalla documentazione che accompagna il Documento di Piano (compresa quella riguardante l'analisi paesaggistica) emerge con sufficiente chiarezza l'obiettivo della conservazione degli spazi agrari in quanto tali e delle conseguenti forme di conduzione da parte delle strutture aziendali ivi operanti.</p>
		Il Rapporto Ambientale appare concentrato nell'analizzare gli impatti all'interno dei confini amministrativi comunali e trascura di valutare gli effetti dell'applicazione del piano almeno comprendendo nell'analisi i comuni di prima cintura, considerando che gli effetti che si determinano dalle scelte e prerogative del Piano proposto avranno certamente influenza non solo sui territori limitrofi ma anche su quelli distanti, posti lungo gli assi di comunicazione. Inoltre, in assenza di tempi scadenziati realizzativi del Piano, non si può commisurare la compatibilità ambientale delle scelte.	Rapporto Ambientale  Strategia	<p>La VAS ha effettuato le valutazioni per gli ambiti di trasformazione al livello di approfondimento consentito dal livello attuale (strategico) del Documento di Piano. Un livello sovracomunale potrà essere effettuato nel percorso di conclusione del Piano e/o nelle sue fasi di attuazione.</p> <p>Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approfondimenti specifici del Rapporto Ambientale finale per l'Approvazione, tenuto anche conto delle osservazioni e del PGT adottato (comprensivo anche del Piano delle Regole e dei Servizi.)</li> <li>- revisione dopo 5 anni del PGT approvato e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</li> </ul> <p>Adeguamenti proponibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi)</li> <li>- Previsione esplicita di Valutazioni ambientali (o di Verifiche di Assoggettabilità) su specifici Ambiti di Trasformazione (nel momento in cui verranno prodotti i relativi piani attuativi) e/o sui Progetti speciali secondo la legislazione vigente.</li> </ul>
		Al Cap. 1 e 2 del Rapporto Ambientale nei principali riferimenti programmatici per il PGT non viene citata la tutela di parco regionale e il PTC del Parco Agricolo Sud Milano se non come piano di settore: si precisa che il piano del Parco è un Piano regionale. Manca, inoltre, la citazione del Piano di Settore agricolo (in questo caso di settore del parco) approvato con Delibera di Consiglio Direttivo n. 33/07 del 17 luglio 2007. Il PTC del Parco fa parte dei Piani Regionali e non può essere considerato alla pari di un PLIS. Il Parco Agricolo Sud Milano non è un Consorzio. Oltre ad integrare i riferimenti normativi e la rivisitazione del paragrafo con quanto sopra	Rapporto Ambientale  Aspetti programmatici	<p>Il Parco Agricolo Sud Milano è stato istituito nel 1990 nell'ambito degli indirizzi formulati dalla LR 86/83 per lo sviluppo delle politiche regionali sulle aree protette.</p> <p>In questo senso la sua istituzione può essere ricondotta ad una programmazione "di settore".</p> <p>Si prende atto che, allo stato attuale, l'Ente di gestione del Parco è la Provincia di Milano, mentre la formula del Consorzio di Comuni è</p>

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		evidenziato, si ritiene debbano essere introdotti gli obiettivi della legge istitutiva, del PTC e del PSA del Parco, considerata la prevalenza in campo paesistico e ambientale sugli altri piani previsionali e programmatici. Considerata la prevalenza prescrittiva e l'importanza del Parco regionale Agricolo Sud Milano, si ritiene debbano essere operate scelte di maggiore visibilità del Parco all'interno delle relazioni/elaborati e non ponendola nelle ultime pagine quasi a denotarne la relativa importanza, ma quale luogo di opportunità di valorizzazione paesaggistica e agricola.		riservata al Parco Nord, anch'esso rientrante nella categoria dei Parchi Regionali di Cintura Metropolitana. Il territorio ricompreso nei confini del parco sud, in quanto già regolato dalle disposizioni del relativo Piano Territoriale di Coordinamento con effetti sovraordinati alla pianificazione di livello provinciale e comunale, viene registrato in quanto tale. Viene peraltro sviluppata in forma più dettagliata l'analisi e la proposta di assetto per le aree che lo stesso PTC del Parco, classificandole fra i "Territori di Cintura Urbana", rinviandone la definizione dell'organizzazione puntuale della zonizzazione ai Piani di Cintura Urbana, la cui efficacia è rimessa alla conclusione di una procedura di Accordo di Programma fra gli Enti territorialmente interessati, da formularsi a partire dall'iniziativa pianificatoria dei Comuni (NTA del PTC del Parco Sud, art.26).
		Al capitolo 3 del Rapporto Ambientale - Quadro di riferimento territoriale e ambientale, al paragrafo 3.5 - il contesto ecosistemico, viene riportato uno stralcio della Rete Ecologica Provinciale, coerentemente con il DGR del 26 novembre 2008 n. 8/8515. Non appare, viceversa, presente un disegno di Rete Ecologica Comunale. In considerazione del particolare contesto in cui si inserisce il territorio del comune di Milano, interamente circondato da aree di pianura con grado di antropizzazione elevato, ove la rete ecologica assume un eccezionale rilievo per la sopravvivenza delle specie selvatiche, si raccomanda un'attenzione, in fase di definizione della Rete Ecologica Comunale, nell'individuare tutti gli elementi già determinati dalle reti ecologiche regionale e provinciale, nonché di tutte le superfici ulteriori che saranno individuate localmente, costituite da: - Aree tutelate - Nodi della rete - Corridoi e connessioni ecologiche - Zone di riqualificazione ecologica - Aree di supporto - Elementi di criticità per la rete ecologica La Rete Ecologica Comunale dovrà porre rigorosa e puntuale attenzione alla realizzazione di nuove unità polivalenti di natura forestale o di altra categoria di habitat di interesse per la biodiversità e come servizio ecosistemico, attraverso cui potenziare o ricostruire i corridoi ecologici previsti e densificare quelli esistenti.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale Rete Ecologica	L'intero progetto di Piano è indirizzato all'incremento della dotazione di spazi verdi, da ottenersi sia nelle operazioni di trasformazione di aree e ambiti urbanizzati, sia attraverso il recupero di situazioni di degrado e di uso improprio che determinano fattori di criticità sotto il profilo ambientale. Il "disegno" complessivo delle aree verdi, la più parte delle quali indirizzate a sviluppare valenze di naturalità, è orientato alla formazione di una rete continua e interconnessa di ambienti, tali da favorire la vitalità di condizioni che permettono lo sviluppo della biodiversità, anche in una situazione di sostanziale prevalenza della presenza antropica. Le diverse "cinture verdi" intersecate dai "raggi verdi", fino ai più dilatati e complessi spazi interni ai parchi regionali, i corridoi lungo i corsi d'acqua (dai Navigli, al Lambro, al Ticinello, alla Vettabbia), unite ai parchi urbani esistenti e previsti, determinano una trama densa e ricca di relazioni e di possibilità di scambio che sviluppa, secondo i modi e le possibilità proprie di un sistema urbano complesso e consolidato, i principi necessari al consolidamento di una "rete ecologica" alla scala comunale.
		Da una lettura del capitolo 3 - Quadro di riferimento territoriale e ambientale, paragrafo 3.15 - Biodiversità, flora e fauna del Rapporto Ambientale, si ricava l'impressione che dal Documento di Piano non ci si ponga precisi obiettivi nei riguardi del mantenimento e del possibile incremento della biodiversità. Si raccomanda, pertanto, l'assunzione di alcuni precisi obiettivi nei confronti della biodiversità, che andranno poi attentamente monitorati. Tra questi, uno in particolare appare imprescindibile: l'utilizzo, in modo esclusivo, in tutti gli interventi di messa a dimora del verde, ancorchè su aree ricomprese nel Parco, di specie vegetali autoctone.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale Biodiversità	Il sostegno e lo sviluppo della biodiversità è particolarmente approfondito negli ambiti sottoposti alla disciplina dei Piani di Cintura urbana, sia nella fase analitica e documentale sia in quella programmatica, con l'indicazione delle strategie per il potenziamento delle componenti di naturalità negli ambienti agrari (fasce boscate, filari, corsi d'acqua, rete irrigua, zone umide, continuità dei sistemi di vegetazione permanente ecc). Il sistema del verde è congegnato per formare sistemi anulari continui nel tessuto della città intersecati dai cosiddetti "raggi verdi" per dare forma e sostanza ad un sistema reticolare continuo di ambienti in cui dare spazio allo sviluppo della biodiversità. Questa visione programmatica è sostenuta da uno specifico "piano del verde" con connotati più direttamente operativi, finalizzato a regolare dettagliatamente gli interventi nei diversi ambiti della città. Evidente l'orientamento all'impiego delle specie autoctone negli interventi ricostruttivi del paesaggio agrario e negli ambiti connotati da valori storici e culturali, senza tuttavia escludere il ricorso a più sofisticate scelte per la composizione scenografica degli spazi di verde urbano di altrettanto importante matrice storica (parchi storici).
		Al capitolo 6 non viene citato il documento Comitato Economico Sociale Europeo sull'agricoltura	Rapporto	Il Documento di Piano pone fra i propri obiettivi la difesa delle aree e

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		periurbana. Non è corretto il confronto con la coerenza delle programmazioni in quanto il PTC del Parco non è stato configurato come piano regionale né considerato tra gli obiettivi del Documento di Piano. Anche in questo caso non vengono confrontati gli obiettivi di Parco contenuti e citati nella presente relazione.	Ambientale Coerenze	delle attività agricole, attribuendo loro nuovi compiti, che vanno oltre la funzione classica della produzione di beni alimentari, come quella di proteggere e conservare i beni naturali, culturali e paesistico-ambientali, facendo così svolgere agli ambiti agricoli periurbani nuovi ruoli, maggiormente integrati con la domanda proveniente dai cittadini. Questi aspetti, che per alcuni versi esulano dalle funzioni proprie del PGT, sono affidati a successive politiche di sostegno e di indirizzo, per le quali la destinazione dei suoli rappresenta solo un presupposto. Gli obiettivi fissati dalla Legge istitutiva del Parco Sud Milano fanno esplicito riferimento, oltre al tema della risoluzione dei rapporti fra città e campagna lungo i margini urbani, alla "fruizione da parte dei cittadini" degli stessi ambienti rurali. Il PTC del Parco distingue nettamente gli ambiti nei quali accentuare questi aspetti, distinguendo dai "Territori di Cintura Metropolitana" quelli appartenenti alla "Cintura Urbana", per i quali dispone la messa in campo di successivi specifici strumenti di governo denominati "Piani di Cintura Urbana".
		Al capitolo 5 del Rapporto Ambientale non viene evidenziato l'effetto che le previsioni all'interno del Parco regionale Agricolo Sud Milano verrebbero a determinarsi a seguito della realizzazione degli ambiti di concentrazione di volumetrie all'interno degli ATP ATIPG. Considerati i presupposti giuridici urbanistici e ambientali, si rende necessaria l'eliminazione di ogni previsione ATIPG e ATP sulle aree del Parco, in quanto determinano diritti volumetrici sull'intero territorio tutelato, pregiudicando l'individuazione/esistenza delle aree agricole tutelate dal Parco e sulle quali la Legge Regionale 12/2005 inibisce l'applicazione dello strumento della perequazione. La proposta perequativa applicativa del Documento di Piano, sia cartograficamente che in normativa, ovvero di tutti gli elaborati conseguenti, che ricadano in ambito di tutela del Parco regionale Agricolo Sud Milano, comprendendo tra queste anche quelle che erroneamente non vengono considerate dal Documento di Piano, andranno, quindi, stralciate. Ovvero ogni definizione diversa da quanto contenuto nel Piano Territoriale di Coordinamento del Parco potrà essere eventualmente utilizzata quale forma propositiva in sede di provvedimento di VAS dei Piani di Cintura Urbana di competenza del Parco.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale Ambiti di trasformazione	Nel Rapporto ambientale le previsioni di concentrazione fondiaria a seguito dell'applicazione del meccanismo perequativo all'interno del Parco Regionale Agricolo Sud Milano sono state indicate solo ed esclusivamente ai fini di definire delle simulazioni necessarie per la definizione di possibili scenari. I Piani di Cintura Urbana del Parco Sud saranno da realizzarsi a seguito di Accordo di Programma con la Provincia di Milano e Regione Lombardia, le volumetrie perequate attribuibili alle aree di Trasformazione Periurbana hanno carattere programmatico e la loro effettiva utilizzazione e collocazione sarà definita in tale sede, coerentemente con i criteri espressi nel PGT. Il meccanismo perequativo consentirà tuttavia di mantenere alla funzione agricola le aree destinate a tale funzione ed inoltre consentirà di costituire un ampio patrimonio pubblico di aree per la realizzazione del parco.
ASL Milano	14.10.09 via mail  PG 783105/ 2009 del 19.10.09	<b>PROPOSTA DI INTEGRAZIONE AL RAPPORTO AMBIENTALE</b> Si propone nel punto 3.2.3 del Rapporto Ambientale "Analisi delle condizioni di salute" la sostituzione del testo a partire dal paragrafo a pag. 43 "...L'ultimo rapporto sulle condizioni di salute..." fino alla fine del punto 3.2.3 con un testo proposto e allegato.	Rapporto Ambientale  Salute	Integrazione del Rapporto Ambientale per l'approvazione.
		<b>CONSIDERAZIONI RIFERITE ALLE PROBLEMATICHE ENERGETICHE</b> Nel Rapporto Ambientale non sembra sufficientemente trattato il tema dell'incentivazione dei sistemi passivi (es. orientamento edifici, ombreggiatura spazi esterni ecc) per il risparmio energetico.	Rapporto Ambientale  Energia	Per quanto riguarda l'incentivazione per interventi di efficienza energetica si demanda ai contenuti del Piano delle Regole e del Regolamento Edilizio.
		<b>CONSIDERAZIONI RIFERITE ALLA FRUIBILITA' DEGLI SPAZI URBANI</b> Occorre che la fruibilità degli spazi urbani in termini di microclima nei periodi estivi e la cura del coordinamento dell'arredo urbano siano maggiormente approfonditi nei documenti presi in esame.	Documento di Piano e Rapporto Ambientale  Fruibilità spazi urbani	Per l'approfondimento della tematica in questione si ritiene opportuno demandare ai contenuti del Piano del Verde del Comune di Milano.
		<b>CONSIDERAZIONI RELATIVE AL VERDE PUBBLICO</b> Gli indicatori proposti rispetto alla riduzione dell'esposizione al calore non sono sufficienti a valutare gli aspetti sanitari. Si propone l'introduzione dei seguenti indicatori: - numero di permessi di costruire per la realizzazione o ristrutturazione con l'utilizzo di	Rapporto Ambientale  Monitoraggio	Gli indicatori proposti sono di dettaglio rispetto ai contenuti del Documento di Piano. Tali aspetti sono già considerati nell'indicatore 'Ripartizione degli edifici di nuova costruzione per classe energetica di appartenenza'.

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		<p>materiale coibente per ridurre la temperatura</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- numero di permessi di costruire per la realizzazione o ristrutturazione con l'uso di strumenti strutturali passivi quali oggetti orizzontali, schermature su pareti ecc.</li> </ul>		
		<p>Gli indicatori proposti sul traffico privato e la lunghezza delle piste ciclabili non sono sufficienti a valutare gli aspetti sanitari: si stanno valutando eventuali proposte di indicatori specifici.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Monitoraggio</p>	<p>Gli indicatori proposti relativamente alle componenti traffico e mobilità complessiva consentono di stimare con sufficiente precisione le percorrenze complessive sulla rete stradale, suddivise per classe veicolare, e le conseguenti condizioni di congestione e di velocità media di percorrenza della rete.</p> <p>Tali informazioni, attraverso una metodica consolidata, sono alla base del calcolo delle emissioni di inquinanti da traffico e, quindi, della previsione modellistica, in funzione delle condizioni meteo, delle concentrazioni degli stessi in atmosfera, dato di partenza per tutte le valutazioni inerenti gli effetti sulla salute umana.</p> <p>D'altra parte anche le previsioni di sviluppo delle piste ciclabili non si riferisce ad un generico uso ricreativo della bicicletta ma ad una stima della possibile quota di trasferimento modale dall'auto alla bicicletta, effetto delle politiche combinate di disincentivo all'uso dell'auto privata e di protezione degli itinerari ciclistici, tenendo in particolare considerazione la quota di spostamenti in auto inferiori ai 3 km, considerati più facilmente trasferibili verso il modo bici.</p>
<p>ARPA Dipartimento Provinciale Milano</p>	<p>15.10.09 via mail PG 783008/ 2009 del 19.10.09</p>	<p>Le previsioni funzionali di ciascuno degli ambiti di trasformazione sono indicative e flessibili; questo ha comportato l'impossibilità di sviluppare una valutazione ambientale puntuale in relazione anche all'effettivo rapporto tra previsioni di piano e contesto. Si propone, quindi, di assoggettare a VAS gli strumenti attuativi con cui il DdP prevede di dare attuazione alle previsioni contenute negli ambiti di trasformazione.</p>	<p>Documento di Piano e Rapporto Ambientale</p> <p>Ambiti di trasformazione</p>	<p>La VAS ha effettuato le valutazioni per gli ambiti di trasformazione al livello di approfondimento consentito dal livello attuale (strategico) del Documento di Piano. Un livello più preciso di previsione e valutazione degli effetti ambientali (con i relativi bilanci) potrà essere effettuato nel percorso di conclusione del Piano e/o nelle sue fasi di attuazione, prevedendo specifiche procedure di Valutazioni Ambientali per l'attivazione di ogni ambito di trasformazione, secondo la legislazione vigente.</p>
		<p><b>Analisi SWOT</b></p> <p>Rispetto alla sintesi SWOT relativa al quadro di riferimento territoriale e ambientale, si segnala che non si condivide l'ipotesi di inserire, tra i punti di forza del sistema ambientale, gli spazi verdi che si sviluppano tra le corsie delle strade come "corridoi verdi", in quanto il corridoio verde deve consentire gli spostamenti della fauna, pertanto la dimensione, le caratteristiche e la localizzazione di spazi verdi inseriti tra le corsie viarie non risultano avere le proprietà idonee per essere definite tali.</p> <p>Tra le opportunità del sistema ambientale si suggerisce, invece, di inserire, per le aree agricole ancora esistenti, la possibilità di esercitare e mantenere l'attività agricola al fine di ridurre le distanze tra produttore e consumatore con i relativi vantaggi ambientali e di qualità del prodotto. Invece, tra le opportunità del sistema territoriale, si propone di inserire la possibilità di realizzare, nelle aree ferroviarie dismesse o in dismissione, piattaforme logistiche per la distribuzione delle merci in ambito urbano, rifornite prevalentemente dal treno, che consentano lo svolgimento di tale attività con mezzi di limitate dimensioni e a basso inquinamento.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Quadro di riferimento territoriale e ambientale</p>	<p>Gli spazi verdi che si sviluppano tra le corsie stradali sono stati considerati nell'ambito dell'analisi SWAT come punti di forza endogeni della realtà comunale in coerenza con i contenuti e le progettualità strategiche del Piano del Verde, al fine di tutelare, conservare e completare il tessuto urbano nel suo complesso funzionale: tali elementi vengono inoltre considerati, all'interno del Piano delle Regole, come "Progetti di impianto urbano", cioè come componenti di verde che strutturano la forma urbana.</p> <p>Per quanto concerne le aree agricole esistenti si coglie l'occasione per osservare come uno degli obiettivi principali dello studio relativo ai Piani di Cintura Urbani riguarda la possibilità del mantenimento dell'attività agricola in ambito perturbano.</p> <p>In riferimento alle pianificazioni/programmazioni all'interno delle aree ferroviarie dismesse o in dismissione, si ritiene opportuno demandare ai contenuti previsionali dell'Accordo di Programma "relativo alla trasformazione urbanistica, in variante al PRG vigente, delle aree ferroviarie dismesse ed in dismissione site in Comune di Milano correlata al potenziamento del Sistema Ferroviario milanese"</p>
		<p>Per quanto riguarda la valutazione degli effetti relativi alle previsioni degli ambiti di trasformazione, si condivide l'impostazione; tuttavia all'interno di tali schede vengono individuate prescrizioni che non sempre sono poste in relazione alle criticità rilevate. Inoltre, non sono esplicitate le mitigazioni e compensazioni previste per l'ambito, in quanto la definizione di tali opere viene rimandata alla successiva fase di attuazione.</p> <p>In tali schede non sempre sono correttamente cartografati i possibili vincoli quali, ad esempio, antenne radio emittenti, classi di fattibilità geologica, fasce di rispetto elettrodotti...</p> <p>La valutazione degli impatti derivanti dalla realizzazione degli ambiti viene effettuata su ogni</p>	<p>Documento di Piano e Rapporto Ambientale</p> <p>Valutazione degli effetti degli ambiti di</p>	<p>Nel Rapporto Ambientale sono state individuate alcune categorie generali di intervento. Un'individuazione più specifica deve essere rimandata alle previste Valutazioni Ambientali specifiche per ogni ambito di trasformazione secondo la legislazione vigente.</p> <p>Per quanto riguarda i vincoli mancanti, il RA potrà essere adeguato in sede di approvazione sulla base dell'adeguamento del DdP.</p> <p>Le valutazioni sul consumo di suolo sono presenti nel RA e una sintesi è riportata anche nelle schede relative ai singoli ambiti di trasformazione.</p>

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		<p>ambito e, per quasi tutti gli ambiti previsti, le tematiche ambientali valutate sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consumi idrici</li> <li>- Scarichi in fognatura</li> <li>- Produzione di rifiuti</li> <li>- Emissioni di CO2.</li> </ul> <p>Tali valutazioni dovrebbero essere estese anche al consumo di suolo, in quanto oggetto dell'obiettivo quantitativo che ne prevede la diminuzione, consumo che viene anche previsto nelle aree libere facenti parte degli ambiti di trasformazione periurbana (ATP).</p>	trasformazione	
		<p>A conclusione dell'allegato contenente le schede degli ambiti di trasformazione, è stato inserito un elenco di "buone pratiche per la compatibilizzazione delle nuove trasformazioni" da considerare in fase di attuazione degli ambiti. A tal proposito, si segnala che alcune delle voci inserite nell'elenco costituiscono, di fatto, norme di leggi cogenti e non possono essere identificate come buone pratiche; inoltre, per quanto attiene alle voci inserite nella categoria "Sistemi ecologici" "Biodiversità", si ritiene opportuno operare una distinzione tra i diversi tipi di verde.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Buone pratiche per la compatibilizzazione</p>	<p>L'elenco si riferisce alle buone pratiche gestionali e serve come check list; in ogni caso, il RA ai fini dell'approvazione verrà verificato ed eventualmente modificato.</p>
		<p>Nel Rapporto Ambientale e nel relativo Allegato 5, viene valutato che gli effetti sulla qualità dell'aria dovuti all'aumento delle percorrenze veicolari verranno ampiamente compensati dal progresso tecnologico che, sino al 2030, interesserà i veicoli a motore, prevedendo così riduzioni delle emissioni dal 60% all'80% a seconda dell'inquinante considerato. Queste valutazioni sono state condotte sulla base dei fattori di emissione dei motori forniti dal programma COPERT4 e calibrati sulla realtà urbana di Milano. Sarebbero utili maggiori dettagli riguardo ai fattori di emissione utilizzati e al loro modo di utilizzo.</p> <p>Si osserva che, oltre al riferimento all'atteso miglioramento tecnologico dei motori, non vengono riportati interventi previsti o ipotizzabili per un miglioramento della qualità dell'aria. Gli interventi previsti sul trasporto pubblico sono di difficile quantificazione e il previsto sviluppo di piste ciclabili fa riferimento più ad un uso ricreativo della bicicletta che ad un suo utilizzo come mezzo di mobilità alternativa quotidiana.</p> <p>Per quanto riguarda l'inquinamento da fonti fisse, l'unico inquinante per cui si ipotizzano scenari futuri è la CO2 e vengono tralasciati dalla valutazione altri composti emessi dal riscaldamento civile quali SO2, NOx, NMVOC, il particolato e il metano. E' auspicabile inserire anche tali inquinanti nella valutazione complessiva dell'inquinamento derivante dal settore civile e dalla produzione di energia, all'interno di scenari che considerano la tipologia dei sistemi di riscaldamento da installare, ed eventuali misure di incentivazione di quelli meno impattanti. Nel caso si preveda un diffuso utilizzo di pompe di calore, non dovrà essere trascurata una valutazione della loro fattibilità e del loro eventuale impatto rispetto ad altre matrici ambientali.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Qualità dell'aria</p>	<p>Alla descrizione dei fattori di emissione ed al loro utilizzo sono già state dedicate 5 pagine, tuttavia si espanderà ulteriormente la descrizione delle modalità della loro determinazione e del loro utilizzo.</p> <p>Per quanto riguarda gli aspetti trasportistici affrontati nell'osservazione, si può notare quanto segue.</p> <p>La valutazione delle emissioni da traffico è ricavata a partire dalla stima modellistica delle percorrenze attese sulla rete stradale, suddivise per tipologia di veicolo e per condizioni di congestione /velocità media di percorrenza della rete.</p> <p>Il dato modellistico di traffico è ottenuto attraverso un "modello ad aliquote parziali", tarato sullo stato di fatto odierno, che consente di stimare la domanda complessiva di mobilità indotta dalle trasformazioni dell'assetto insediativo dell'area urbana milanese e la sua ripartizione modale, funzione delle possibili alternative disponibili per ogni spostamento e delle relative convenienze individuali. Attraverso tale processo modellistico è possibile valutare l'effetto sull'orientamento della domanda sia di nuove reti o servizi di trasporto pubblico sia di politiche specifiche, quali il pricing della sosta o della circolazione in determinati ambiti territoriali.</p> <p>Anche le previsioni di evoluzione dell'uso della bicicletta non si riferiscono pertanto ad un generico uso ricreativo della stessa ma ad una stima della possibile quota di trasferimento modale dall'auto alla bicicletta, effetto delle politiche combinate di disincentivo all'uso dell'auto privata e di protezione degli itinerari ciclistici, tenendo in particolare considerazione la quota di spostamenti in auto inferiori ai 3 km, considerati più facilmente trasferibili verso il modo bici.</p> <p>Per quanto concerne la valutazione dell'inquinamento da fonti fisse si accoglie l'osservazione, che potrà essere recepita nell'aggiornamento del Rapporto Ambientale per l'approvazione.</p>
		<p>I dati relativi alla qualità delle acque superficiali andrebbero aggiornati, dato che si limitano al periodo 2002 - 2004, mentre il sistema di depurazione della città di Milano è entrato a regime nel 2005. Inoltre, tra gli indicatori non sono considerati parametri che misurano l'evoluzione dello stato qualitativo (es. LIM), ma unicamente l'Indice di Funzionalità Fluviale che non può sostituire indicatori qualitativi più specifici (in merito all'IFF si segnala che ARPA viene indicata quale responsabile del rilevamento: non trattandosi di un parametro rilevato di routine, occorreranno specifici accordi in tal senso).</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Acque</p>	<p>Verrà adeguato il Rapporto Ambientale ai fini dell'approvazione.</p>
		<p>Andrebbe affrontato e definito il problema dello smaltimento delle acque meteoriche di</p>	Documento di	<p>In considerazione della specificità del problema si ritiene opportuno</p>

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		dilavamento valutando e definendo la possibilità di smaltimento sul suolo e, in alternativa, definendo la realizzazione di un'apposita rete di acque bianche che recapiti nel reticolo minore. In ogni caso, andrebbe definita e documentata la gestione prevista per le vasche di prima pioggia.	Piano Rapporto Ambientale  Acque	demandare tali valutazioni alla fase ed al livello della pianificazione attuativa.
		Andrebbe definita una politica per le pompe di calore, individuando le zone idonee al prelievo di acque di falda a scopo termico, il volume massimo prevedibile e i criteri di distribuzione di tale volume. Andrebbe definito il criterio con cui restituire tali acque, ad esempio privilegiando il reticolo superficiale ma garantendo una portata con fluttuazioni limitate nel giorno e nell'anno.	Rapporto Ambientale e Documento di Piano  Energia e Acque	Ulteriori cautele per la gestione della risorsa idrica sotterranea verranno affrontate in fase di aggiornamento del Piano d'Ambito dell'ATO Città di Milano, fermo restando i criteri già definiti nel PTUA regionale e la competenza provinciale in materia di rilascio di concessioni alla derivazione di acque sotterranee ai sensi del R.R. 2/06 (art.14). In materia di sonde geotermiche è in corso di modifica la normativa regionale ai sensi dell'art.10 della L.R. 24/2006 come modificato dalla L.R. 10/2009.
		Biodiversità. Si prende atto delle carenze conoscitive in questo settore e si segnala, a titolo di esempio, l'esistenza di una pubblicazione della LIPU intitolata "Milano selvatica - una guida per scoprire la fauna selvatica milanese" che potrebbe essere utile ad integrare i dati contenuti nel paragrafo biodiversità del Rapporto Ambientale.	Rapporto Ambientale  Biodiversità	Verrà integrato il Rapporto Ambientale ai fini dell'approvazione.
		L'aumento di popolazione determinerà un aumento di traffico cittadino e di conseguenza del rumore associato: questa criticità viene riconosciuta all'interno del RA. Sebbene in più punti del documento si ribadisca che il trasporto pubblico giocherà un ruolo sempre maggiore, tuttavia, non si forniscono elementi concreti che diano particolare sostanza a questo concetto.	Rapporto Ambientale  Rumore	Per la trattazione analitica della correlazione fra aumento di popolazione e di attività insediate e aumento della mobilità si rimanda al documento AMAT di "analisi e valutazioni trasportistiche" in allegato al Rapporto Ambientale. Le valutazioni specifiche rispetto al rumore generato dal traffico previsto verranno effettuate in occasione delle Valutazioni Ambientali relative alle singole trasformazioni.
		Un'osservazione a parte merita il piano di azionamento acustico comunale, che attualmente è in fase di adozione da parte del Consiglio Comunale. A tal riguardo, si osserva che, secondo la DGR n VII/9776 del 02/07/2002 "criteri di dettaglio per la redazione della classificazione acustica del territorio comunale", "il processo di zonizzazione non si deve limitare a fotografare l'esistente ma, tenendo conto della pianificazione urbanistica e degli obiettivi di risanamento ambientale, deve prevedere una classificazione in base alla quale vengano attuati tutti gli accorgimenti volti alla migliore protezione dell'ambiente abitativo dal rumore". Queste considerazioni vengono esplicitamente richiamate al fine di delimitare la portata dell'affermazione contenuta nel Rapporto Ambientale, secondo cui "il piano di zonizzazione acustica è uno strumento di pianificazione flessibile e dinamico, che recepisce gli interventi programmati sul territorio; non rappresenta, dunque, un vincolo per l'edificazione ed i progetti di trasformazione urbanistica". Infatti, sebbene il piano di zonizzazione sia da ritenersi correttamente subordinato al PGT, in quanto rispetto ad esso deve necessariamente risultare coerente, in base alle sue specifiche finalità di tutela ambientale oltre che agli stringenti requisiti tecnici a cui si deve attenere, non può ritenersi semplicemente un piano che si pieghi con "flessibilità a priori" ad ogni input derivante dal PGT medesimo, avendo comunque esso stesso una funzione specifica d'indirizzo. Questa agenzia è chiamata a esprimersi sul piano di azionamento acustico con motivato parere tecnico entro 60 giorni dall'adozione del piano stesso. Pertanto, considerata la specificità del piano ed il fatto che esso viene presentato in contemporanea al processo di predisposizione del PGT con cui necessariamente condividerà finalità e modalità di attuazione, si rimanda al parere sul piano di azionamento acustico per ulteriori rilievi tecnici che entrino maggiormente e dettagliatamente nel merito della problematica acustica. Occorre tuttavia precisare che, sebbene PGT e piano di azionamento siano entrambi attualmente in fase di approvazione, essi non risultano formalmente coordinati.	Rapporto Ambientale  Rumore	Il Comune di Milano ha stabilito che il Piano di Azionamento Acustico verrà aggiornato periodicamente in modo da tener conto delle trasformazioni urbanistiche. Per quanto riguarda le singole trasformazioni, dovrà essere garantito il rispetto dei limiti previsti dall'azionamento nelle aree limitrofe.
		Gli indicatori acustici selezionati appaiono non del tutto adeguati. L'evoluzione dell'assegnazione di classi acustiche omogenee fornisce un'informazione indiretta che potrebbe far interpretare come effettiva valutazione della protezione della popolazione dal rumore la semplice intenzione e/o programmazione che ciò accada. Si propongono i seguenti indicatori: - numero e natura dei piani di risanamento acustico comunale attuati a seguito dell'approvazione del piano di azionamento acustico.	Rapporto Ambientale  Monitoraggio	Verranno integrati gli indicatori all'interno del RA ai fini dell'approvazione.

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		<p>– Misure fonometriche a lunghissimo termine da eseguirsi in punti fissi della città.</p> <p>– Andamento delle segnalazioni di disturbo acustico ricevute dal competente ufficio comunale da parte dei cittadini.</p> <p>Il secondo indicatore proposto nel Rapporto Ambientale (popolazione esposta al rumore), invece, appare più condivisibile, essendo per altro in linea con quanto richiesto dal D.Lgs. n 194 del 19/08/2005. In base a questo Decreto, Milano ha i requisiti per essere parte dell'agglomerato urbano per cui è dovuta la mappatura acustica. Nella seduta della Giunta Regionale del 27/10/05 è stata approvata la delibera n. VIII/942: "Individuazione dell'Agglomerato di Milano e dell'Autorità Competente ai fini degli adempimenti previsti dal D.Lgs. 19 agosto 2005 n. 194, in materia di determinazione e gestione del rumore ambientale". Tale strumento dovrebbe consentire di orientarsi nella gestione del problema rumore, superando i limiti insiti nello strumento attuale del piano di azzonamento acustico. Il decreto citato, inoltre, indica delle tempistiche nella presentazione delle mappature acustiche e dei successivi piani d'azione, che nel caso specifico sono già scaduti. Tutto ciò premesso, nel Rapporto Ambientale, tuttavia, non si fa alcun cenno a questo tema, al di là dell'indicatore di monitoraggio che risulta esserne correlato.</p>		
		Nel RA (paragrafo 3.13.2) vi sono diverse inesattezze sia nella descrizione delle sorgenti che nei riferimenti normativi.	Rapporto Ambientale  Campi elettro magnetici	Verrà adeguato il Rapporto Ambientale ai fini dell'approvazione.
		<p>Si ritiene opportuno che nel Rapporto Ambientale siano previsti, quali utili strumenti per la programmazione urbanistica:</p> <p>– Il Catasto Informatizzato degli Impianti Radioemittenti (Castel predisposto da ARPA) ai fini di verificare la reale distribuzione e localizzazione degli impianti radioemittenti (radio TV e radiobase)</p> <p>– I risultati della recente campagna di misura effettuata da ARPA e trasmessa nel marzo 2009 all'amministrazione comunale, al fine di verificare nell'ambito della progettualità di lungo termine i livelli di campo elettromagnetico presenti: esistono delle aree di criticità che non devono essere trascurate in fase progettuale.</p>	Rapporto Ambientale  Campi elettro magnetici	<p>I dati cartografici puntuali relativi alla localizzazione degli impianti radio emittenti sono già stati forniti da ARPA al Settore Pianificazione Urbanistica Generale - Ufficio di PGT in formato shapefile in data 01/07/2008. In tal senso dalla documentazione fornita non si è rilevata alcuna normativa vincolistica rispetto alla localizzazione di tali impianti nel sistema urbanizzato; si sottolinea inoltre come la distribuzione degli impianti sia estremamente omogenea ed ubiquitaria rispetto al tessuto urbano consolidato.</p> <p>Ai fini della pianificazione territoriale sarebbe certamente utile conseguire, oltre alla tipologia puntuale dei dati, anche elementi di pianificazione o "zonizzazione", se esistenti, in materia di impianti radio emittenti, da potere considerare a livello di pianificazione attuativa ancorché di lungo termine.</p>
		Dato che il PGT individua nel Piano Clima lo strumento di indirizzo strategico e di riferimento per le politiche energetiche e ambientali dell'amministrazione, si ritiene opportuno che tale strumento sia incluso nella valutazione ambientale strategica del Documento di Piano.	Rapporto Ambientale  Energia	<p>Si è ritenuto opportuno considerare nella VAS del Documento di Piano gli indirizzi individuati nel Piano Clima, pur essendo differenti gli orizzonti temporali di riferimento, visto il livello strategico di entrambi gli strumenti.</p> <p>Tali indirizzi potranno essere recepiti nel percorso successivo di adozione e approvazione del PGT.</p>
		Si richiama l'importanza di includere nelle politiche sul contenimento dei consumi energetici il Piano di Illuminazione di cui alla LR 17/2000 e s.m.	Rapporto Ambientale  Energia	Si accoglie l'osservazione, che potrà essere recepita nell'adeguamento del Rapporto Ambientale per l'approvazione.
		Al fine di non limitare le compensazioni ambientali a piccoli interventi isolati di scarso valore naturalistico, si propone di individuare, all'interno del PGT, le aree entro cui effettuare la rinaturalizzazione del territorio comunale tramite la compensazione ambientale. L'entità di ogni singolo intervento dovrà essere proporzionale al consumo di suolo e agli impatti che le previsioni insediative e infrastrutturali determinano.	Documento di Piano e Rapporto Ambientale  Compensazioni ambientali	<p>Il Rapporto Ambientale potrà effettuare le proprie valutazioni in funzione anche delle scelte del PGT.</p> <p>L'individuazione delle aree di rinaturalizzazione e compensazione e la relativa attuazione locale sono subordinate all'applicazione del meccanismo di perequazione urbanistica alla base del PGT; l'insieme degli interventi e delle localizzazioni faranno riferimento alle progettualità dei Raggi Verdi e, più in generale, del Piano del Verde e dei Piani di Cintura Urbana.</p>
		<p><b>Monitoraggio</b></p> <p>L'art. 18 del D.Lgs. 4/2008 prevede che il Piano assoggettato a VAS debba individuare "le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e gestione del</p>	PGT e Rapporto Ambientale	Verranno apportate le necessarie precisazioni ed integrazioni sulla base di una maggiore specificazione all'interno del PGT.

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		monitoraggio" e che "il monitoraggio è effettuato avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali". Pertanto, si precisa che quanto contenuto a pag. 15 del Rapporto Ambientale "il monitoraggio tramite l'utilizzo di indicatori descrittivi, essendo un'attività di tipo istituzionale utile non solo alla VAS ma anche per altri tipi di procedure, viene di norma effettuato da Enti sovraordinati" non corrisponde esattamente a quanto sopra e pertanto si ricorda che ARPA partecipa in qualità di soggetto con competenze ambientali solo nella valutazione dei report di monitoraggio prodotti dal Comune, fornendo eventuali contributi e/o dati istituzionalmente reperiti, utili al riorientamento delle azioni. Qualsiasi altra attività prevista nell'ambito del monitoraggio dovrà essere preventivamente concordata con il Dipartimento Provinciale di riferimento.	Monitoraggio	
		Si rileva l'assenza di indicatori specifici per la biodiversità, il cui miglioramento è ritenuto un obiettivo connesso alla vivibilità dell'ambiente urbano.	Rapporto Ambientale Monitoraggio	Verrà integrato il RA con specifici indicatori.
		Si propone un apposito indicatore riferito al recupero del reticolo minore e dei canali storici, km di corsi d'acqua scoperti e/o recuperati.	Rapporto Ambientale Monitoraggio	Verrà integrato il RA con specifici indicatori.
		Si ricorda, a completamento del sistema di monitoraggio allegato al RA, di prevedere indicatori atti a misurare anche le mitigazioni e le compensazioni previste e realizzate.	Rapporto Ambientale Monitoraggio	Il Rapporto Ambientale potrà effettuare le proprie valutazioni in funzione anche delle scelte del PGT, basate sul meccanismo di recupero di aree di mitigazione e compensazione tramite meccanismo perequativo.
Ciclobby-Genitori AntiSmog-LIPU-WWF	15.10.09 via mail	<b>DEFINIZIONE DELLO STATO DI FATTO DELL'AMBIENTE E DEGLI OBIETTIVI DI QUALITA' AMBIENTALE</b> Il Rapporto Ambientale esaminato è quasi completamente incentrato sui nuovi "ambiti di trasformazione", in modo tale che i problemi ambientali della città esistente non sono praticamente oggetto di valutazioni di sostenibilità, né di proposte. Il Rapporto Ambientale avrebbe dovuto anche effettuare una valutazione seria delle problematiche ambientali dell'area milanese dipendenti da quelle proprie della c.d. <i>Megalopoli padana</i> , per poter così, da un lato, affrontare in termini adeguati di programmazione territoriale e delle risorse gli impatti esogeni, dall'altro per governare il contributo non indifferente del territorio milanese agli impatti sul territorio e sulle risorse.	Documento di Piano e Rapporto Ambientale Contesto	Il Rapporto Ambientale ha condotto un'analisi generale del contesto dell'area metropolitana; eventuali ulteriori approfondimenti potranno essere condotti in sede di Rapporto Ambientale finale.
		<b>DEFINIZIONE DEGLI SCENARI DI SVILUPPO</b> Occorre sviluppare e valutare le alternative, a partire dallo scenario "0", ossia "dall'evoluzione probabile dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del piano" (Direttiva 2001/42/CE, Allegato I, lett. b), e il Rapporto Ambientale dovrebbe quindi indicare le ragioni delle scelte, sotto il profilo degli effetti prodotti da tali scelte sull'ambiente. Nonostante la presenza dei già citati problemi ambientali (quali eccessivo consumo di suolo, spazi verdi carenti, mobilità bloccata, violazione dei limiti legali per l'inquinamento atmosferico, pessima qualità della rete idrografica superficiale), in nessun passo del Rapporto Ambientale esaminato vi è prova che siano state valutate e confrontate diverse alternative pianificatorie.	Documento di Piano e Rapporto Ambientale Definizione degli scenari di sviluppo	Il Rapporto Ambientale ha esplicitato qualitativamente le principali opzioni alternative strategiche assunte dal Piano ai punti 5.1 e 5.2, dove si sono ricordate le principali opzioni di base assunte (riduzione vs. aumento dei consumi di suolo, densificazione vs. nuovo sprawl) assumendole come positive anche sotto il profilo ambientale. Va ricordato a questo riguardo che l'assunzione dell'opzione zero, non avrebbe significato il mantenimento dello stato attuale, ma il mantenimento dei trend in atto (punto 3.5.1 del Rapporto Ambientale), ovvero un peggioramento progressivo sotto il profilo ambientale. La sfida del PGT è proprio quella di un'azione che combini l'assunzione di obiettivi ambiziosi: una nuova attrattività della città data anche dalla riqualificazione dei suoli con un governo pubblico dei processi. Per quanto riguarda il confronto tra scenari alternativi, l'Allegato 3 del Rapporto Ambientale ne produce, rispetto all'orizzonte del 2030, nella consapevolezza che le dinamiche intermedie dipenderanno anche da fattori ad oggi imprevedibili. Compito del PGT è quello di avviare un processo verso obiettivi significativi di qualità che verranno verificati progressivamente in corso d'opera. I possibili sotto-scenari intermedi, con le diverse possibili tempistiche di realizzazione dei singoli interventi trasportistici, sono un numero elevatissimo, e solo parzialmente definibili. D'altronde anche i tempi relativi di realizzazione degli Ambiti di Trasformazione previsti non sono definibili, dipendendo dalle decisioni degli operatori privati

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				<p>interessati. Un'applicazione generalizzata della modellizzazione trasportistica su tutti gli scenari intermedi ipotizzabili sarebbe un esercizio tecnico intrinsecamente poco credibile. Saranno invece da prevedere simulazioni progressive nel corso degli anni in funzione delle azioni di piano (e di contesto) effettivamente avviate; dal momento che il loro significato sarà soprattutto locale, particolarmente importante sarà invece la modellizzazione complessiva a scala cittadina che si potrà effettuare per la prima revisione del PGT, al momento in cui i meccanismi previsti dal Piano saranno entrati a regime e si saranno meglio chiariti i programmi di intervento per le grandi opere infrastrutturali.</p>
		<p><b>FATTORE TEMPORALE DELLE PREVISIONI</b>                      Il DdP e il RA fissano al 2030 l'unica data di riferimento per la definizione degli obiettivi di qualità ambientale, per la definizione degli scenari di sviluppo e per la verifica della loro sostenibilità ambientale. Tale scelta è profondamente errata, in quanto, fissando una data così lontana nel tempo, si rende impossibile ogni realistica valutazione e non si dice nulla su quello che succederà nel periodo intermedio.                      Non prendere in considerazione alcuna data intermedia di riferimento significa omettere di valutare se, nel corso dei prossimi vent'anni (e non solo al termine degli stessi), le scelte del Piano saranno ambientalmente sostenibili. E' necessario che, con riferimento ai singoli indicatori ambientali il RA preveda non solo i dati quantitativi al 2030, ma i grafici progressivi dei medesimi indicatori nei prossimi vent'anni.                      Prendere come termine di riferimento una data a vent'anni di distanza pare anche giuridicamente illegittimo, giacché la VAS in esame ha per oggetto il DdP, che ha validità legale di soli 5 anni.</p>	<p>Documento di Piano e Rapporto Ambientale</p> <p>Fattore temporale</p>	<p>Il Rapporto Ambientale ha esplicitato qualitativamente le principali opzioni alternative strategiche assunte dal Piano ai punti 5.1 e 5.2, dove si sono ricordate le principali opzioni di base assunte (riduzione vs. aumento dei consumi di suolo, densificazione vs. nuovo sprawl) assumendole come positive anche sotto il profilo ambientale.                      Va ricordato a questo riguardo che l'assunzione dell'opzione zero, non avrebbe significato il mantenimento dello stato attuale, ma il mantenimento dei trend in atto (punto 3.5.1 del Rapporto Ambientale), ovvero un peggioramento progressivo sotto il profilo ambientale. La sfida del PGT è proprio quella di un'azione che combini l'assunzione di obiettivi ambiziosi: una nuova attrattività della città data anche dalla riqualificazione dei suoli con un governo pubblico dei processi.                      Per quanto riguarda il confronto tra scenari alternativi, l'Allegato 3 del Rapporto Ambientale ne produce, rispetto all'orizzonte del 2030, nella consapevolezza che le dinamiche intermedie dipenderanno anche da fattori ad oggi imprevedibili. Compito del PGT è quello di avviare un processo verso obiettivi significativi di qualità che verranno verificati progressivamente in corso d'opera.                      I possibili sotto-scenari intermedi, con le diverse possibili tempistiche di realizzazione dei singoli interventi trasportistici, sono un numero elevatissimo, e solo parzialmente definibili. D'altronde anche i tempi relativi di realizzazione degli Ambiti di Trasformazione previsti non sono definibili, dipendendo dalle decisioni degli operatori privati interessati. Un'applicazione generalizzata della modellizzazione trasportistica su tutti gli scenari intermedi ipotizzabili sarebbe un esercizio tecnico intrinsecamente poco credibile. Saranno invece da prevedere simulazioni progressive nel corso degli anni in funzione delle azioni di piano (e di contesto) effettivamente avviate; dal momento che il loro significato sarà soprattutto locale, particolarmente importante sarà invece la modellizzazione complessiva a scala cittadina che si potrà effettuare per la prima revisione del PGT, al momento in cui i meccanismi previsti dal Piano saranno entrati a regime e si saranno meglio chiariti i programmi di intervento per le grandi opere infrastrutturali.</p>
		<p><b>SISTEMA DI MONITORAGGIO</b>                      Non sono fissate scadenze cronologiche adeguate per la verifica degli obiettivi di sostenibilità e coerenza della pianificazione, mentre sarebbe doveroso prevedere verifiche prima del decorso del quinquennio e in genere ogni 5 anni.                      Il DP e il RA non impongono relazioni sequenziali tra le politiche ambientali e infrastrutturali da una parte, e le trasformazioni urbane in progetto dall'altra, cosicché queste ultime potranno avere efficacia a prescindere dalle infrastrutture, particolarmente da quelle a grande scala, non tutte programmate e per le quali le risorse ipotizzate sono insufficienti a coprire i costi previsti.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Monitoraggio</p>	<p>Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti:                      - revisione dopo 5 anni del PGT approvato, e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</p> <p>Adeguamenti proponibili:                      - Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal</p>

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi) - Previsione esplicita di Valutazioni ambientali (o di Verifiche di Assoggettabilità) su specifici Ambiti di Trasformazione (nel momento in cui verranno prodotti i relativi piani attuativi) e/o sui Progetti speciali secondo la legislazione vigente.
		<p><b>SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DELLE PREVISIONI DEL DOCUMENTO DI PIANO</b>                      Il RA risulta carente sotto vari aspetti, in quanto non dimostra la sostenibilità delle scelte effettuate dal DdP.                      Rinviano alle relazioni allegate per quanto riguarda il "paesaggio" (Allegato 1), la "mobilità" (Allegato 2), l'"inquinamento atmosferico" (Allegato 3) e le "politiche di riduzione della CO2" (Allegato 4), la rete ecologica e gli interventi di qualificazione urbana (Allegato 5) si evidenziano gli aspetti che nei prossimi paragrafi verranno descritti.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Valutazione del Piano</p>	
		<p><b>A. CONSUMO DEL SUOLO</b>                      Il RA afferma che allo stato risulta urbanizzato il 78% della superficie comunale (RA pag. 82), ma tale dato è sottostimato, in quanto i dati utilizzati sono riferiti al 2003 e quindi non tengono conto degli interventi svolti negli ultimi anni che risultano essere assai cospicui. Il medesimo dato è ulteriormente contraddittorio e sottostimato, se si considera che esso non è accompagnato da un analogo dato che sia riferito agli "ambiti di trasformazione urbana in atto", che comprendono, tra gli altri:                      a. le aree oggi non edificate di cui viene mantenuta la previsione edificatoria del PRG (scelta peraltro immotivata e in aperta violazione degli obblighi di VAS, ove per tali aree non sia ancora stato sottoscritto alcun atto convenzionale, non sia stato ancora rilasciato alcun titolo edilizio o non siano ancora stati avviati i lavori previsti), tra cui quelle del c.d. "Piano Casa";                      b. le aree oggetto di specifiche procedure in corso di definizione o attuazione.                      Sarebbe stato necessario che il RA fosse corredato di una tavola che consentisse di visualizzare in modo chiaro: quali sono le aree oggi non urbanizzate; quali quelle non urbanizzate ma da realizzarsi, perché previste in precedenti previsioni, e quali quelle in progetto con il PGT.                      Peraltro, la nuova formulazione di previsioni edificatorie per le aree sopra citate sub "a" avrebbe dovuto comportare la loro inclusione nella VAS del PGT.</p> <p>Non viene indicato analiticamente quale sarà il tasso complessivo di urbanizzazione del territorio comunale una volta che saranno stati attuati tutti gli interventi edificatori in atto e quelli in progetto, e le medesime infrastrutture ivi previste. Il DdP (pag. 40) formula un'ipotesi di riduzione del consumo di suolo al 65% nel 2030, ma tale dato non compare né viene giustificato in alcun passo del RA.                      Dalla lettura delle previsioni del DdP, si può desumere che vi sarà un enorme incremento nel tasso di urbanizzazione del territorio comunale. Tale incremento si pone in aperta violazione delle norme del P.T.C.P. sul consumo di suolo, che fissa all'1% l'incremento massimo che il PGT può prevedere in tal senso. Non risulta dagli atti istruttori della VAS esaminata che sia stata svolta alcuna valutazione al riguardo. Non risulta quindi attuato appieno il principio di "densificazione".</p>	<p>Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale</p> <p>Consumo di suolo</p>	<p>Il Rapporto Ambientale ha condotto un'analisi generale del suolo consumato sulla base dei dati del Documento di Piano; eventuali ulteriori approfondimenti potranno essere condotti in sede di Rapporto Ambientale finale. Il Rapporto Ambientale potrà effettuare le proprie valutazioni in funzione anche delle scelte del PGT.</p>
		<p><b>B. AMBITI DI TRASFORMAZIONE (AT)</b>                      Nella maggior parte dei casi il RA non verifica puntualmente la coerenza interna in quanto i dati a disposizione relativi ai diversi AT sono scarsi.                      Per quanto attiene alle politiche ambientali e infrastrutturali, cardini per la sostenibilità delle azioni di Piano, le schede predisposte e allegate al RA (Allegato 2), rimandano per tutti gli interventi, ad una fase successiva di maggior dettaglio.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Valutazione ambiti</p>	<p>Nel Rapporto Ambientale sono state individuate alcune categorie generali di intervento. Un'individuazione più specifica deve essere rimandata alle previste VAS specifiche per ogni ambito di trasformazione.</p>
		<p><b>C. PARCO SUD</b>                      Per le aree comprese nel parco, a fronte di indici fondiari minimi nel PRG, si vedono riconosciuti dal DdP un elevatissimo "indice di utilizzazione territoriale" pari a 0,20 mq/mq, che potrà comportare l'edificazione di 4 milioni di mq (pari a un terzo di tutta la nuova volumetria di PGT) su aree oggi in gran parte agricole. La suddetta indicazione viola palesemente il disposto dell'articolo 11, comma 2 della legge regionale n. 12/2005, che esclude le "aree destinate all'agricoltura" dal regime perequativo.                      Quanto all'AREA DI TRASFORMAZIONE PERIURBANA (ATP) "I NAVIGLI", in modo contraddittorio e</p>	<p>Documento di Piano e Rapporto Ambientale</p> <p>Parco Sud</p>	<p>Nel Rapporto ambientale le previsioni di concentrazione fondiaria a seguito dell'applicazione del meccanismo perequativo all' interno del Parco Regionale Agricolo Sud Milano sono state indicate solo ed esclusivamente ai fini di definire delle simulazioni necessarie per la definizione di possibili scenari.                      I Piani di Cintura Urbana del Parco Sud saranno da realizzarsi a seguito di Accordo di Programma con la Provincia di Milano e Regione Lombardia, le volumetrie perequate attribuibili alle aree di</p>

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		<p>carente, il DdP non indica le previsioni di nuova urbanizzazione, che invece vengono riportate, sia pure in modo celato, nella VAS. La relativa scheda d'ambito (DP, Allegato 3) si limita, infatti, a non indicare alcun dato per la "s.l.p. massima accoglibile", ma non si premura di indicare quali siano le volumetrie comunque previste che verranno realizzate. Se si prende il RA (RA, Allegato 2, pagg. 175-182), si rileva invece che l'edificazione, in aree definite "di possibile concentrazione fondiaria", è già prevista. Analoghe considerazioni valgono per le ATP "BOSCO IN CITTA" e "LE ABBAZIE".</p>		<p>Trasformazione Periurbana hanno carattere programmatico e la loro effettiva utilizzazione e collocazione sarà definita in tale sede coerentemente con i criteri espressi nel PGT. Il meccanismo perequativo consentirà tuttavia di mantenere alla funzione agricola le aree destinate a tale funzione ed inoltre consentirà di costituire un ampio patrimonio pubblico di aree per la realizzazione del parco.</p>
		<p><b>D. SISTEMA DEL VERDE</b>                      E' paradossale e contraddittorio che nel RA non vi sia alcuna indicazione - suddivisa per Zone - della quantità di verde fruibile che è attesa in conseguenza dell'attuazione del PGT proposto.</p>	<p>Documento di Piano e conseguentemente Rapporto Ambientale                       Sistema del verde</p>	<p>Il Documento di Piano al cap. 5 definisce le quantità generali del PGT esistenti, programmate e di progetto del verde fruibile sia urbano che periurbano. Tuttavia attraverso lo strumento delle schede NIL (Nuclei di Identità locali) del Piano dei Servizi il fabbisogno dei servizi e in particolare del verde sarà continuamente monitorato.                      Le 88 Schede NIL sono lo strumento progettuale assunto per la restituzione dei processi di analisi quantitativi e qualitativi sul territorio alla scala locale: sintetizza infatti dati quantitativi selezionati, ed informazioni qualitative derivate dai processi di ascolto della città. L'atlante territoriale è redatto per ogni Nucleo d'Identità Locale e si presenta come uno strumento insieme di verifica e consultazione per la programmazione dei servizi, ma soprattutto di conoscenza di ambiti territoriali con caratteristiche uniche.</p>
		<p>E' indice di una grave carenza istruttoria che né il RA né i suoi allegati analizzano in dettaglio innanzitutto la situazione presente del traffico e della mobilità più in generale.                      Il RA (e il suo Allegato 3) è sicuramente carente laddove: non viene corredato di tavole di dettaglio dello stato attuale del traffico riferite a tutte le zone; non viene corredato di tavole dello stato attuale del traffico sulle autostrade e strade in entrata/uscita dalla città; non viene corredato di dati di dettaglio riferiti agli spostamenti pendolari sulle reti ferroviarie di connessione con l'esterno dei confini comunali.                      Lo stesso dato base per il trasporto privato, ossia il numero di spostamenti al giorno, è citato in modo contraddittorio, giacché nel RA (pag. 198) esso è pari a 2.158.000, mentre nell'Allegato 3 (pag. 69) è pari a 2.589.000.</p>	<p>Rapporto Ambientale                       Mobilità</p>	<p>L'analisi di dettaglio degli effetti sui singoli settori della rete stradale delle trasformazioni urbanistiche potenziali conseguenti all'adozione del nuovo PGT è demandata alle procedure di VAS previste per i singoli strumenti urbanistici attuativi.                      Il dato corretto relativo allo stato di fatto degli spostamenti in auto che interessano giornalmente il territorio del comune di Milano è da considerarsi quello riportato nell'Allegato 3 al Rapporto Ambientale. Il valore indicato a pag. 198 del Rapporto Ambientale è da considerarsi un refuso e dovrà essere corretto nelle revisioni dello stesso.                      Si ritiene, comunque, che lo strumento più idoneo a fornire dati maggiormente disaggregati sui carichi di traffico sia il Piano Urbano del Traffico e non la VAS del PGT.</p>
		<p>Lo scenario "0", ossia l'"evoluzione probabile dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del piano" non viene preso in considerazione dal RA, il che comporta una grave carenza istruttoria, in quanto impedisce di individuare e di localizzare gli effetti delle disposizioni indotte dal PGT, e trascura completamente i problemi di mobilità della città esistente e la loro evoluzione nei prossimi vent'anni.                      Quanto agli scenari presi in considerazione dal RA ("base" e "obiettivo"), si rileva che il RA non contiene alcuna illustrazione grafica del traffico previsto. Appare necessario che il RA venga integrato, con riferimento ad ogni scenario: con tavole di dettaglio del traffico previsto in tutte le zone; con tavole del traffico previsto sulle autostrade e sulle strade in entrata/uscita dalla città; con dati di dettaglio riferiti agli spostamenti pendolari previsti sulle reti ferroviarie di connessione con l'esterno dei confini comunali.                      Quali sono le ipotesi temporali di completamento delle infrastrutture di trasporto pubblico?                      Il RA non fornisce una risposta chiara al riguardo, ma si limita ad affermare che lo "SCENARIO BASE" comprende "la domanda complessiva di mobilità al 2030, stimata a partire dall'ipotesi di piena attuazione degli indirizzi definiti dal PGT e il complesso delle infrastrutture di trasporto pubblico e privato e dei servizi di trasporto pubblico indicativamente previsti allo stesso orizzonte temporale" (RA, Allegato 3, pag. 58). Ma in nessun passo del documento si chiarisce in dettaglio in cosa consista tale "indicativa" previsione.                      Quanto allo "SCENARIO OBIETTIVO", esso contempla condizioni strutturali identiche (ed ugualmente indeterminate), differenziandosi solamente perché: include un non meglio chiarito "extracosto" ed opera una "forzatura di una quota di trasferimento modale verso il modo bicicletta" (RA, Allegato 3, pagg. 58-59).</p>	<p>Documento di Piano e Rapporto Ambientale                       Definizione degli scenari</p>	<p>Il Rapporto Ambientale ha esplicitato qualitativamente le principali opzioni alternative strategiche assunte dal Piano ai punti 5.1 e 5.2, dove si sono ricordate le principali opzioni di base assunte (riduzione vs. aumento dei consumi di suolo, densificazione vs. nuovo sprawl) assumendole come positive anche sotto il profilo ambientale.                      Va ricordato a questo riguardo che l'assunzione dell'opzione zero, non avrebbe significato il mantenimento dello stato attuale, ma il mantenimento dei trend in atto (punto 3.5.1 del Rapporto Ambientale), ovvero un peggioramento progressivo sotto il profilo ambientale. La sfida del PGT è proprio quella di un'azione che combini l'assunzione di obiettivi ambiziosi: una nuova attrattività della città data anche dalla riqualificazione dei suoli con un governo pubblico dei processi.                      Per quanto riguarda il confronto tra scenari alternativi, l'Allegato 3 del Rapporto Ambientale ne produce, rispetto all'orizzonte del 2030, nella consapevolezza che le dinamiche intermedie dipenderanno anche da fattori ad oggi imprevedibili. Compito del PGT è quello di avviare un processo verso obiettivi significativi di qualità che verranno verificati progressivamente in corso d'opera.                      I possibili sotto-scenari intermedi, con le diverse possibili tempistiche di realizzazione dei singoli interventi trasportistici, sono un numero elevatissimo, e solo parzialmente definibili. D'altronde anche i tempi relativi di realizzazione degli Ambiti di Trasformazione previsti non</p>

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				<p>sono definibili, dipendendo dalle decisioni degli operatori privati interessati. Un'applicazione generalizzata della modellizzazione trasportistica su tutti gli scenari intermedi ipotizzabili sarebbe un esercizio tecnico intrinsecamente poco credibile. Saranno invece da prevedere simulazioni progressive nel corso degli anni in funzione delle azioni di piano (e di contesto) effettivamente avviate; dal momento che il loro significato sarà soprattutto locale, particolarmente importante sarà invece la modellizzazione complessiva a scala cittadina che si potrà effettuare per la prima revisione del PGT, al momento in cui i meccanismi previsti dal Piano saranno entrati a regime e si saranno meglio chiariti i programmi di intervento per le grandi opere infrastrutturali.</p> <p>Lo scenario 0 non è stato considerato nelle analisi trasportistiche in quanto, in questo settore, non è assolutamente credibile una proiezione dei "trend attuali" all'orizzonte del 2030.</p> <p>Si consideri che la sola domanda di mobilità complessiva delle persone, abbastanza stabile nell'ultimo decennio, subirà un presumibile forte incremento nei prossimi anni dovuto alla rilevante quota di trasformazioni urbane già avviate in conformità con il Piano Regolatore vigente.</p> <p>Analogamente, non è pensabile ipotizzare un trend "naturale" dello sviluppo delle reti e dei servizi trasporto pubblico, sviluppo che non è dipendente da dinamiche endogene ma riflette orientamenti politici e disponibilità di risorse finanziarie pubbliche e in alcuni casi private (esempio project financing della linea 5).</p> <p>La metodologia adottata mira dunque a valutare non le possibili, e molteplici, fasi di attuazione intermedia ma le condizioni che consentano una sostenibilità trasportistica complessiva del massimo sviluppo insediativo reso possibile dal nuovo PGT. Il verificarsi di tali condizioni, che una volta assunte diventano obiettivo dell'Amministrazione per garantire una mobilità sostenibile nel quadro di sviluppo urbano prefigurato dal PGT, sarà oggetto del monitoraggio continuo previsto dalla VAS e sarà sottoposto alla verifica generale prevista in occasione della revisione quinquennale del PGT.</p> <p>Analogamente, il quadro temporale più che ventennale adottato come riferimento, e la conseguente quota di indeterminatezza intrinseca, non ha fatto ritenere utile una valutazione analitica degli effetti locali delle trasformazioni potenziali previste, richiedendo questi ultimi una trattazione specifica anche delle soluzioni progettuali non ancora determinate e delle eventuali opere di compensazione/mitigazione. Si è pertanto optato per un approccio per indicatori sintetici, coerente con gli obiettivi complessivi di una VAS di uno strumento di indirizzo qual è il PGT, demandando alle Valutazioni Ambientali delle singole procedure attuative del Piano il compito di scendere in un maggior dettaglio.</p> <p>Quanto al dichiarato utilizzo di un "extracosto" per il traffico veicolare privato, nel cosiddetto Scenario obiettivo, si chiarisce che lo stesso costituisce una modalità di rappresentazione modellistica dell'effetto dell'insieme di "politiche di disincentivo all'uso dell'auto privata" che l'Amministrazione ha adottato ed intende perseguire nei prossimi anni.</p> <p>A pagina 57 dell'Allegato 3 al Rapporto Ambientale si chiarisce al riguardo che: "L'introduzione di un extracosto per il trasporto privato (modo auto), applicato in modo differenziato sul territorio comunale in funzione del livello di servizio del trasporto pubblico nella zona di</p>

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				destinazione dello spostamento. Nello scenario obiettivo (V paragrafo seguente), l'extracosto introdotto è stato posto pari a € 1,00 per tutti gli spostamenti in auto, più € 1,00 per quelli destinati entro 500 metri dalle stazioni delle linee di forza della metropolitana e del servizio ferroviario urbano. Tale extracosto non deve essere considerato necessariamente come rappresentativo dell'adozione di una politica tariffaria ma, più in generale, come una rappresentazione modellistica degli effetti dell'insieme delle politiche di orientamento della domanda in grado di spostare gli equilibri di convenienza individuale (costo generalizzato dello spostamento) verso modi di trasporto a minor impatto. Peraltro, anche dal punto di vista tariffario, questa soluzione modellistica ha il pregio di rappresentare direttamente l'effetto della politica di estensione della regolamentazione della sosta su strada negli ambiti prossimi alle stazioni della metropolitana, recentemente assunta dell'Amministrazione".
		Non è neppure chiaro se le stime svolte nella VAS tengano in conto il carico di trasporto su gomma indotto dalle nuove infrastrutture stradali e autostradali in corso di realizzazione (Brebemi, Pedemontana,...).	Rapporto Ambientale  Mobilità	Le valutazioni modellistiche condotte sono state effettuate con un modello di trasporto di area urbana allargata, comprendente anche parte dei tracciati della BreBeMi e della Pedemontana e comunque in grado di valutare l'influenza di queste nuove infrastrutture sul traffico atteso sulla rete urbana di Milano.
		Il PGT, inoltre, non impone relazioni sequenziali tra la realizzazione delle opere infrastrutturali e l'avvio delle trasformazioni urbane.	Documento di Piano Rapporto Ambientale  Mobilità	Le valutazioni di tipo economico realizzate nell'ambito della VAS del PGT inducono a ritenere credibili e realistici lo scenario di piano per cui le trasformazioni urbane avverranno di pari passo e in un'ottica di sequenzialità con le opere infrastrutturali. In sede attuativa degli interventi di trasformazione urbana saranno messi all'opera adeguati criteri, di concerto con l'operatore privato, atti a monitorare l'effettivo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali.
		Nel RA, relativamente ai trasporti, si rileva una sottostima delle previsioni insediative e della connessa domanda di mobilità.	Rapporto Ambientale  Trasporti	Il RA valuta lo scenario di attuazione delle previsioni insediative del DdP, e ne determina la domanda di mobilità indotta secondo i parametri specificati nel capitolo 3 dell'allegato 3 della VAS (Analisi e valutazioni trasportistiche.)
		La VAS dovrebbe formulare ipotesi credibili per dare risposte motivate a semplici domande come: il pendolarismo su auto diminuirà? Quali parti della città potrà raggiungere in metropolitana? Se dovrò entrare in città o attraversarla in auto, ci metterò lo stesso tempo di adesso? Come sarà la rete ciclabile? Il RA esaminato non fornisce alcuna risposta alle suddette domande, e i soli dati forniti sono sprovvisti di motivazioni e non localizzati, riferiti piuttosto a dati complessivi, che ne rendono impossibile la lettura riferita a situazioni concrete.	Rapporto Ambientale  Mobilità	La VAS, come da metodologia consolidata, si basa su indicatori sintetici passibili di monitoraggio costante per verificare la rispondenza degli scenari previsionali con gli effettivi trend evolutivi delle differenti componenti considerate. Nell'Allegato 3 al Rapporto Ambientale, si propone una valutazione trasportistica articolata delle condizioni di sostenibilità dello scenario di lungo periodo individuato dal nuovo PGT. Si osserva inoltre che gli effetti sul pendolarismo, sulla copertura territoriale delle nuove linee metropolitane e di forza previste dal DdP, e i tempi di percorrenza sono esplicitati nel capitolo 6 dell'allegato 3 della VAS (Analisi e valutazioni trasportistiche.)
		Il RA non contempla misure adeguate per potenziare la mobilità ciclabile, sicché lo stimolo ad un suo futuro incremento viene lasciato ad altri non meglio precisati strumenti.	Rapporto Ambientale  Mobilità	Non sono state prese in considerazione misure specifiche di supporto alla mobilità ciclistica, in quanto non esiste un piano complessivo per tale settore all'orizzonte temporale di lungo periodo considerato. L'incremento ipotizzato della quota di mobilità ciclistica, peraltro coerente con il trend già in atto, si basa su una valutazione degli effetti delle politiche dirette di disincentivo all'uso dell'auto privata, tenendo conto in particolare della quota di spostamenti in auto inferiori ai 3 km, più facilmente trasferibili verso il modo bici.
		La VAS è del tutto vaga sulla situazione della mobilità circostante i confini del territorio comunale; molte infrastrutture sono già previste, se non addirittura in corso di realizzazione. Pertanto, è doveroso svolgere o acquisire delle ipotesi motivate sulle conseguenze della realizzazione di tali infrastrutture sulla mobilità cittadina.	Rapporto Ambientale  Mobilità	Sebbene per precisa scelta metodologica gli indicatori della mobilità siano stati calcolati esclusivamente con riferimento al territorio del comune di Milano, le analisi trasportistiche a supporto della VAS del PGT sono state condotte col modello di trasporti di AMAT, sviluppato e

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				calibrato sull'ambito territoriale costituito da Milano e dai 40 comuni dell'area urbana allargata e comprendente il quadro complessivo dello sviluppo infrastrutturale di lungo periodo.
		<p><b>INQUINAMENTO ATMOSFERICO</b>                      Il RA sottovaluta la gravità della situazione di Milano e contiene talune inesattezze di non poco conto, oltre a non fissare chiari obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico entro orizzonti temporali certi.</p> <p><b>ERRATA INDICAZIONE DEI LIMITI LEGALI PER GLI INQUINANTI ATMOSFERICI</b>                      In apertura del capitolo 3.10 (pag. 111) si riferisce che i livelli limite delle concentrazioni sono regolati dal D.M. n. 60/2002 (per biossido di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio, piombo, benzene e PM10), dal D.Lgs. 183/2004 (per ozono) e dalla Direttiva UE 2008/50 del 21 maggio 2008 (d'ora innanzi "Direttiva Aria 2008/50", per il PM2.5), e che tali valori limite devono intendersi come "la concentrazione al di sotto della quale si possono evitare gli impatti negativi sull'ambiente e la salute dell'uomo". Tale definizione è smentita dalla stessa Direttiva Aria 2008/50, che definisce il valore limite (art. 2, 5) come "il livello fissato in base alle conoscenze scientifiche al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e/o per l'ambiente nel suo complesso che deve essere raggiunto entro un termine prestabilito e in seguito non deve essere superato".</p> <p>In relazione ai livelli degli inquinanti il RA pare dimenticare che, per quanto concerne la qualità dell'aria, l'entrata in vigore della Direttiva Aria 2008/50 introduce a brevissimo termine valori parzialmente diversi da quelli indicati nello schema tratto da un documento di ARPA Lombardia.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Aria</p>	<p>Il testo del Rapporto Ambientale verrà adeguato ai fini dell'approvazione.</p> <p>La tabella di pag. 111 del Rapporto Ambientale riporta alcuni dei Valori Limite previsti dalla normativa vigente. Verrà aggiornata ai fini dell'approvazione, riportando sia i Valori Limite che i Valori Obiettivo secondo quanto recitato dalla Direttiva 2008/50, ma non necessariamente secondo quanto riportato nell'osservazione che in alcuni punti appare inesatta.</p>
		<p><b>SISTEMI DI RILEVAMENTO DEGLI INQUINANTI</b>                      Il RA si riferisce all'attuale sistema di rilevazione delle concentrazioni di inquinanti atmosferici, che si ritiene raramente raggiunga, almeno per la città di Milano, la resa minima pari al 90% dei giorni annui prevista dalla Direttiva Aria 2008/50 per la sua validità. I dati delle centraline ARPA di Milano sono molto spesso non disponibili o non rilevati proprio nelle giornate in cui le concentrazioni sono più alte rendendo l'attendibilità dei dati forniti e su cui si basano le stime del Rapporto discutibili.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Aria</p>	<p>Aspetto non di competenza comunale.</p> <p>La gestione del sistema di Rilevamento della Qualità dell'Aria è affidata ad ARPA, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente. Si fa peraltro notare che normalmente i rendimenti delle stazioni in Milano pubblicati da ARPA sono piuttosto elevati. Per esempio, per l'anno 2008 gli unici parametri che non hanno raggiunto a Milano il 90% di rendimento sono solo gli ossidi di azoto di Abbiategrasso e Parco Lambro, nonché il PM2,5 di Pascal. Non si ha alcun elemento per dubitare che i dati pubblicati da ARPA Lombardia siano inattendibili.</p>
		<p>Rispetto all'analisi ed alle valutazioni trasportistiche inserite nel RA si rileva come lo stesso dato base per il trasporto privato, ossia il numero di spostamenti al giorno, è citato in modo contraddittorio, giacché nel RA (pag. 198) esso è pari a 2.158.000, mentre nell'Allegato 3 (pag. 69) esso è pari a 2.589.000.</p> <p>A detta del RA, l'incremento dell'utilizzo del mezzo di trasporto privato sarebbe, in proiezione, compensato nel 2030 dall'auspicato miglioramento tecnologico delle emissioni delle autovetture. Tale rilievo pare essere del tutto privo di fondamento innanzitutto se si riflette che gli ultimi dati degli studi sul particolato di Milano indicano che il particolato secondario pare ammontare per Milano a più del 50% del particolato totale.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Aria</p>	<p>Il dato corretto relativo allo stato di fatto degli spostamenti in auto che interessano giornalmente il territorio del comune di Milano è da considerarsi quello riportato nell'Allegato 3 al Rapporto Ambientale. Il valore indicato a pag. 198 del Rapporto Ambientale è da considerarsi un refuso e dovrà essere corretto nelle revisioni dello stesso.</p> <p>Nel testo dell'osservazione si definisce il "particolato secondario" come quello "non prodotto direttamente allo scarico ma per effetto della risospensione e del particolato da attrito pneumatici/freni ecc". Se è vero che la componente da attrito costituisce ormai il 50% delle emissioni di particolato da traffico stradale, è falso asserire che le conclusioni dell'Allegato 5 sono prive di fondamento in quanto nelle stime ivi eseguite si tiene conto anche dei principali fenomeni da attrito ad oggi noti, ovvero usura pneumatici, usura freni, abrasione manto stradale. I risultati delle stime che includono anche queste voci sono riportati in tutte le tabelle sotto la voce "PM10 totale", intendendo con tale dicitura la somma delle emissioni di PM10 allo scarico e di quelle da attrito così come sopra definite, e come peraltro espressamente indicato a pagina 10 dell'Allegato 5.</p>
		<p>Peraltro, codesta Amministrazione svolge ipotesi circa l'introduzione di "avanamenti" nella costruzione dei motori, che dovrebbero consentire la riduzione dei suddetti inquinanti: la formulazione di tale ipotesi è molto più aleatoria di quella della più che probabile introduzione a livello comunitario di limiti molto più stringenti di quelli attuali.</p>		<p>L'osservazione pervenuta è infondata.</p> <p>Il grafico riportato nel Rapporto Ambientale a pagina 114 e relativo al biossido d'azoto si riferisce alle concentrazioni medie annue di NO2 a Milano, espresse in µg/m3, nonché al Valore Limite previsto dalla normativa vigente (2008/50/CE) che prevede un valore medio di 40</p>

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				µg/m <sup>3</sup> sull'anno civile con un margine di tolleranza del 50% al 19 luglio 1999 progressivamente decrescente fino ad arrivare allo 0% al 1 gennaio 2010. In altre parole, il Valore Limite sulla concentrazione media annua decresce da 60 µg/m <sup>3</sup> nel luglio 1999 a 40 µg/m <sup>3</sup> nel gennaio 2010, che è esattamente l'andamento riportato nel grafico.
		Così pure per quanto riguarda il biossido d'azoto (vedi pagina 114 del Rapporto Ambientale) il grafico di riferimento inserito nel Rapporto non risulta veritiero riportando un limite di legge non applicabile (perché riguardante un numero max di superamenti - i.e. 18) e non viceversa quello che sarà in vigore fra soli due mesi, ovvero di 40 mg/m <sup>3</sup> .		L'osservazione pervenuta è infondata. Il miglioramento tecnologico dei motori e il contenimento delle relative emissioni atmosferiche non è un'ipotesi aleatoria, bensì fondata sulle Direttive Europee in tema di emissioni da veicoli a motore. È ben noto, infatti, che ad ogni classe tecnologica "Euro" è associato un miglioramento delle prestazioni ambientali dei motori. Come già descritto nell'Allegato 5 del Rapporto Ambientale, ad oggi il percorso di miglioramento tecnologico è stato definito a livello europeo fino ad Euro6 che entrerà in vigore tra il 2014 e il 2016. Nella valutazione relativa al RA è stata fatta l'ipotesi cautelativa che Euro6 rimarrà la migliore tecnologia fino al 2030, ipotesi che va esattamente in parallelo a quella per la quale i limiti di qualità dell'aria (già definiti fino al 2020 per alcuni inquinanti) rimangano quelli vigenti fino a 2030. Né per un aspetto né per l'altro vi sono attualmente elementi concreti per ipotizzare cosa succederà oltre il 2020.
		Gli scenari al 2030 prevedono comunque un incremento negli spostamenti effettuati con l'auto privata nello scenario "BASE", e una diminuzione degli stessi, ma accompagnata da una decisa crescita delle moto (per le quali peraltro non è chiaro come sia stato calcolato lo scenario emissivo) nello scenario "OBIETTIVO".		L'osservazione pervenuta è infondata. Lo scenario emissivo relativo ai motocicli è stato descritto a pagina 5 dell'Allegato 5, in maniera del tutto analoga a quanto fatto per le altre tipologie veicolari. L'unica differenza rispetto a queste ultime è che si è supposto (in maniera ancor più cautelativa rispetto agli autoveicoli) che la miglior tecnologia motoristica al 2030 sia ancora l'Euro3, che per i motocicli è già in vigore. Peraltro non si è a conoscenza di consolidate informazioni che permettano di ipotizzare ulteriori riduzioni delle emissioni specifiche dei motocicli rispetto a Euro3.
		Non è del tutto chiaro se la tabella 1.1 dei fattori di emissione di cui all'Allegato 5 faccia effettivamente riferimento al 2007.		Si conferma che i fattori di emissione riportati in tabella 1.1 dell'Allegato 5 sono riferiti al 2007. La motivazione risiede nel fatto che gli ultimi dati ufficiali forniti da ACI Automobile Club d'Italia, usati per la determinazione dei fattori di emissione medi di cui alla tabella 1.1, al momento della redazione del Rapporto Ambientale si riferivano al 31/12/2007. Il testo del Rapporto Ambientale verrà meglio esplicitato ai fini dell'approvazione.
		VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL PIANO RISPETTO ALLA QUALITA' DELL'ARIA ED AI TRASPORTI Le specifiche indicate nelle premesse della procedura VAS .. non appaiono inoltre verosimili in base agli esiti della sopra richiamata ricerca che indica una velocità media di 14 km/h per il ciclo di Milano (a fronte dei 18.6 km/h dell'Allegato 3, pag. 78). Inoltre, se si può immaginare che le proiezioni ed il programma COPERT (al quale si riferisce l'Allegato 5 al Rapporto Ambientale a pag. 4) abbia come riferimento un ciclo guida standard analogo a quello sopra indicato come NEDC ed utilizzato per il test di cui sopra abbiamo riferito, ne consegue che gli scenari emissivi riferiti a Milano si presentano presumibilmente non sostenuti da dati concreti.  In effetti i valori assoluti emissivi inseriti nei grafici di scenario che ricomprendono gli scenari emissivi odierni e al 2030 non hanno alcun significato se si comparano i fattori emissivi assoluti o anche quelli standard europei (NEDC) a quelli emersi dai test sul circuito urbano milanese come presentato nei grafici qui allegati tratti da Collaborative Research Project for Air Pollution Reduction in Lombardia (2006-2010).		L'osservazione pervenuta è infondata, per i seguenti motivi: 1. COPERT è la metodologia ufficiale di riferimento per la Comunità Europea per la stima delle emissioni da traffico. Essa si basa su una vasta raccolta di dati sperimentali provenienti da numerosi laboratori di ricerca. La sua forza risiede nel riuscire a fornire, per un gran numero di classi veicolari, i rispettivi fattori di emissione espressi come funzioni di diverse grandezze, tra cui la velocità media di percorrenza. Quindi ai fini delle stime eseguite per il RA, la metodologia COPERT adottata non è riferita ad un ciclo di guida standard, come erroneamente ipotizzato nell'osservazione pervenuta, bensì alla velocità media di 18 km/h, come riportato nell'Allegato 5, pagina 4. 2. Se si analizza più in dettaglio la sperimentazione eseguita nell'ambito del Collaborative Research Project citato nell'osservazione, si osserva come una delle sostanziali differenze tra il ciclo NEDC (inteso come una sequenza di cicli ECE e EUDC) e il ciclo "Milan City" risiede nella velocità media di percorrenza: 33,5 il primo, 14,1 il secondo. Poiché è ben noto che, in ambito urbano, al diminuire delle velocità medie aumentano le

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				<p>emissioni atmosferiche allo scarico per unità di percorrenza, è ampiamente giustificabile il risultato ottenuto in sede sperimentale e riportato nei grafici presentati nell'osservazione. Ma di fatto questa dinamica è già fotografata dalla metodologia COPERT, proprio perché i fattori di emissioni utilizzati per la valutazione ambientale non sono riferiti a un ciclo a 33 km/h, ma ad una velocità ben più bassa. A conferma di quanto qui riportato si osservi come la sperimentazione eseguita dal JRC di Ispra abbia fatto uso di un veicolo commerciale Fiat Scudo Diesel JTD 2.0 Euro3. Le emissioni specifiche di CO2 e NOx, per esempio, sul ciclo "Milano" (14 km/h) sono risultate 350-400 g/km le prime e 1,7-1,8 g/km le seconde. Se si osservano i fattori di emissione riportati in tabella 1.1 dell'Allegato 5, i fattori di emissione medi di CO2 e NOx per la classe "merci leggeri" sono pari a circa 290 e 1,5 g/km rispettivamente. Poiché tali fattori di emissione sono stati determinati per velocità medie di 18 km/h, se si stimassero per una velocità media di 14 km/h i assumerebbero valori ancora più simili a quelli determinati dal JRC. Per queste ragioni è non corretto affermare che gli scenari emissivi non sono "sostenuti da dati concreti".</p> <p>4. La citata ricerca del JRC non aveva lo scopo di determinare la velocità media di percorrenza a livello urbano in Milano. Pertanto, se nel corso della sperimentazione le prove da loro condotte sono state eseguite a una velocità media di 14 km/h, ciò non significa che la velocità media a Milano sulle 24 ore della giornata sia pari a quel valore.</p>
		<p><b>Mancata indicazione dello stato delle emissioni di CO2:</b> il RA non contiene alcuna indicazione dettagliata delle emissioni di CO2, suddivisa per fonte di emissione. E' quindi necessario che il RA venga integrato con tale indicazione riferita sia al 1990 (o alla prima successiva data per la quale sia disponibile un inventario delle emissioni), sia al presente.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Aria</p>	<p>Si recepisce l'osservazione con riferimento alla disaggregazione delle emissioni per settore, che sarà integrata nell'adeguamento del Rapporto Ambientale per l'approvazione.</p> <p>Per quanto riguarda invece l'orizzonte temporale, si sottolinea che non sono state indicate le emissioni riferite all'anno 1990, in quanto non esistono a livello comunale statistiche dettagliate.</p> <p>Per questo motivo si è scelto l'anno 2005 come riferimento per la definizione della baseline territoriale delle emissioni, in linea con il pacchetto "20-20-20" della Commissione Europea e con gli impegni assunti dal Comune di Milano in ambito internazionale.</p> <p>In merito alla richiesta delle emissioni "al presente" si sottolinea che è possibile un adeguamento del Rapporto Ambientale per l'approvazione, includendo la stima delle emissioni al 2007.</p>
		<p><b>Inesatto parametro temporale per gli obiettivi e le stime:</b> posto che il DdP ha validità di 5 anni e che gli impegni di riduzione sono fissati al 2020, le stime e gli obiettivi per la riduzione delle emissioni CO2 dovevano essere fissati a tali date (2015, 2020) e solo eventualmente, in aggiunta a tali date, anche al 2030. Utilizzare il solo parametro del 2030 rende impossibile ogni valutazione circa il raggiungimento degli obiettivi posti.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Aria</p>	<p>L'orizzonte temporale del Documento di Piano è il 2030, le valutazioni sono quindi state prodotte con riferimento ad esso.</p> <p>Si è ritenuto opportuno considerare nella VAS del Documento di Piano gli indirizzi individuati nel Piano Clima, pur essendo differenti gli orizzonti temporali di riferimento, visto il livello strategico dei due strumenti.</p> <p>Tali indirizzi potranno essere recepiti nel percorso successivo di adozione e approvazione del PGT.</p>
		<p>Quanto al settore domestico, le previsioni (sempre alla data del 2030, del tutto fuori luogo per la materia in esame) parlano di un incremento del 7% (scenario tendenziale) o, a fronte della recente disciplina sul risparmio energetico, un limitatissimo decremento del -1% (scenario a legislazione vigente).</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Aria</p>	<p>Le valutazioni effettuate sulla sostenibilità energetica in edilizia delle nuove volumetrie previste dal PGT sono state condotte ad un livello di analisi 'strategico', così come richiesto dal procedimento di VAS relativo al documento di Piano.</p> <p>Le stime effettuate considerano i soli effetti degli elementi "al contorno" ad oggi certi (miglioramenti delle prestazioni energetiche degli edifici), sintetizzati nello scenario a legislazione vigente, che indicano una sostanziale stabilizzazione delle emissioni (-1%).</p>
		<p><b>Mancata previsione di misure locali di riduzione della CO2</b> quello che colpisce davvero l'attenzione è che il Comune, non ostante abbia sottoscritto</p>	<p>Rapporto Ambientale</p>	<p>Si è ritenuto opportuno considerare nella VAS del Documento di Piano gli indirizzi individuati nel Piano Clima, pur essendo differenti gli</p>

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		<p>numerosi accordi di riduzione delle emissioni (ad es il Patto sopra citato) non preveda alcuna delle misure che tali accordi suggeriscono. L'allegato 5 del RA al riguardo è "assente", in quanto sono elencate talune misure - di norma non di competenza Comunale- ma per nessuna di esse è già previsto un impegno cogente o il suo inserimento del PGT in fase di adozione.</p>	Aria	<p>orizzonti temporali di riferimento, visto il livello strategico di entrambi gli strumenti.</p> <p>Tali indirizzi potranno essere recepiti nel percorso successivo di adozione e approvazione del PGT.</p> <p>Alcune delle misure riguardanti la mobilità sono implicitamente considerate nelle simulazioni effettuate nell'ambito delle valutazioni trasportistiche.</p>
		<p><b>RETE ECOLOGICA</b></p> <p>Nel RA (pag. 142 e segg.) si afferma che rispetto alla Rete ecologica: "antropizzazione significa frammentazione della rete ecologica". Obiettivo: "ripristino delle condizioni originarie degli ecosistemi mediante la creazione di aree naturali che possano incentivare la biodiversità e favorire lo sviluppo della fauna e flora locale. Prevalenza di aree paraturali che possono fungere da collegamento di aree naturali".</p> <p>Si deve tendere al ripristino di una capacità ecologica del territorio in modo tale da creare risposte naturali dello stesso. Appare anacronistico affermare quanto sopra riportato, soprattutto in un contesto urbanizzato come Milano.</p> <p>Si suggeriscono come riferimenti gli studi di Corrado Battisti e Bernardino Romano dell'Università dell'Aquila.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rete ecologica</p>	<p>L'indirizzo complessivo del DdP è in ogni caso rivolto al sostegno e all'ampliamento delle situazioni ambientali capaci di innalzare il grado di biodiversità, agendo sia sulla dilatazione delle aree e degli spazi liberi da edificazione, sia sulla riqualificazione di aree degradate o costituenti fattori di criticità sotto il profilo ambientale.</p> <p>L'obiettivo di creare un sistema di aree continue e interconnesse alle quali riservare cure, prospettive e programmi di evoluzione verso lo sviluppo di migliori condizioni di naturalità rappresenta una strategia praticabile anche in contesti di urbanizzazione intensiva.</p>
Michele Sacerdoti	<p>13.10.09 via mail</p> <p>PG 767502/ 2009 del 13.10.09</p>	<p><b>Sottostima del numero degli abitanti e addetti al terziario e commercio</b></p> <p>Il disallineamento dei dati tra documento di piano del PGT e RA porta a concludere che si è cercato, diminuendo il numero di abitanti ed addetti, di far risultare forzatamente una sostenibilità ambientale che non esiste.</p>	<p>Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale</p> <p>Stima popolazione</p>	<p>Non esiste un disallineamento dei dati tra il Documento di Piano e il Rapporto Ambientale. Le volumetrie e di conseguenza gli abitanti teorici dipendono in larga parte dalle volumetrie esistenti, che si intendono mantenere pur ristrutturando o modificando gli edifici esistenti, o dalle volumetrie o per effetto dei meccanismi di generazione dell'indice che si riferiscono in gran parte ai suoli cui si riferisce tale disciplina e in parte agli incentivi sia di carattere ambientale che per l'edilizia sociale.</p> <p>Nel Rapporto Ambientale, e più in generale nelle simulazioni relative alla VAS, è stata simulata una delle possibili applicazioni dei meccanismi previsti dal piano e pertanto il disallineamento è dipendente dalla necessità di localizzare diversamente le volumetrie.</p> <p>Comunque con la definizione della normativa di Piano delle Regole e Piano dei servizi e con la predisposizione degli ADP per i PCU tali dubbi verranno definitivamente fugati.</p>
		<p><b>Insostenibilità della densificazione degli ambiti ferroviari</b></p> <p>I nuovi spostamenti nelle ore di punta satureranno ancora di più la viabilità dell'area, mentre il problema non è affrontato nella RA.</p> <p>Anche per gli altri ambiti la relazione ambientale non riprende i dati della VAS dell'ADP per effettuare nuove simulazioni e verificare l'impatto della nuova slp sul traffico generato.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Traffico</p>	<p>Il RA incorpora i dati relativi alle previsioni insediative degli scali ferroviari, inserendoli nello scenario insediativo e infrastrutturale del PGT al 2030, e quindi differente dallo scenario al 2015 utilizzato per la VAS dell'ADP scali ferroviari.</p> <p>Le analisi trasportistiche a supporto della VAS del PGT sono state condotte considerando indicatori sintetici relativi all'intero territorio cittadino, anche in considerazione dello scenario temporale di lungo periodo considerato.</p> <p>Le analisi di dettaglio degli impatti dei singoli ambiti di trasformazioni previsti dal PGT è demandata alle procedure di Valutazione Ambientale previste per i piani attuativi degli stessi secondo la legislazione vigente.</p>
		<p><b>Ambiti di Rinnovo Urbano</b></p> <p>Gli ARU coprono una superficie territoriale di 57.951.731 mq (pag. 330 del PGT) ma non è indicato l'aumento di slp che verrà concesso dal piano delle regole. Per il numero degli abitanti la relazione ambientale calcola 50 mq/abitante ma non giustifica l'aumento rispetto ai 33 abitanti/mq.</p>	<p>Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale</p> <p>ARU</p>	<p>Gli Ambiti di rinnovo urbano individuati nell' allegato 4 - Tavola Progetto Strategico - della Relazione generale del DDP, se pur indicati nel suddetto allegato riportante gli elementi strategici dei PGT, sono disciplinati dal Piano delle Regole.</p> <p>Al fine di definire una stima di massima degli abitanti teorici previsti dal PGT, (cap. 5.3 Le quantità di progetto del PGT) per gli ambiti di trasformazione urbana sono stati stimati 34.500 nuovi abitanti teorici.</p> <p>Pur non potendo prevedere in che misura questi ambiti della città si trasformeranno, prendendo in considerazione il 10% degli abitanti esistenti (460.000 ab.) si è ipotizzata una percentuale del 75% al fine del calcolo degli abitanti teorici (34.500 ab.)</p>

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		<p><b>Piano Casa della Regione Lombardia</b>                      Il DdP non considera l'aumento della slp e quindi del numero di abitanti conseguente all'approvazione del Piano Casa della Regione Lombardia (LR 129/09). Il PGT deve stimare l'effetto della legge e la VAS includere i nuovi abitanti nella valutazione di sostenibilità del piano.</p>	<p>Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale Piano Casa</p>	<p>Si premette che gli interventi del piano casa che comportano un aumento del fabbisogno di servizi possono essere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. il recupero edilizio e funzionale di edifici o porzioni di edifici esistenti al 31/03/2005 (art. 2), fuori dalle zone produttive;</li> <li>2. l'ampliamento di edifici uni-bifamiliari esistenti al 31/03/2005 , fino al massimo del 20% del volume esistente e comunque non superiore a 300 mc per unità immobiliare preesistente, fuori dai centri storici e dai NAF (art. 3 comma 1);</li> <li>3. l'ampliamento di edifici di volumetria non superiore a 1200 mc, esistenti al 31/03/2005, fino al massimo del 20% del volume esistente, fuori dai centri storici e dai NAF (art. 3 comma 1);</li> <li>4. la sostituzione edilizia di edifici completamente residenziali con incremento del 30/35% (art. 3, comma 3, primo periodo e art. 3 comma 4)</li> <li>5. la riqualificazione di quartieri di edilizia residenziale pubblica di proprietà di soggetti pubblici con incremento volumetrico fino ad un massimo del 40% (art. 4).</li> </ol> <p>La deliberazione di C.C. del 14/10/2009 ha escluso l'ammissibilità degli interventi dell'art. 3 (vedi punti 2, 3 e 4 sopra riportati) praticamente in tutte le aree che si caratterizzano per la presenza di piccoli edifici residenziali (RX e tessuti della città giardino).                      Al pari ha ammesso il recupero di volumi esistenti in tali zone (vedi punto 1 sopra) solo qualora non comportino modifiche dell'involucro.</p> <p>La conseguenza è che gli interventi di ampliamento saranno presumibilmente pochissimi, non essendo numerosi, fuori da tali aree, gli edifici con le caratteristiche richieste dalla legge.(leggasi uni-bifamiliari e di volume non sup. a 1200 mc).</p> <p>Per gli interventi di cui al punto 4 soprastante (sostituzione con incremento) occorre fare un'ulteriore puntualizzazione: la legge infatti prevede che non possano comportare un incremento di più del 50% dell'indice fondiario dello strumento vigente o adottato e che in alternativa possono solo confermare la volumetria esistente (art. 3 comma 7).</p>
		<p><b>Definizione delle nuove linee metropolitane e loro finanziamento</b>                      La descrizione delle nuove linee metropolitane nel PGT non corrisponde a quelle della relazione ambientale (allegato 3).                      Non è sufficiente per dimostrare la sostenibilità del piano tracciare dei percorsi ma si deve essere sicuri che queste linee saranno realizzate prima che le trasformazioni e densificazioni siano realizzate.                      Si avanzano perplessità sull'effettivo reperimento, nei tempi previsti in funzione del completamento degli interventi urbanistici, dei finanziamenti per le linee metropolitane e metrotramviarie, giudicando, tra l'altro di difficile realizzazione il project financing sulle linee metropolitane.</p>	<p>Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale Mobilità</p>	<p>La non corrispondenza fra linee metropolitane nel PGT e nella Relazione Ambientale è dettata da un errore presente nel DdP che si provvederà a correggere. La versione corretta della rete di linee metropolitane e delle linee di forza è, comunque, quella presente nella Relazione Ambientale. Le valutazioni di tipo economico realizzate nell'ambito della VAS del PGT inducono a ritenere credibili e realistici lo scenario di piano per cui le trasformazioni urbane avverranno di pari passo e in un'ottica di sequenzialità con le opere infrastrutturali.                      In sede attuativa degli interventi di trasformazione urbana saranno messi all'opera adeguati criteri, di concerto con l'operatore privato, atti a monitorare l'effettivo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali.                      Per la corrispondenza fra gli interventi previsti di interesse pubblico, per infrastrutture e servizi, e la stima dei relativi costi si rimanda alla Relazione di fattibilità economica allegata al Piano dei Servizi.</p>
		<p><b>Ipotesi di spostamento del traffico da auto a mezzi pubblici e biciclette</b>                      L'allegato 3 del RA accerta la sostenibilità ambientale del Piano basandosi sull'ipotesi che siano realizzate entro il 2030 le nuove strade, metro e metrotramvie previste dal PGT e che sia attuata una politica di disincentivazione del traffico in auto oltre a una politica che porti gli spostamenti</p>	<p>Documento di Piano e conseguente mente</p>	<p>La scelta metodologica di definire un solo scenario obiettivo di lungo periodo è dettata dal fatto che non sussistono elementi, allo stato attuale, per discriminare fra gli innumerevoli scenari parziali o alternativi ipotizzabili alla stessa data (2030).</p>

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		in bicicletta al 15% del totale. Si sarebbe dovuto simulare anche uno scenario in cui solo una parte delle opere siano realizzate nel 2030.	Rapporto Ambientale  Mobilità	All'azione di monitoraggio continuo delle fasi di attuazione e alle programmate revisioni quinquennali del PGT è demandata la verifica dell'attuarsi delle condizioni individuate di sostenibilità complessiva del Piano, nonché le eventuali revisioni dello stesso che si rendano necessarie.
		<b>ATIPG Forlanini e Piano di Cintura Urbana 4 Idroscalo</b> Nell'allegato 2 del RA è prevista una nuova strada che da via Marescalchi passa sotto la ferrovia, taglia in due il verde rimanente e raggiunge via Forlanini, evidentemente per servire il nuovo quartiere. Sempre l'allegato 2 calcola 3.141 nuovi residenti, 262 addetti al terziario e 262 al commercio, sicuramente sottostimati. A pag. 150 dell'allegato 2 la parte che sarà edificata su viale Forlanini è indicata come verde in programmazione nel PGT. Il RA non dà indicazioni specifiche e non prescrive la salvaguardia della cascina Cavriana e degli edifici rurali presenti.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  ATIPG Forlanini	Nel Rapporto ambientale le previsioni relative al numero dei residenti o alla localizzazione di concentrazioni fondiarie o di verde riguardanti gli ATIPG e gli ATP sono state indicate solo ed esclusivamente ai fini di definire delle simulazioni necessarie per la definizione di possibili scenari e pertanto sono indicativi. I Piani di Cintura Urbana del Parco Sud saranno da realizzarsi a seguito di Accordo di Programma con la Provincia di Milano e Regione Lombardia, le volumetrie perequate attribuibili alle aree di Trasformazione Periurbana hanno carattere programmatico e la loro effettiva utilizzazione e collocazione sarà definita in tale sede, coerentemente con i criteri espressi nel PGT.
		<b>ATP Monluè e ATIPG Cascina Monluè</b> Nel DdP risulta che l'ATP consiste solo nella riqualificazione della Cascina Grande e il recupero dell'ambito mentre nel RA è indicata un'ampia area di concentrazione fondiaria lungo la tangenziale. Per quanto riguarda l'ATIPG il DdP non indica dove saranno costruite le nuove volumetrie previste prevedendo solo la riqualificazione degli immobili in disuso e la riqualificazione del quartiere Ponte Lambro, mentre il RA individua due unità, Monluè 1 e Monluè 2, per un totale di 2.586 abitanti e 430 addetti ma non le colloca sulle carte.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  ATP Monluè e ATIPG Cascina Monluè	Nel Rapporto ambientale le previsioni relative al numero dei residenti o alla localizzazione di concentrazioni fondiarie o di verde riguardanti gli ATIPG e gli ATP sono state indicate solo ed esclusivamente ai fini di definire delle simulazioni necessarie per la definizione di possibili scenari e pertanto sono indicativi. I Piani di Cintura Urbana del Parco Sud saranno da realizzarsi a seguito di Accordo di Programma con la Provincia di Milano e Regione Lombardia, le volumetrie perequate attribuibili alle aree di Trasformazione Periurbana hanno carattere programmatico e la loro effettiva utilizzazione e collocazione sarà definita in tale sede, coerentemente con i criteri espressi nel PGT.
		<b>Slp esistente delle caserme</b> La slp attuale delle caserme viene mantenuta e non si considera che ospiterà nuovi addetti al terziario. In realtà si tratta di strutture scarsamente utilizzate e quindi la loro trasformazione in terziario avrà un impatto ambientale significativo sul traffico. Il RA non considera questo impatto e quindi sottostima l'impatto della trasformazione del comparto Sistema Caserme.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  Caserme	La Slp realizzabile è quella massima generata e massima accoglibile definita nella tabella dati riportata nell'allegato 3 del DDP. Tale Slp è comprensiva di quella esistente, nel caso si voglia mantenere salvaguardando gli edifici. Nel Rapporto ambientale le previsioni e le indicazioni riportate nell'allegato 2-Caratterizzazione degli AT ed effetti attesi - sono state indicate solo ed esclusivamente ai fini di definire delle simulazioni necessarie per la definizione di possibili scenari e pertanto sono indicativi. Tra l'altro le simulazioni prevedono il mix funzionale residenza-terziario e commercio. Si tenga inoltre conto che come definito all. art. 3 comma 1 delle Norme di attuazione del Documento di Piano, gli interventi di trasformazione urbanistica degli Ambiti di Trasformazione Urbana sono assoggettati a Piani Attuativi che ne conformano la disciplina del suolo.
		<b>Schede di caratterizzazione degli Ambiti di Trasformazione - allegato 2 del RA</b> Le schede si limitano a riprendere le schede di indirizzo per l'assetto del territorio del DdP (allegato 3). Spiccano le considerazioni di sintesi che sono tutte quasi identiche. Sorprende che non siano state date prescrizioni utili per la sostenibilità degli interventi.	Rapporto Ambientale  Schede Ambiti	Nel Rapporto Ambientale sono state individuate alcune categorie generali di intervento. Un'individuazione più specifica deve essere rimandata alle Valutazioni Ambientali specifiche per ogni ambito di trasformazione secondo la legislazione vigente.
		<b>Mancata valutazione delle alternative di PGT ed in particolare dell'opzione zero</b> Il RA avrebbe dovuto mettere a confronto la situazione ambientale in assenza di aumento di popolazione con la situazione con l'aumento previsto, stimandolo correttamente in base alla slp prevista dal documento di piano e con i parametri corretti. In particolare, avrebbe dovuto stimare la situazione del traffico al 2015 e 2030 senza le trasformazioni previste negli ambiti non ancora definiti. Un'ulteriore stima andrebbe fatta senza la realizzazione delle nuove linee metropolitane, che potrebbero non essere finanziate per problemi di deficit pubblico.	Rapporto Ambientale  Valutazione alternative	Il Rapporto Ambientale ha esplicitato qualitativamente le principali opzioni alternative strategiche assunte dal Piano ai punti 5.1 e 5.2, dove si sono ricordate le principali opzioni di base assunte (riduzione vs. aumento dei consumi di suolo, densificazione vs. nuovo sprawl) assumendole come positive anche sotto il profilo ambientale. Va ricordato a questo riguardo che l'assunzione dell'opzione zero, non avrebbe significato il mantenimento dello stato attuale, ma il mantenimento dei trend in atto (punto 3.5.1 del Rapporto Ambientale),

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				ovvero un peggioramento progressivo sotto il profilo ambientale. La sfida del PGT è proprio quella di un'azione che combini l'assunzione di obiettivi ambiziosi: una nuova attrattività della città data anche dalla riqualificazione dei suoli con un governo pubblico dei processi. Per quanto riguarda il confronto tra scenari alternativi, l'Allegato 3 del Rapporto Ambientale ne produce, rispetto all'orizzonte del 2030, nella consapevolezza che le dinamiche intermedie dipenderanno anche da fattori ad oggi imprevedibili. Compito del PGT è quello di avviare un processo verso obiettivi significativi di qualità che verranno verificati progressivamente in corso d'opera.
Paola Curatolo	08.10.09 via mail  PG 754938/ 2009 del 08.10.09	Nel RA (all. 3 analisi e valutazioni trasportistiche) la valutazione dell'impatto è stata effettuata ipotizzando a pag. 8 una nuova edificazione pari a 15.361.987 mq di slp, un valore molto inferiore a quanto contenuto dal DdP e pari a circa la metà di quanto riportato in alcuni punti dello stesso. Si precisa che la nuova edificabilità prevista nel tessuto consolidato e dal Piano dei Servizi non viene neanche citata.	Rapporto Ambientale  Trasporti	La discrepanza tra DdP e RA è da ascrivere a correzioni che verranno apportate al DdP, ribadendo la correttezza dei dati contenuti nel RA.
		<b>Discrepanza tra i dati relativi alla nuova popolazione</b> RA pag. 182 e DdP pag. 327 e 329: incremento della popolazione diurna di 618.399 unità DdP pag 333: incremento di 301.303 residenti RA All. 3 pag. 8: totale 430.655 unità. Il Dimensionamento di PGT va esplicitato con riferimento al totale della slp massima edificabile.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  Popolazione	Si richiama quanto già espresso in precedenza.
		Non è esplicitato il parametro di conversione in abitanti, che appare variabile e comunque sovrastimato. Vanno esplicitati e resi univoci i parametri di stima della popolazione residente e diurna, con riferimento ai dati medi di fatto effettivamente riscontrati, anche ipotizzando più scenari di mix funzionale, aventi valore descrittivo e non normativo.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  Popolazione	Il parametro di conversione tra mc e abitanti non è specificato dalla legge regionale, per tale motivo si è assunto l'ultimo parametro valido fornito da un provvedimento legislativo in materia (legge regionale 1/2001). Si sottolinea inoltre che in una prospettiva di mix funzionale urbano libero occorre stabilire una dimensione che possa comprendere le esigenze delle diverse funzioni interscambiabili.
		Il dato edificatorio utilizzato per la stima del traffico indotto appare invece sicuramente sottostimato, verosimilmente circa la metà di quello effettivamente previsto. Va rivista la stima del traffico utilizzando il dato edificatorio effettivamente previsto.	Rapporto Ambientale  Traffico	La discrepanza tra DdP e RA è da ascrivere a correzioni che verranno apportate al DdP, ribadendo la correttezza dei dati contenuti nel RA.
		La stima del traffico appare talmente viziata da errati presupposti da apparire inattendibile e sottostimata. L'entità dell'errore appare tale da far ritenere che il Piano nel suo insieme non sia sostenibile nel suo impatto con il sistema della mobilità. La stima del traffico andrebbe interamente rivista e nuovamente pubblicata, superandone gli errori metodologici. In mancanza di alternative, l'attuazione del PGT andrebbe subordinata all'avverarsi delle infrastrutture e delle politiche che le valutazioni trasportistiche riterranno indispensabili per la sostenibilità del Piano.	Rapporto Ambientale  Traffico	Stanti le quantità massime di slp previste per le trasformazioni urbane e le relative ipotesi di mix funzionale, la stima di traffico si basa su una metodologia consolidata e condivisa di calcolo della domanda complessiva della mobilità generata, di distribuzione della stessa e di ripartizione modale attesa in funzione dell'offerta di infrastrutture e di servizi di trasporto pubblico e privato. Il modello di traffico ad aliquote parziali di AMAT è stato sviluppato e calibrato su Milano e sull'area urbana allargata comprendente 40 comuni limitrofi a partire dall'indagine sulla mobilità delle persone realizzata dal Comune di Milano fra il 2005 e il 2006 a partire da interviste dirette realizzate ad un campione di circa il 10% dei residenti nell'area e da un'indagine al cordone che ha contato la totalità dei flussi in ingresso a Milano, con tutti i modi di trasporto, in un giorno feriale tipo.
		Va dimostrata in modo puntuale la corrispondenza fra gli interventi previsti di interesse pubblico, per infrastrutture e servizi, e la stima dei relativi costi.	Documento di Piano e	Per la corrispondenza fra gli interventi previsti di interesse pubblico, per infrastrutture e servizi, e la stima dei relativi costi si rimanda alla

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
			conseguente mente  Rapporto Ambientale	Relazione di fattibilità economica allegata al Piano dei Servizi.
		<b>FOGNATURE</b> Il RA a pag. 104 si limita a riportare la capacità degli impianti di depurazione esistenti, pari a 2.550.000 abitanti equivalenti, leggermente superiore al numero della popolazione diurna attesa. Nulla si dice, però, della capacità della rete di sopportare puntualmente un incremento del carico che è stimabile di quasi il 50%, né soprattutto della capacità del sistema complessivo di reggere, qualora il dato sulla popolazione diurna dovesse dimostrarsi sottostimato. La valutazione di sostenibilità del sistema fognario va estesa alle capacità puntuali della rete; il costo delle integrazioni che si rendessero necessarie va aggiunto alla stima dei costi delle urbanizzazioni al fine della verifica della fattibilità economica. Appare prudente che il dato sulla popolazione diurna attesa, correttamente calcolata, sia significativamente inferiore alla capacità degli impianti di depurazione esistenti o che, in alternativa, vengano previsti i necessari adeguamenti al sistema degli impianti di depurazione esistente.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  Acque	In considerazione della specificità del problema dei carichi puntuali si ritiene opportuno demandare tali valutazioni alla fase ed al livello della pianificazione attuativa. Per quanto concerne la capacità complessiva del sistema fognario sono notorie criticità dovute all'immissione in rete di acque di prima pioggia o da Reticolo Idrico Minore (RIM) in casi di eventi meteorici eccezionali. In tal senso la definizione di interventi viene demandata in ambito di gestione RIM e ai contenuti dell'AdP di Difesa Idraulica.
		Anziché riferirsi alla classica dicotomia "brownfields" e "greenfields", il DdP introduce una nuova categoria, quella delle "aree grigie", una dizione generica che tende ad enfatizzare, sovrapponendole, aree già edificate con aree semplicemente sottoutilizzate o abbandonate. Fra le aree di trasformazione appaiono, infatti, alla pag. 195 del RA, oltre a aree classificate come libere, anche aree classificate in gran parte come "grigie" pur essendo quasi del tutto libere da edificazioni (Cascina Merlata, parte della Piazza d'Armi, Expo...).	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  Consumo di suolo	Il R.A. ha utilizzato le informazioni del DDP; un suo adeguamento potrà essere condotto sulla base delle eventuali modifiche al DDP.
Italia Nostra	15.10.09 via mail  PG 775616/ 2009 del 15.10.09	Mancano i riferimenti per la verifica del raggiungimento degli obiettivi prefigurati dal Piano. Anche nelle "Considerazioni di sintesi" sviluppate sui singoli ambiti di trasformazione dal RA, in mancanza di specifici indirizzi di piano che orientino la valutazione del raggiungimento degli obiettivi generali del PGT, si segnala che il risultato dipende sempre dalla qualità degli interventi successivi.	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  Valutazione ambiti	Nel Rapporto Ambientale sono state individuate alcune categorie generali di intervento. Un'individuazione più specifica deve essere rimandata alle Valutazioni Ambientali specifiche per ogni ambito di trasformazione secondo la legislazione vigente. Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti: - revisione dopo 5 anni del PGT approvato, e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.  Adeguamenti proponibili: - Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi) - Previsione esplicita di Valutazioni ambientali (o di Verifiche di Assoggettabilità) su specifici Ambiti di Trasformazione (nel momento in cui verranno prodotti i relativi piani attuativi) e/o sui Progetti speciali secondo la legislazione vigente.
Gregorio Praderio	14.10.09 via mail  PG 772041/ 2009 del 14.10.09	Non c'è nessuna verifica di sostenibilità della densità urbana ipotizzata dal PGT né dal punto di vista della mobilità (le simulazioni sono state effettuate su dimensioni minori di quelle previste, non c'è nessuna garanzia di attuazione degli interventi prospettati), né per gli altri servizi (manca qualunque valutazione anche di massima sui nuovi servizi necessari e sui relativi costi), né finanziaria (non c'è copertura dei costi delle opere comunque stimate).	Documento di Piano e conseguente mente Rapporto Ambientale  Valutazione sostenibilità	Il RA valuta gli effetti delle previsioni insediative del DdP sulla mobilità, e quindi anche della localizzazione e concentrazione della nuova domanda indotta dal Piano, come illustrato nel capitolo 6 dell'allegato 3 della VAS (Analisi e valutazioni trasportistiche). Il completamento delle informazioni richieste è conseguente alla elaborazione del Piano delle regole e del Piano dei Servizi. In particolare si rimanda alla analisi delle schede NIL ed alla documentazione allegata alla relazione del Piano dei Servizi.

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
Legambiente	15.10.09 via mail  PG 778211/ 2009 del 16.10.09	<p>Il RA non appare sufficientemente sviluppato, ovvero prende atto di uno stato di indefinizione, per quanto attiene ad alcune importanti informazioni, per come indicate ai sensi della Direttiva 2001/42/CE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il cosiddetto scenario di riferimento;</li> <li>- i possibili effetti significativi del piano sulla popolazione e sulla salute umana, nonché sul fattore ambientale "suolo" e sui fattori climatici;</li> <li>- la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata fatta la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste;</li> <li>- l'esplicitazione delle misure previste per impedire, ridurre, compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente provocati dall'attuazione del piano.</li> </ul>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Strategie</p>	<p>Il Rapporto Ambientale ha preso a riferimento l'orizzonte temporale proposto dal DdP svolgendo alcune delle relative considerazioni, compreso il consumo di suolo.</p> <p>Il Rapporto Ambientale ha esplicitato qualitativamente le principali opzioni alternative strategiche assunte dal Piano ai punti 5.1 e 5.2, dove si sono ricordate le principali opzioni di base assunte (riduzione vs. aumento dei consumi di suolo, densificazione vs. nuovo sprawl) assumendole come positive anche sotto il profilo ambientale.</p> <p>Va ricordato a questo riguardo che l'assunzione dell'opzione zero, non avrebbe significato il mantenimento dello stato attuale, ma il mantenimento dei trend in atto (punto 3.5.1 del Rapporto Ambientale), ovvero un peggioramento progressivo sotto il profilo ambientale. La sfida del PGT è proprio quella di un'azione che combini l'assunzione di obiettivi ambiziosi: una nuova attrattività della città data anche dalla riqualificazione dei suoli con un governo pubblico dei processi.</p> <p>Per quanto riguarda il confronto tra scenari alternativi, l'Allegato 3 del Rapporto Ambientale ne produce, rispetto all'orizzonte del 2030, nella consapevolezza che le dinamiche intermedie dipenderanno anche da fattori ad oggi imprevedibili. Compito del PGT è quello di avviare un processo verso obiettivi significativi di qualità che verranno verificati progressivamente in corso d'opera.</p> <p>Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- revisione dopo 5 anni del PGT approvato, e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</li> </ul> <p>Adeguamenti proponibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi)</li> <li>- Previsione esplicita di Valutazioni ambientali (o di Verifiche di Assoggettabilità) su specifici Ambiti di Trasformazione (nel momento in cui verranno prodotti i relativi piani attuativi) e/o sui Progetti speciali secondo la legislazione vigente.</li> </ul>
		<p>Il cap.6.1 definisce alcune coerenze con criteri di sostenibilità generale individuati nell'ambito della Strategia europea per lo sviluppo sostenibile e con gli Aalborg Commitments, ma non esplicita quali siano gli obiettivi di sostenibilità propri del PGT. Questa operazione dovrebbe tenere in considerazione anche le valutazioni ambientali strategiche dei piani sovraordinati, che hanno propri obiettivi di sostenibilità, che vanno ulteriormente declinati e contestualizzati alla scala locale.</p> <p>L'analisi di coerenza esterna, effettuata con il quadro programmatico (cap. 6.2, pag. 207) dovrebbe essere meglio esplicitata, attraverso la presa in considerazione delle possibili coerenze tra obiettivi del PGT e i singoli obiettivi dei piani considerati.</p> <p>E' carente la valutazione circa la coerenza tra pianificazione della città di Milano e contesto d'area più vasta. L'allegato 1 al RA riporta correttamente una serie di piani che costituiscono il quadro programmatico di riferimento, con le relative schede di approfondimento, ma nella tabella in cui viene effettuata la coerenza esterna tra proposta di PGT e suddetti piani (p.207) pare troppo "qualitativa" l'analisi delle interrelazioni tra i medesimi. Allo stesso modo, nella tabella (pag. 206) di corrispondenza tra obiettivi di piano e riferimenti di sostenibilità generale quelle che vengono denominate e sintetizzate come "relazioni intrinsecamente positive"; "relazioni dipendenti dalle modalità di attuazione del piano" e "relazioni prevedibilmente critiche per qualche aspetto caratterizzante", andrebbero motivate e non solo enunciate con una simbologia grafica.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Coerenze</p>	<p>Gli obiettivi di sostenibilità del Documento di Piano, riscontrabili trasversalmente alla nuova visione della città (cap3), agli obiettivi di piano (cap.2) ed ai grandi progetti di interesse pubblico (cap4) riguardano, in coerenza con i criteri della SSSE e degli Aalborg Commitments:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la sfida ai cambiamenti climatici attraverso la riduzione dei consumi energetici</li> <li>• la rivalorizzazione del rapporto acque/territorio</li> <li>• la sostenibilità della pianificazione e programmazione urbanistica in ambito urbano tramite il recupero fisico e funzionale di ambiti contaminati e/o dismessi</li> <li>• la messa a sistema ed in rete dei grandi sistemi ambientali periurbani con i parchi urbani esistenti e proposti.</li> </ul> <p>L'analisi di coerenza esterna è stata effettuata utilizzando le informazioni disponibili nel DDP e condotta al livello strategico del piano; un suo adeguamento potrà essere condotto sulla base delle eventuali modifiche ed integrazioni al DDP.</p>

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
		Dovrebbero essere tenute in considerazione le valutazioni ambientali degli accordi di programma in atto, mentre quelle non ancora avviate dovrebbero trovare raccordo con quella del PGT, al fine ultimo di evitare duplicazioni di valutazione. Nel DdP e nel RA dovrebbero essere definiti complessivamente l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità, gli usi ammessi e i contenuti planivolumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste, elementi che sembrano essere in parte trascurati nel rapporto ambientale e nell'allegato 2. Manca un approfondimento specifico relativo all'ambito dell'Expo, anche in relazione a quanto previsto dall'Accordo quadro di sviluppo territoriale (AQST) promosso dal Presidente di Regione Lombardia con deliberazione di Giunta n. 8425/2008, a cui il Comune di Milano ha aderito.	Documento di Piano e Rapporto Ambientale  Ambiti di trasformazione	Il R.A. ha utilizzato le informazioni del DDP e degli AdP in atto; un suo adeguamento potrà essere condotto sulla base delle eventuali modifiche al DDP. Per approfondimenti specifici oltre la pianificazione di carattere strategico di PGT si rimanda ai contenuti della pianificazione attuativa in atto o di futuro avviamento.
		Si rileva positiva la struttura (cap. 8.3) che esplicita ambiti e modalità di rilevamento e che individua le responsabilità. E', però, necessario che il piano individui anche le risorse economiche necessarie per la realizzazione e per la gestione del monitoraggio e che vengano effettuati report periodici di monitoraggio resi pubblici. In relazione agli ambiti di rilevamento "aree di trasformazione", è necessario individuare indicatori per la rilevazione degli effetti indotti in termini di incremento di traffico veicolare e conseguenti impatti in termini di inquinamento acustico e atmosferico.	Documento di Piano e Rapporto Ambientale  Monitoraggio	Per quanto riguarda le risorse economiche attivabili, si rimanda al capitolo quinto del Piano dei Servizi, dove viene approfondita la fattibilità economica degli interventi. Il R.A. ha utilizzato le informazioni del DDP; un suo adeguamento potrà essere condotto sulla base delle eventuali modifiche e integrazioni al DDP. Per quanto concerne il monitoraggio dei singoli ambiti a livello locale si demanda alle previsioni di Valutazione Ambientale di pianificazione attuativa secondo la legislazione vigente.
INU	05.10.09 via mail	Avvio non contestuale, come si sarebbe dovuto, del PGT (29.6.2005) e della VAS (25.1.2006.)	Documento di Piano e Rapporto Ambientale  Partecipazione	L'effettiva entrata a regime della VAS è avvenuta il 27.12.2007 in Lombardia, e col D.lgs 4/2008 a livello nazionale.
		Il RA nella maggior parte dei casi non ha potuto verificare puntualmente la coerenza interna in quanto i dati a disposizione relativi ai diversi ambiti di trasformazione previsti dal PGT sono spesso scarsi. Ciò rende più difficile il bilancio ambientale dei singoli ambiti e del territorio comunale complessivamente da questi impegnato. D'altra parte, se è vero, come sembra da analisi effettuate sull'argomento, che il peso insediativo globale previsto dal DdP non è ancora calcolabile con buona approssimazione, risulterebbe comunque difficile rapportare gli impatti dei singoli ambiti ad un'analisi complessiva del grado di sostenibilità del Piano.	Documento di Piano e di conseguenza Rapporto Ambientale  Obiettivi di Piano	La VAS ha effettuato le valutazioni di coerenza interna per gli ambiti di trasformazione al livello di approfondimento consentito dal livello attuale (strategico) del Documento di Piano. Un livello più preciso di previsione e valutazione degli effetti ambientali (con i relativi bilanci) potrà essere effettuato nel percorso di conclusione del Piano e/o nelle sue fasi di attuazione.  Saranno possibili approfondimenti specifici del Rapporto Ambientale finale per l'Approvazione, tenuto anche conto delle osservazioni e del PGT adottato (comprensivo anche del Piano delle Regole e dei Servizi).
		Non vi è traccia di valutazioni e confronto tra diverse alternative di diversi scenari di progetto. Visti i pesi insediativi e i progetti previsti dal DdP non appare possibile che non siano state valutate alternative coerenti e credibili.	Documento di Piano e di conseguenza Rapporto Ambientale  Alternative	Il Rapporto Ambientale ha esplicitato qualitativamente le principali opzioni alternative strategiche assunte dal Piano ai punti 5.1 e 5.2, dove si sono ricordate le principali opzioni di base assunte (riduzione vs. aumento dei consumi di suolo, densificazione vs. nuovo sprawl) assumendole come positive anche sotto il profilo ambientale. Va ricordato a questo riguardo che l'assunzione dell'opzione zero, non avrebbe significato il mantenimento dello stato attuale, ma il mantenimento dei trend in atto (punto 3.5.1 del Rapporto Ambientale), ovvero un peggioramento progressivo sotto il profilo ambientale. La sfida del PGT è proprio quella di un'azione che combini l'assunzione di obiettivi ambiziosi: una nuova attrattività della città data anche dalla riqualificazione dei suoli (vedi punti C3) con un governo pubblico dei processi. Per quanto riguarda il confronto tra scenari alternativi, l'Allegato 3 del Rapporto Ambientale ne produce, rispetto all'orizzonte del 2030, nella consapevolezza che le dinamiche intermedie dipenderanno anche da fattori ad oggi imprevedibili. Compito del PGT è quello di avviare un processo verso obiettivi significativi di qualità che verranno verificati progressivamente in corso d'opera.

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				<p>La revisione dopo 5 anni del PGT approvato e relativa VAS funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</p> <p>Adeguamenti proponibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi).</li> </ul>
		<p>Le valutazioni trasportistiche sono effettuate al solo orizzonte 2030, sovrapponendo previsioni con diverso grado di attendibilità.</p> <p>Il PGT e la VAS non impongono relazioni sequenziali tra esse e le trasformazioni urbane, cosicché queste ultime potranno avere efficacia a prescindere dalle infrastrutture, particolarmente da quelle a grande scala, non tutte programmate e per le quali le risorse ipotizzate sono insufficienti a coprire i costi previsti. Di conseguenza le valutazioni sugli impatti e la sostenibilità ambientale risultano aleatori.</p>	<p>Documento di Piano e Rapporto Ambientale</p> <p>Traffico</p>	<p>I possibili sotto-scenari intermedi, con le diverse possibili tempistiche di realizzazione dei singoli interventi trasportistici, sono un numero elevatissimo, e solo parzialmente definibili. D'altronde anche i tempi relativi di realizzazione degli Ambiti di Trasformazione previsti non sono definibili, dipendendo dalle decisioni degli operatori privati interessati. Un'applicazione generalizzata della modellizzazione trasportistica su tutti gli scenari intermedi ipotizzabili sarebbe un esercizio tecnico intrinsecamente poco credibile. Saranno invece da prevedere simulazioni progressive nel corso degli anni in funzione delle azioni di piano (e di contesto) effettivamente avviate; dal momento che il loro significato sarà soprattutto locale, particolarmente importante sarà invece la modellizzazione complessiva a scala cittadina che si potrà effettuare per la prima revisione del PGT, al momento in cui i meccanismi previsti dal Piano saranno entrati a regime e si saranno meglio chiariti i programmi di intervento per le grandi opere infrastrutturali.</p> <p>La revisione dopo 5 anni del PGT approvato, e relativa VAS funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</p> <p>Adeguamenti proponibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Previsione esplicita di Valutazioni ambientali (o di Verifiche di Assoggettabilità) su specifici Ambiti di Trasformazione (nel momento in cui verranno prodotti i relativi piani attuativi) e/o sui Progetti speciali secondo la legislazione vigente.</li> </ul> <p>Le valutazioni di tipo economico realizzate nell'ambito della VAS del PGT inducono a ritenere credibili e realistici lo scenario di piano per cui le trasformazioni urbane avverranno di pari passo e in un'ottica di sequenzialità con le opere infrastrutturali.</p> <p>In sede attuativa degli interventi di trasformazione urbana saranno messi all'opera adeguati criteri, di concerto con l'operatore privato, atti a monitorare l'effettivo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali.</p>
		<p>Si rileva una sottostima delle previsioni insediative e della domanda di mobilità conseguente. Anche il pendolarismo indotto appare sottostimato (ipotizzando che i nuovi posti di lavoro siano occupati tutti dai nuovi residenti, mentre è verosimile che si generi una domanda aggiuntiva in modo proporzionale al passato). Ciò porta a sottostimare le necessità di potenziamento dei trasporti.</p> <p>Si sottostima anche la domanda "merci" e si sovrastimano gli spostamenti ciclabili.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Traffico</p>	<p>Non è chiaro a cosa venga attribuita la sottostima delle previsioni insediative.</p> <p>Non si condivide neppure la valutazione di una sottostima del pendolarismo indotto che non si basa assolutamente sull'ipotesi (numericamente non sostenibile) che i nuovi posti di lavoro siano occupati tutti dai nuovi residenti ma sulla valutazione che, crescendo gli addetti potenziali più della popolazione attiva, aumenterà la quota di milanesi che trovano lavoro all'interno della città. Come chiarito a pagina 42 dell'allegato 3 al Rapporto Ambientale, questa ipotesi non impedisce comunque che "la mobilità complessiva di scambio tenda comunque ad aumentare, configurando l'insieme delle trasformazioni urbane previste una crescita complessiva del potenziale di attrazione di</p>

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
				Milano nei confronti del mondo esterno.” Ciò premesso, non si condivide la valutazione che il quadro di servizio ferroviario suburbano e regionale considerato e che la rete di nuove linee di forza del trasporto pubblico urbano possano essere considerate una “sottostima della necessità di potenziamento del sistema dei trasporti”. Non è altresì condivisa la valutazione, non motivata, di una sottostima del traffico commerciale atteso allo scenario del 2030 né, tantomeno, di una sovrastima della quota di spostamenti con bicicletta che risulta assolutamente in linea con trend già in atto e con obiettivi generali minimi già conseguiti in molte realtà europee.
		Le schede predisposte e allegate al rapporto ambientale (Allegato 2), per quanto attiene alle politiche ambientali e infrastrutturali, cardini per la sostenibilità delle azioni di Piano, rimandano per tutti gli interventi, ad una fase successiva di maggior dettaglio.	Rapporto Ambientale  Valutazione degli effetti	Nel Rapporto Ambientale sono state individuate alcune categorie generali di intervento. Un’individuazione più specifica deve essere rimandata alle previste Valutazioni Ambientali specifiche per ogni ambito di trasformazione secondo la legislazione vigente.
		Il Rapporto ambientale demanda molto alla fase del monitoraggio, tra l’altro molto ben costruito, come momento di verifica dell’attuazione delle politiche ambientali, <i>condicio sine qua non</i> per la coerenza con i principi di sostenibilità ambientale. Il timore è che forse, senza regole e norme attuative più o meno cogenti, previste nel Piano, la fase di monitoraggio non sia sufficiente a garantire l’attuazione di quanto dichiarato.	Rapporto Ambientale  Monitoraggio	Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti: - assunzione di impegni in sede della Dichiarazione di Sintesi per l’Adozione, anche a seguito del Parere Motivato reso dall’Autorità competente per la VAS; - modifiche in sede di Piano per l’Approvazione; Adeguamenti proponibili: - Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi).
		Nel RA relativamente ai trasporti, si rileva una sottostima delle previsioni insediative e della domanda di mobilità conseguenti: - alle discrepanze tra DdP e RA sulla slp generata che fanno supporre in quest’ultimo una sottostima della capacità insediativa, - alla adozione del parametro di 50 mq/ab per determinare i nuovi abitanti che, per quanto riguarda i trasporti, non riflette il carico reale aggiuntivo, come si determinerà in base alle tipologie abitative. Se si adottassero i parametri del DM 1444/68 gli abitanti raddoppierebbero, considerando 33 mq/ab aumenterebbero del 50%, con differenze quindi rilevanti ai fini delle previsioni.	Documento di Piano e di conseguenza Rapporto Ambientale  Previsioni insediative	La discrepanza tra DdP e RA è da ascrivere a correzioni che verranno apportate al DdP, ribadendo la correttezza dei dati contenuti nel RA. Il parametro di conversione tra mc e abitanti non è specificato dalla legge regionale, per tale motivo si è assunto l’ultimo parametro valido fornito da un provvedimento legislativo in materia (legge regionale 1/2001).
		Il pendolarismo indotto appare sottostimato.	Documento di Piano e di conseguenza Rapporto Ambientale  Mobilità	Quesito ripetuto a cui si è già risposto precedentemente.
		Il RA, equiparando obiettivi e risultati e dandone per scontato il raggiungimento, sottostima anche la domanda “merci” e sovrastima gli spostamenti ciclabili.	Rapporto Ambientale  Mobilità	Quesito ripetuto a cui si è già risposto precedentemente.
		Le valutazioni di sostenibilità sono effettuate sovrapponendo previsioni con diverso grado di attendibilità e ad un unico orizzonte al 2030. Senza entrare nel merito delle singole opere presupposte dagli scenari e della loro fattibilità, va sottolineato che PGT e VAS non impongono relazioni sequenziali tra esse e le trasformazioni urbane, cosicché queste ultime potranno avere efficacia a prescindere dalle infrastrutture, particolarmente da quelle a grande scala, per le quali le risorse ipotizzate coprono all’incirca la metà sei costi previsti.	Documento di Piano e di conseguenza Rapporto Ambientale  Valutazioni di	I possibili sotto-scenari intermedi, con le diverse possibili tempistiche di realizzazione dei singoli interventi trasportistici, sono un numero elevatissimo, e solo parzialmente definibili. D’altronde anche i tempi relativi di realizzazione degli Ambiti di Trasformazione previsti non sono definibili, dipendendo dalle decisioni degli operatori privati interessati. Un’applicazione generalizzata della modellizzazione trasportistica su tutti gli scenari intermedi ipotizzabili sarebbe un

OSSERVAZIONI 26 NOVEMBRE 2009

SOGGETTO	DATA	SINTESI OSSERVAZIONE	TEMATICA DI RIFERIMENTO	CONTRODEDUZIONI
			sostenibilità	<p>esercizio tecnico intrinsecamente poco credibile. Saranno invece da prevedere simulazioni progressive nel corso degli anni in funzione delle azioni di piano (e di contesto) effettivamente avviate; dal momento che il loro significato sarà soprattutto locale, particolarmente importante sarà invece la modellizzazione complessiva a scala cittadina che si potrà effettuare per la prima revisione del PGT, al momento in cui i meccanismi previsti dal Piano saranno entrati a regime e si saranno meglio chiariti i programmi di intervento per le grandi opere infrastrutturali.</p> <p>Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- revisione dopo 5 anni del PGT approvato, e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</li> </ul> <p>Adeguamenti proponibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Previsione esplicita di Valutazioni ambientali (o di Verifiche di Assoggettabilità) su specifici Ambiti di Trasformazione (nel momento in cui verranno prodotti i relativi piani attuativi) e/o sui Progetti speciali secondo la legislazione vigente.</li> </ul>
		<p>Gli scenari di sostenibilità ambientale dell'Allegato 5 evidenziano l'oggettiva difficoltà di conseguire miglioramenti ambientali e le riduzioni di emissioni, per le quali Milano ha assunto impegni, demandandone in gran parte il conseguimento ad altre successive politiche, di contenimento e trasferimento modale, all'evoluzione del parco veicoli, al redigendo Piano Clima, ricadendo con ciò nuovamente in una circolarità di effetti ed obiettivi.</p> <p>Le precedenti considerazioni fanno ritenere che i bilanci relativi ai trasporti siano da aggiornare e pongono interrogativi di sostenibilità che non possono non riflettersi sugli obiettivi di crescita del PGT.</p>	<p>Documento di Piano e Rapporto Ambientale</p> <p>Valutazioni di sostenibilità nel settore trasporti, civile e energia</p>	<p>Il PGT, nel suo percorso successivo di adozione e approvazione, potrà adeguare alcuni degli aspetti del DDP non sufficientemente definiti, alla base delle osservazioni pervenute, attraverso i seguenti strumenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- revisione dopo 5 anni del PGT approvato, e relativa VAS che funzionerà come verifica degli effetti prodotti ed occasione di ritaratura degli strumenti tecnico-amministrativi.</li> </ul> <p>Adeguamenti proponibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assunzione formale del programma di monitoraggio indicato dal Rapporto Ambientale (in sede di PGT adottato - Dichiarazione di Sintesi).</li> </ul>
ANGIOLO ROSSELLI	17.08.09 via mail	<p>Necessità di dati maggiormente disaggregati sui carichi che risultano sulla rete stradale e di trasporto pubblico per valutare meglio gli effetti attesi degli scenari di sostenibilità.</p> <p>Richiede se le elaborazioni effettuate da AMAT sono reperibili presso i nostri uffici.</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Traffico</p>	<p>Si rimanda ad altri strumenti (PUT).</p>
AVV. DINI COMITATO GATTAMELATA	15.10.09 via mail	<p>Si avanzano perplessità sul fatto che via Gattamelata (inclusa nel Rapporto Ambientale tra le strade interquartiere) possa svolgere la funzione di alleggerimento del traffico e non sia invece sottoposta ad un notevole incremento di traffico, collegando due progetti di sviluppo cruciali (Progetto Portello e Progetto CityLife).</p> <p>Si chiede che sia verificata la coerenza tra le indicazioni relative a Via Gattamelata fornite in sede di VAS del PGT e quelle contenute nel Progetto Portello e nel relativo Decreto di compatibilità ambientale.</p>	<p>Documento di piano e Rapporto Ambientale</p> <p>Viabilità</p>	<p>Si confermano l'inclusione di Via Gattamelata tra le strade interquartiere e le indicazioni relative alla medesima fornite in sede di VAS, avendo realizzato il Rapporto Ambientale in accordo con il Settore Mobilità.</p> <p>Date le caratteristiche strutturali di Via Gattamelata si esclude una sua trasformazione in strada di scorrimento tra i due progetti di sviluppo citati.</p>