

Spett. Comune di Milano

Direzione Urbanistica

Area Pianificazione Urbanistica Generale

Milano

Oggetto: *Osservazioni al rapporto ambientale e alla sintesi non tecnica nonché agli aspetti di carattere ambientale del nuovo Documento di Piano e delle varianti del Piano dei Servizi comprensivo del Piano per le Attrezzature Religiose e del Piano delle Regole*

La presente osservazione riguarda gli aspetti di carattere ambientale del documento di piano, del piano delle regole e del piano dei servizi con riferimento ai nodi di interscambio.

A pag. 38 il rapporto ambientale scrive:

*Gli incrementi di densità (fino a 1 mq/mq) vengono ammessi esclusivamente in ambiti caratterizzati da condizioni di alta accessibilità alle reti del TPL, mentre nella "città non accessibile" l'indice massimo viene ridotto rispetto a quello consentito dal piano previgente (passando da 1,00 mq/mq a 0,70 mq/mq). Il superamento dell'indice massimo (consentito attraverso utilizzo di diritti perequati, quote di ERS, premialità e servizi abitativi pubblici) può avvenire:*

- *attorno ai nodi di interscambio ferro-gomma e ferro-ferro (Lampugnano, Bisceglie, Molino Dorino, Comasina, San Donato, C.na Gobba, Famagosta, Stephenson, Rogoredo, Bovisa, Garibaldi, Centrale);*
- *...*

La normativa specifica per i nodi di interscambio è contenuta nell'articolo 15 nelle NTA del PDR.

*La possibilità di superamento dell'Indice di edificabilità territoriale massimo, mediante l'utilizzo, in alternativa o in forma composta, di: diritti edificatori anche perequati, premialità di cui all'articolo 13 comma 13 e quote di edilizia residenziale sociale di cui all'art. 9, è consentita, anche su aree strumentali, solo per interventi che prevedano la riqualificazione dello spazio pubblico mantenendo o potenziando le funzionalità legate all'interscambio, così come indicato sulla Tavola R02. e secondo i seguenti criteri e obiettivi generali:*

- a. dare continuità alle relazioni urbane, ottimizzando le connessioni viarie;*
- b. migliorare il rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti mediante l'interazione con gli spazi funzionali del trasporto pubblico;*
- c. dare continuità alle relazioni urbane individuando connessioni che permettano di superare le barriere infrastrutturali anche mediante la copertura dei binari, consentendo, ove opportuno, la continuità del trasporto pubblico e l'edificazione;*
- d. massimizzare le aree pedonali incrementando sicurezza, permeabilità e capillarità delle connessioni;*
- e. diversificare gli usi e massimizzare l'attrattività degli spazi aperti;*
- f. integrare elementi di rinaturalizzazione per migliorare il microclima e le connessioni alla rete ecologica;*

Quindi intorno alle stazioni ferroviarie di Garibaldi, Centrale, Rogoredo e alle stazioni del metro Comasina, Cascina Gobba, San Donato, Famagosta, Bisceglie, San Cristoforo, Lampugnano, Molino Dorino si potranno

densificare le costruzioni senza limiti di altezza e di indice territoriale a condizione che si coprano i binari e si effettuino connessioni viarie, pedonalizzazioni e rinaturalizzazioni.

Questo tipo di operazione era stato già previsto nella proposta di PGT di Masseroli per la stazione Cadorna con l'obiettivo di coprire i binari ma era stato abbandonato dalla giunta Pisapia a causa dell'elevato impatto dei grattacieli previsti vicino al Parco Sempione.

L'idea oggi sembra ispirarsi al master plan della stazione Pasila a Helsinki redatto dall'architetto Cino Zucchi che prevede nove grattacieli davanti alla stazione.

A Bisceglie era stato approvato durante l'amministrazione Moratti un Programma Integrato di Intervento con alcuni grattacieli che è stato osteggiato dai residenti e che è poi stato annullato per l'elevato inquinamento del terreno e la necessaria bonifica.

Alla stazione Garibaldi non si vede l'utilità di una copertura dei binari, visto che non si è ancora riusciti neanche ad avviare il progetto partecipato previsto sul cavalcavia Bussa.

A Cascina Gobba l'area prevista è dove attualmente c'è il parcheggio, forse si intende costruire un parcheggio multipiano come a Famagosta contornato da torri ma lo spazio è limitato.

A San Cristoforo non è indicata alcuna area.

In stazione Centrale non sembra che queste previsioni possano aiutare il recupero dei Magazzini Raccordati e delle zone intorno, visto che non si deve costruire nulla nei fornici, al massimo dei soppalchi.

In attesa di progetti concreti la previsione di superare l'indice territoriale massimo appare assai pericolosa.

**Si chiede di togliere dai nodi di interscambio Bisceglie, Garibaldi, Cascina Gobba, Stazione Centrale, San Cristoforo.**

Cordialmente

Michele Sacerdoti, via Malpighi 12, 20129 Milano

