

Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile



FERROVIENORD

FNMGROUP



NORD_ING

FNMGROUP

CODICE
COMMESSA

Q 0 3

LIVELLO
PROGETTAZIONE

D

D.P.R.
207/10

b

PROGRESSIVO
ELABORATO

0 0 2

CATEGORIA
OPERA

I T

NUMERO
OPERA

- -

REVISIONE

R 2

SCALA

-

AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DEL
NODO DI BOVISA - COMUNE DI MILANO
Progetto definitivo

ELABORATI GRAFICI
AMPLIAMENTO STAZIONE DI BOVISA

RELAZIONI TECNICHE E SPECIALISTICHE- RELAZIONE DI INQUADRAMENTO URBANISTICO

Revisioni		Data	Descrizione	Redatto	Controllato
	3				
	2	Giu. 2022	REVISIONE A SEGUITO DI VERIFICA		
	1	Apr. 2022	NUOVO LAYOUT FABBRICATO VIAGGIATORI		
	0	Ott. 2020	PRIMA EMISSIONE		

NORD_ING

FERROVIENORD

Progettista



Collaborazione



Via Squero, 12 - 35042 Monselice (PD)

REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	DATA
C.MARCHETTI	M.FRANCHIN	D. TOMMASI	06/22
CODICE ARCHIVIO COLLABORATORE			AGG.
1191D06			

INDICE

1. PREMESSA	2
2. OBIETTIVO DELL'INTERVENTO	2
3. INQUADRAMENTO GENERALE.....	3
3.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	3
3.2. INQUADRAMENTO PROGETTUALE.....	4
3.2.1. <i>Stato di fatto infrastruttura</i>	<i>5</i>
3.2.2. <i>Stato di fatto servizio ferroviario</i>	<i>6</i>
4. DESCRIZIONE INTERVENTO	8
5. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO	11
5.1. P.T.R. – Piano Territoriale Regionale	11
5.2. P.T.R.A. – Piani Territoriali Regionali d'Area	15
5.3. Regime vincolistico - Sistema Informativo Beni e Ambiti Paesaggistici (S.I.B.A.).....	17
5.4. P.P.R. – Piano Paesaggistico Regionale	18
5.5. P.R.M.T. Programma regionale della mobilità	20
5.6. P.T.C.P. di Milano.....	23
5.7. P.G.T. Previgente del Comune di Milano (PGT 2012).....	27
5.7.1. <i>Documento di Piano (Previgente)</i>	<i>28</i>
5.7.2. <i>Piano delle Regole (Previgente)</i>	<i>29</i>
5.7.3. <i>Piano dei Servizi (Previgente).....</i>	<i>32</i>
5.8. P.G.T. Vigente del Comune di Milano (Milano 2030).....	34
5.8.1. <i>Documento di Piano (Vigente).....</i>	<i>37</i>
5.8.2. <i>Piano delle Regole (Vigente).....</i>	<i>42</i>
5.8.3. <i>Piano dei Servizi (Vigente)</i>	<i>48</i>

1. PREMESSA

Il presente elaborato raccoglie le informazioni utili ad inquadrare l'ambito e le caratteristiche generali del contesto urbanistico-ambientale in cui s'inserirà il progetto per l'ammodernamento ed il potenziamento del **"NODO DI BOVISA"**, nel Comune di Milano, per verificare la conformità con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica sia a livello sovracomunale che urbano.

2. OBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Gli interventi necessari per l'ammodernamento ed il potenziamento del **NODO DI BOVISA** sono finalizzati al superamento delle criticità manifestate dall'impianto nell'attuale configurazione, in accordo con le attività definite nell'ambito dell'*"Aggiornamento della Programmazione degli interventi per gli investimenti sulla rete in concessione a FERROVIENORD S.p.A. di cui al Contratto di Programma sottoscritto il 28 luglio 2016 (L.R. N. 11/2009)"* approvato con Deliberazione Giunta Regionale del 31 luglio 2019 – n. XI/2054.

In particolare, l'intervento rientra nelle previsioni di cui alla Parte 2 - Tabella B, Interventi prioritari e urgenti – Ammodernamento e potenziamento infrastrutturale, priorità 1: "Nodo di Bovisa: Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo".

In particolare l'Allegato 2.1_Parte 2 - *"Relazione programma investimenti"* prevede *"l'ammodernamento e il potenziamento infrastrutturale del nodo di Bovisa con l'ampliamento del fabbricato viaggiatori e la completa ristrutturazione della struttura esistente, la realizzazione di quattro nuovi binari (lato attuale binario 1), la realizzazione del nuovo ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione), la realizzazione di una coppia di binari di attestamento per le future linee S8 ed S18 e la disposizione di una nuova configurazione degli accessi alla stazione"*. Il Nodo di Bovisa, *"cardine del sistema gravitante sul Ramo Milano (800 treni/giorno transitanti per il nodo) e punto cruciale di interscambio tra la rete Ferrovienord e il Passante ferroviario"*, rappresenta la seconda voce di maggiore rilevanza all'interno della programmazione del CdP.

3. INQUADRAMENTO GENERALE

3.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE



Figura 1 – Foto aerea delle aree d'intervento.

Sviluppata come zona industriale periferica di Milano, con lo stabilimento Candiani, realizzato nel 1882 per la produzione di acido solforico, divenuto poi parte del gruppo chimico Montecatini, alla fine del XX secolo il quartiere subisce un declino dovuto allo smantellamento delle molte industrie che risiedevano nella zona.

Il conseguente degrado del quartiere è stato recentemente parzialmente arginato dall'insediamento del polo universitario del Politecnico di Milano che rappresenta oggi una delle attività più importanti di questa ex zona industriale.

Il polo universitario è diviso in due campus, quello est per la Facoltà del Design (ricavato nelle strutture della ex Ceretti e Tanfani) e quello ovest per Ingegneria.

Un carattere distintivo del quartiere e simbolo del passato industriale dell'area è la presenza delle strutture dei gasometri, ormai dismessi, quale esempio di archeologia industriale.

In tale contesto si colloca la stazione FERROVIENORD di Milano Bovisa, realizzata, nella sua configurazione attuale, nel corso degli anni '90 nell'ambito dei lavori di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bovisa-Saronno.

3.2. INQUADRAMENTO PROGETTUALE

La stazione di Bovisa gestisce attualmente l'intero traffico ferroviario del ramo Milano della rete FN ad esclusione della linea Seregno - Saronno.

Attualmente il traffico ferroviario conta circa 800 corse nei giorni feriali, oltre agli invii a vuoto, principalmente da/per il capolinea di Cadorna, su un arco di servizio di 21 ore giornaliere (dalle 4.30 alla 1.30 circa).

A Bovisa convergono infatti sia i numerosi servizi provenienti da Milano Cadorna, sia quelli provenienti dal Passante.

Tali flussi subiscono nella stazione di Bovisa un primo "smistamento" tra la linea per "Seveso e la Brianza" e la linea per "Saronno". Sono inoltre attualmente presenti presso l'impianto anche servizi attestati relativi alle linee suburbane S12 e S13.

La stazione di Bovisa riveste pertanto un ruolo strategico sia dal punto di vista della regolazione della circolazione ferroviaria, sia dal punto di vista del servizio, svolgendo il ruolo di "Stazione Porta" all'area milanese. A Bovisa, infatti, i passeggeri possono interscambiare, ad esempio, tra i servizi provenienti dalle linee di Saronno e quelli per Seveso-Asso e tra servizi "diretti" e linee S per la penetrazione capillare nel capoluogo.

Malgrado sia un impianto di realizzazione relativamente recente (inizio anni '90) e di concezione "moderna", Bovisa mostra già da tempo numerosi limiti, in parte strutturali, in parte dovuti al fatto che è stata utilizzata con modelli di esercizio differenti da quelli per i quali era stata concepita.

I limiti dell'impianto di Bovisa si sono accentuati nel tempo, dapprima con l'attivazione dell'orario del dicembre 2004, che ha segnato un vero e proprio salto quali/quantitativo soprattutto nei servizi da/per il Passante, e successivamente con l'attivazione dei quattro binari sulla tratta per

Cadorna, che annullando le penalizzazioni a valle di Bovisa, ha manifestato con maggiore evidenza i limiti propri dell'impianto.

3.2.1. Stato di fatto infrastruttura

L'impianto di Bovisa, costruito negli anni '90 con la realizzazione del quadruplicamento della tratta Bovisa-Saronno, è attualmente costituito da otto binari passanti, serviti da tre banchine ad isola e due banchine laterali integralmente coperte dalla struttura in c.a. del fabbricato di stazione.

In particolare, i binari I e II sono connessi a nord con la linea diretta del collegamento Milano-Saronno, ed a sud con il passante ed il "passantino". I binari III e IV rappresentano il naturale prolungamento della linea diretta Milano-Saronno, mentre i binari V e VI collegano a nord sia la linea locale proveniente da Saronno, sia la linea della Brianza proveniente da Seveso/Asso ed a sud il passante ed i binari della linea locale verso Cadorna.

I binari VII e VIII sono invece dedicati ai servizi locali suburbani provenienti dal passante (unico collegamento in direzione sud) e diretti verso la linea della Brianza.

Il fabbricato si presenta con una struttura in c.a. parzialmente realizzata in opera (fondazioni e pilastri/setti in elevazione) e parzialmente prefabbricata (travi e solette). Le pannellature di finitura esterne sono costituite da elementi prefabbricati.

Il piano del ferro è posto ad una quota inferiore rispetto alla viabilità esterna; pertanto, l'accesso al fabbricato viaggiatori avviene dal piano mezzanino, posto al di sopra del fascio di binari di stazione, raggiungibile grazie a rampe e scale poste su entrambi i lati dell'impianto.

Dal piano mezzanino, il collegamento con le banchine di stazione avviene grazie ad una serie di rampe scale, scale mobili e ascensori posti a servizio di ciascuna banchina.

Ad ovest del fabbricato, trovano posto due ulteriori fabbricati di servizio, il primo impegnato dalla squadra di manutenzione armamento ed ACS, mentre il secondo accoglie la sottostazione elettrica (SSE) a servizio della linea.

Dal punto di vista urbanistico, la stazione è in genere considerata poco integrata con i due quartieri circostanti (a est e a ovest), con presenza di aree dismesse su ambo i lati, piazze utilizzate quasi esclusivamente a parcheggio, un solo servizio bus di linea direttamente connesso alla

stazione (bus 82). Le aree urbane, in particolare a ovest, vedono da anni la previsione di importanti piani di riqualificazione, che tuttavia non si sono ancora concretizzati.

3.2.2. Stato di fatto servizio ferroviario

La stazione di Milano Bovisa è attualmente interessata dal servizio delle linee suburbane S1, S2, S3, S4, S12, S13, regionali R17, R22, R27, R16, R28, XP1, XP2, RE_1 e RE_7.

Con una simile concentrazione di servizi ferroviari passanti per l'impianto di Bovisa si riscontra che, prendendo a riferimento le due ore di punta del mattino (7:30-9:30) dell'orario di servizio con validità "Dicembre 2017", si hanno ben 191 movimenti, per un totale di 100 treni (distribuiti tra arrivi e partenze). Tutti i treni transitano dall'impianto di Milano Bovisa, eccetto il servizio S13 e le due coppie del servizio S12 attualmente attive che originano e terminano ai binari VII e VIII.

I binari di stazione sono utilizzati come di seguito rappresentato:

- I e II: relazione Malpensa – Milano Centrale e linea S1 (una coppia su due);
- III e IV: servizi Reg, RegioExp e Mxp da/verso Milano Cadorna;
- V e VI: linee S1 (una coppia su due), S3, S4 e regionali Asso;
- VII: attestazione linea S13 e S12;
- VIII: linea S2.

Sebbene l'impianto di Bovisa sia dotato di 8 binari passanti, sono i quattro binari centrali a sopportare la maggior parte del traffico.

Infatti, a fronte dei 100 treni previsti nelle due ore di punta, la distribuzione dei transiti sui binari di stazione è così ripartita:

- I e II: 12 treni (S1+MXP/Centrale);
- III e IV: 41 treni (Reg. Saronno+MXP/Cadorna+MV);
- V e VI: 29 treni (S1+S3+S4+Reg. Asso);
- VII: 10 treni (S12+S13 attestazione);
- VIII: 8 treni (S2).

Risulta pertanto evidente come la metà dei binari dell'impianto (binari III, IV, V e VI) assorba il 70% del totale del traffico ferroviario, lasciando il restante 30% alle coppie di binari più esterni.

Tale situazione è dovuta essenzialmente a vincoli di impianto che impediscono di ripartire in modo più uniforme il traffico tra i binari disponibili.

Detti vincoli discendono in parte da modelli di esercizio studiati durante la realizzazione dell'impianto, ma poi radicalmente rivisti. In particolare, i binari I e II, che si diramano dalla Linea Diretta per Saronno, rappresentano un "retaggio" dei modelli di esercizio iniziali del Passante, in cui si prevedeva l'invio nel collegamento sotterraneo anche di treni Regionali. Così come i binari I, II, VII e VIII che permettono di ricevere solo treni da/per il Passante.

Oltre a quanto sopra esposto, e brevemente accennato all'inizio del presente paragrafo, appare opportuno evidenziare come attualmente l'impianto sia utilizzato anche come stazione di attestamento di servizi provenienti dal Passante (Linee S12 ed S13), pur non essendo dotato di binari dedicati a tali servizi. Allo scopo viene oggi utilizzato il binario VII di stazione che, come riportato anche nel successivo paragrafo, presenta un tempo di occupazione di ben 40' su 60'. Questo comporta lo spostamento del transito della Linea S2 dispari sul binario V (con ulteriore aggravio del carico di tale binario) o il ricevimento sul binario VIII, con un significativo impegno della radice scambi lato Seveso a causa della lunghezza dell'itinerario.

4. DESCRIZIONE INTERVENTO

Il presente paragrafo descrive sinteticamente i diversi interventi previsti sull'impianto di Bovisa, studiati per ridurre le limitazioni dell'impianto e metterlo in condizioni di sopportare gli ulteriori sviluppi del modello di esercizio.

Il progetto complessivo interessa circa 2,5 Km di linea e prevede:

- realizzazione di quattro nuovi binari che consentano di aumentare la capacità di stazione (portando il coefficiente di occupazione dall'attuale 1,04, calcolato con implementazioni dei servizi S12 ed S13, allo 0,86, valutato considerando anche l'introduzione dell'attestamento delle linee S8 e S18);
- realizzazione di opere civili di contenimento e sostegno per l'incremento del numero di binari previsti;
- realizzazione di un nuovo sottopasso che consente il collegamento del nuovo binario "-1" al "passantino" esistente e contemporaneamente lo scavalco dei nuovi binari "-2" e "-3" in direzione Cadorna;
- realizzazione di un nuovo ponte sulla rete RFI in affiancamento all'esistente;
- realizzazione di un nuovo sottopasso a spinta in corrispondenza del cavalcaferrovia esistente ad archi della linea RFI;
- realizzazione della nuova passerella ciclopedonale di via Lopez di scavalco della linea FN;
- adeguamento e la riqualifica della viabilità locale (Via Mariani, Via Siccoli e rotatoria) nel tratto adiacente l'area di intervento sia lato Milano che lato Saronno;
- realizzazione della nuova sottostazione elettrica e demolizione di quella esistente;
- ampliamento del fabbricato viaggiatori con riqualifica e razionalizzazione del piazzale a livello mezzanino lato Milano attualmente adibito ad area di parcheggio ed accesso utenti;
- realizzazione impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche;
- opere per la risoluzione delle interferenze;
- sostituzione dell'attuale ACEI statico (Apparato Centrale Elettrico a Itinerari) con un nuovo ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione);

- modifica delle comunicazioni lato Saronno per la linea diretta locale (consentendone l'indipendenza) e lato Cadorna tra binario pari e binario dispari della linea diretta;
- realizzazione di impianti a servizio dei binari e delle opere previste.

Relativamente all'ampliamento di stazione si specifica che il progetto rispetta la norma urbanistica del PGT, in cui non si prevedono indici di copertura né limiti all'edificabilità, in quanto riqualificazione dello spazio pubblico, come previsto dall'art. 15 Piano delle Regole del PGT di Milano.

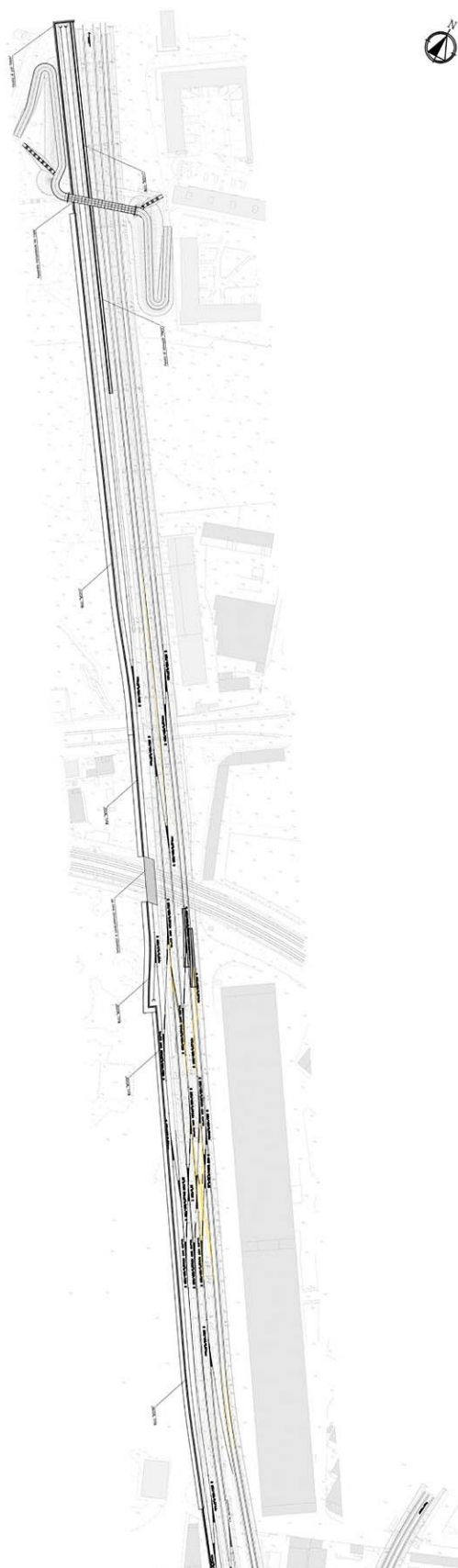


Figura 2 – Planimetria generale degli interventi

5. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Al fine di verificare la coerenza e la compatibilità dell'intervento con le previsioni contenute negli strumenti di pianificazione territoriale sia locali che di area vasta, sono stati presi in esame il **Piano di Governo del Territorio** (PGT) del Comune di Milano, il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale** (PTCP) della Provincia di Milano, ed è stato verificato il regime vincolistico di area vasta attraverso l'analisi di quanto riportato nel **Piano Territoriale Regionale** (PTR) della Lombardia, con annessi **Piani Territoriali Regionali d'Area** (PTRA), **Piano Paesaggistico Regionale** (PPR) e **Sistema Informativo Beni ed Ambiti Paesaggistici della Regione Lombardia S.I.B.A.**

5.1. P.T.R. – Piano Territoriale Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Lombardia. Si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale; ne analizza i punti di forza e di debolezza, evidenzia potenzialità ed opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali.

Il PTR è aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo, ovvero con il Documento Strategico Annuale. L'aggiornamento può comportare l'introduzione di modifiche ed integrazioni, a seguito di studi e progetti, di sviluppo di procedure, del coordinamento con altri atti della programmazione regionale, nonché di quelle di altre regioni, dello Stato, dell'Unione Europea (art. 22, l.r. n.12 del 2005). L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con d.c.r. n. XI/2064 del 24 novembre 2021 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 49 del 07 dicembre 2021).

Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale della Lombardia, e, più specificamente, per un'equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP). Gli strumenti di pianificazione, devono, infatti, concorrere, in maniera sinergica, a dare attuazione alle previsioni di sviluppo regionale, definendo alle diverse scale la disciplina di governo del territorio.

Il PTR definisce tre macro-obiettivi quali basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, che concorrono al miglioramento della vita dei cittadini:

- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia, ovvero la capacità di migliorare la produttività, aumentando nel contempo la qualità della vita dei cittadini;
- riequilibrare il territorio lombardo, attraverso la riduzione dei disequilibri e la valorizzazione dei punti di forza in complementarietà con i punti di debolezza;
- proteggere e valorizzare le risorse ambientali, paesaggistiche, economiche, culturali e sociali che costituiscono la ricchezza della Lombardia e che rappresentano opportunità di sviluppo.

I tre macro-obiettivi vengono concretizzati attraverso l'articolazione in 24 obiettivi generali, ulteriormente declinati per tematiche (ambiente, assetto territoriale, assetto economico-produttivo, paesaggio e patrimonio culturale, assetto sociale) e sistemi territoriali (metropolitano, montagna, pedemontano, laghi, pianura irrigua, fiume Po e grandi fiumi di pianura).

Prendendo in considerazione i sistemi territoriali, in cui il PTR ha suddiviso il territorio regionale e che ne rappresentano le priorità specifiche, il territorio in esame è interessato dal **Sistema territoriale Metropolitano**, denso e continuo, contenitore di importanti risorse propulsive per lo sviluppo, ma anche generatore di effetti negativi sul territorio circostante (congestione, inquinamento, concentrazione delle attività), per il quale il PTR individua i seguenti obiettivi:

- Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;
- Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale;
- Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;
- Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia;
- Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;
- Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili;

- Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;
- Riorganizzare il sistema del trasporto merci;
- Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;
- Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;
- EXPO – Creare le condizioni per la realizzazione ottimale dell’evento e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio.

Le opere in oggetto risultano compatibili con gli obiettivi perseguiti dal PTR.

Si rileva che le aree di intervento vengono classificate all'interno della **Carta dell'Uso del Suolo** 2015, come "Reti ferroviarie e spazi accessori", "Tessuti residenziali" e "Insediamenti industriali".

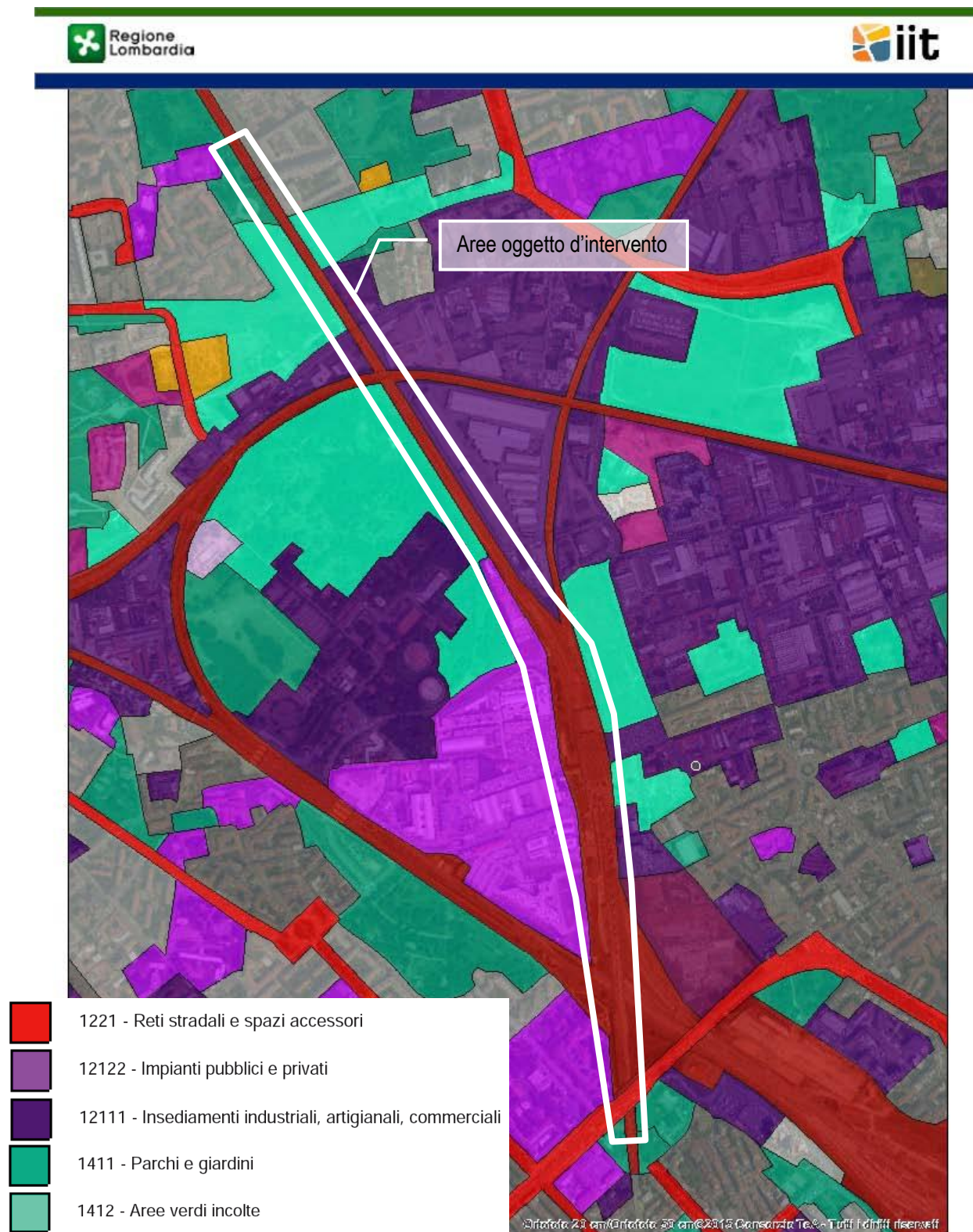


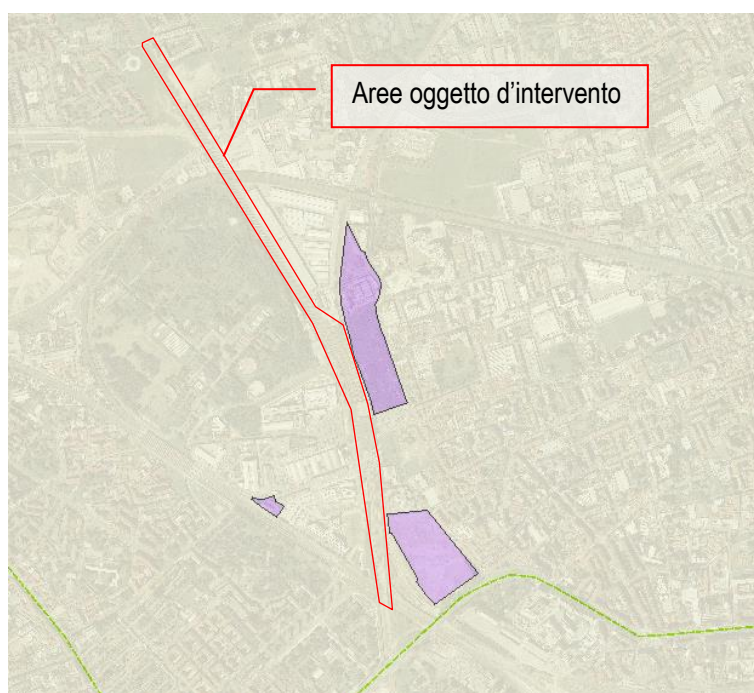
Figura 3 – Stralcio Dusaf 5.0 - Uso del Suolo 2015

5.2. P.T.R.A. – Piani Territoriali Regionali d'Area

I Piani Territoriali Regionali d'Area (PTRA) sono strumenti di pianificazione territoriale strategica individuati dal Piano Territoriale Regionale (PTR) per lo sviluppo di aree interessate da opere, interventi o destinazioni funzionali di livello regionale o sovraregionale, come stabilito dalla legge regionale n. 12 del 2005 di governo del territorio.

Sono strumenti innovativi, costruiti secondo una logica di "governance multilivello" e con un approccio di tipo "multisetoriale". I PTRA infatti prevedono la partecipazione attiva e continuativa di tutti i soggetti presenti sul territorio durante tutte le fasi di elaborazione del piano, per la condivisione di strategie, obiettivi e azioni. La condivisione con il mondo sociale, economico, istituzionale e culturale permette di creare piattaforme unitarie efficaci per il raggiungimento di obiettivi comuni, integrando le politiche settoriali regionali per convogliare tutte le energie e le risorse possibili nell'attuazione del piano. Sono strumenti di valenza strategica di medio-lungo termine, finalizzati a migliorare la competitività del territorio, la qualità del vivere, del produrre e del lavorare. Le disposizioni e i contenuti del PTRA hanno efficacia diretta e cogente nei confronti dei Comuni e delle Province o della Città metropolitana di Milano compresi nel relativo ambito, qualora previsto nello stesso Piano Territoriale Regionale d'Area.

Si rileva che l'area di intervento ricade solamente all'interno del perimetro del PTRA "Navigli Lombardi", ma non è classificata né vincolata da nessun articolo.



5.3. Regime vincolistico - Sistema Informativo Beni e Ambiti Paesaggistici (S.I.B.A.)

Il Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici (S.I.B.A.) rappresenta la ricognizione di aree ed immobili tutelati ai sensi di legge, i cosiddetti “*vincoli ex L. 1497/39 e L. 431/85*”, vale a dire i beni paesaggistici tutelati ai sensi della legislazione nazionale (D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.), che rappresentano quelle parti del territorio, aree o complessi di cose immobili di singolare bellezza o valore estetico, bellezze panoramiche, ecc., nonché elementi specifici del paesaggio quali fiumi, laghi, territori alpini, ghiacciai, parchi, ecc., che sono oggetto di particolare attenzione ai sensi di legge, e come tali sono soggetti per ogni trasformazione alle procedure di preliminare autorizzazione paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e della disciplina che ne governa la tutela.

Il Sistema Informativo riporta anche le informazioni relative agli ambiti e agli elementi di prioritaria attenzione che il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), sezione specifica del Piano Territoriale Regionale approvato dal Consiglio regionale il 19 gennaio 2010, individua e disciplina, ad integrazione del sistema dei beni paesaggistici tutelati per legge o riconosciuti con specifico atto amministrativo (dichiarazioni di notevole interesse pubblico).

Si rileva che le aree di intervento, all’interno del **SIBA**, non ricadono in **Vincoli paesaggistici** né in **Indirizzi di paesaggio**.

5.4. P.P.R. – Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della l.r. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (Dlgs. n. 42/2004) . Il PTR in tal senso recepisce e consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente in Lombardia dal 2001, integrandone e adeguandone contenuti descrittivi e normativi e confermandone impianto generale e finalità di tutela.

Il Piano Paesaggistico Regionale diviene così sezione specifica del PTR, disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità.

Le misure di indirizzo e prescrittività paesaggistica si sviluppano in stretta e reciproca relazione con le priorità del PTR al fine di salvaguardare e valorizzare gli ambiti e i sistemi di maggiore rilevanza regionale: laghi, fiumi, navigli, rete irrigua e di bonifica, montagna, centri e nuclei storici, geositi, siti UNESCO, percorsi e luoghi di valore panoramico e di fruizione del paesaggio.

L'approccio integrato e dinamico al paesaggio si coniuga con l'attenta lettura dei processi di trasformazione dello stesso e l'individuazione di strumenti operativi e progettuali per la riqualificazione paesaggistica e il contenimento dei fenomeni di degrado, anche tramite la costruzione della rete verde.

Il PTR contiene così una serie di elaborati che vanno ad integrare ed aggiornare il Piano Territoriale Paesistico Regionale approvato nel 2001, assumendo gli aggiornamenti apportati allo stesso dalla Giunta Regionale nel corso del 2008 e tenendo conto degli atti con i quali in questi anni la Giunta ha definito compiti e contenuti paesaggistici di piani e progetti.

Analogamente a quanto avviene PTPR, anche il PPR suddivide la Regione in "ambiti geografici" che rappresentano territori organici, di riconosciuta identità geografica, spazialmente differenziati, dove si riscontrano componenti morfologiche e situazioni paesistiche peculiari.

All'interno degli ambiti geografici, il territorio è ulteriormente modulato in "unità tipologiche di paesaggio", che corrispondono ad aree caratterizzate da una omogeneità percettiva, fondata sulla ripetitività dei motivi, sull'organicità e unità dei contenuti e delle situazioni naturali e antropiche.

Il territorio in esame appartiene alla Fascia della Brianza, caratterizzata da un elevato grado di urbanizzazione che va attenuandosi procedendo verso nord e che lascia ben poco spazio alle aree agricole e naturali che meritano, pertanto, attenzione e salvaguardia.

In merito alle unità tipologiche di paesaggio si rileva la presenza di “Paesaggi dell’alta pianura asciutta”, che si estendono verso sud fino al tracciato del Canale Villoresi, per i quali valgono i seguenti indirizzi generali di tutela: va soprattutto protetta la fascia più meridionale dell’alta pianura, corrispondente peraltro alla fascia più densamente urbanizzata, dove si inizia a riscontrare l’affioramento delle acque di falda. Vanno pure mantenuti i solchi e le piccole depressioni determinate dallo scorrimento dei corsi d’acqua minori che, con la loro vegetazione di ripa sono in grado di variare l’andamento uniforme della pianura terrazzata. Lungo i solchi vallivi dovrebbe essere disincentivata e preclusa la percorrenza veicolare, favorendo invece itinerari pedonali o ciclistici, sempre con l’obiettivo di favorire la conservazione e la miglior fruizione di questi ambienti.

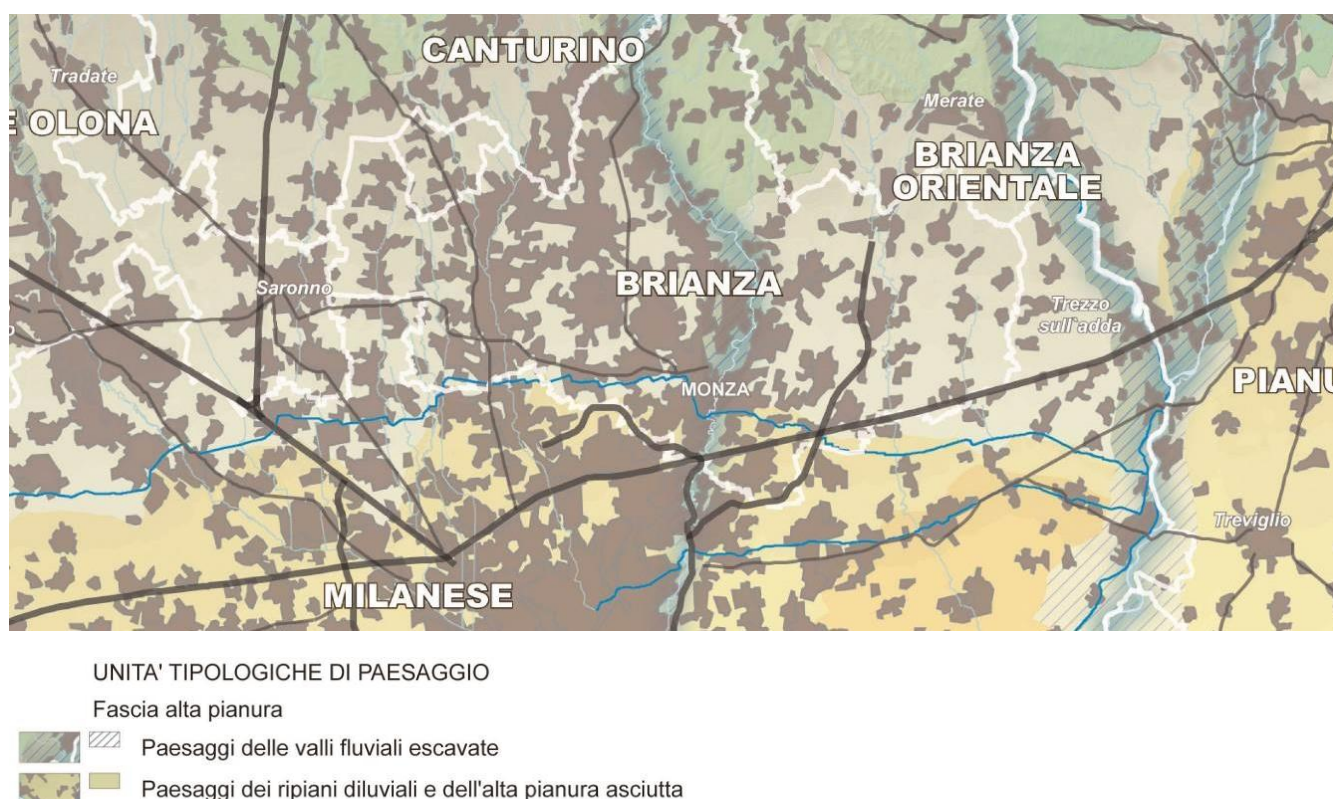


Figura 4 - Piano Paesaggistico Regionale: Estratto tav A – Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio.

Si rileva che l’area di intervento non ricade in nessun aspetto vincolante previsto dal PPR (artt 17-18, art.19, artt. 20-21, artt. 22-23, art.26, art.27).

5.5. P.R.M.T. Programma regionale della mobilità

La Proposta di PRMT della Lombardia è stata presentata il 22.07.2015 in occasione della Seconda Conferenza di Valutazione e del Secondo Forum Pubblico nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, che hanno concluso la fase di confronto e raccolta delle osservazioni. Dovranno essere ora predisposti gli eventuali adeguamenti, funzionali all'adozione del PRMT stesso da parte della Giunta Regionale.

Il PRMT (previsto ai sensi dell'art. 10 della LR 6/2012 "Disciplina del settore dei trasporti") è uno strumento di programmazione finalizzato a configurare, sulla base dei dati di domanda e offerta, il sistema delle relazioni di mobilità, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto (oltre agli strumenti utili per migliorare il sistema delle conoscenze, la pianificazione, la programmazione e la progettazione degli interventi).

Esso ha un orizzonte temporale di riferimento di breve-medio periodo (5 anni), ma si pone in un orizzonte di analisi e di prospettiva di medio-lungo termine, prevedendone un aggiornamento con cadenza almeno quinquennale (fatta salva l'opportunità di considerarne modifiche/integrazioni annuali in una logica dinamica del tipo piano-processo, valorizzando in particolare l'attività di monitoraggio).

Il tema dei trasporti viene affrontato nel PRMT con un approccio integrato, che tiene conto anche delle relazioni esistenti tra mobilità e territorio, ambiente e sistema economico, con l'intento di mettere al centro dell'attenzione non tanto il mezzo attraverso il quale avviene il movimento, bensì il soggetto che lo compie.

In tal senso, la Proposta di PRMT si pone i seguenti obiettivi generali:

- migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socioeconomico;
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio;
- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

La Proposta di PRMT individua:

- un sistema di azioni di settore correlate agli obiettivi e alle strategie, a seconda dei casi di carattere infrastrutturale, regolamentativo, gestionale, di analisi o relativo ai servizi;
- un sistema di strumenti trasversali che possono contribuire a facilitare lo sviluppo di iniziative efficaci, efficienti e sostenibili nell'ambito della mobilità e dei trasporti, prefigurano un quadro di supporto per realizzare in modo agevole e compiuto il sistema degli obiettivi e delle strategie; a seconda dei casi essi si riferiscono agli ambiti della pianificazione e della programmazione, della progettazione e dell'innovazione dei procedimenti, dell'innovazione tecnologica, del supporto per gli stakeholder di settore, dell'orientamento e del governo della domanda sia per le azioni che per gli strumenti vengono evidenziati quelli che contribuiscono maggiormente alla sostenibilità ambientale della mobilità.

In tale contesto il PRMT nella Parte 2, dedicata alle scelte di programma, contempla fra il sistema delle azioni anche “Interventi tecnologici e infrastrutturali su altri nodi ferroviari del sistema” (punto F19) ed “Interventi tecnologici e infrastrutturali nel Nodo ferroviario di Milano” (punto F18).

In particolare, per quanto attiene il punto F18 l'iniziativa riguarda lo sviluppo del servizio ferroviario nel nodo di Milano e degli interventi connessi sulla rete nazionale e sulla rete regionale.

Lo sviluppo dell'iniziativa si basa su due principi fondamentali:

- 1) rendere “passanti” le relazioni oggi invece attestate nell'impianto di superficie di Porta Garibaldi e provenienti dall'asse Milano – Monza;
- 2) creare un sistema ferroviario semicircolare sfruttando l'attuale infrastruttura già presente nel nodo ed attrezzandola sia dal punto di vista impiantistico sia con una maggiore permeabilità e capillarità di accesso verso la città (nuove fermate).

I due interventi, sommati insieme tra loro, permettono di liberare ingenti potenzialità di trasporto che oggi risultano vincolate da itinerari rigidi e imposti dall'infrastruttura o da un'impostazione più tradizionale ereditata dal passato.

Il nodo ferroviario milanese è stato analizzato individuando quattro corridoi: Passante, Monza e Brianza, Cinture, Bovisa-Cadorna. Per ognuno è stato condiviso un modello di servizio obiettivo e

sono stati individuati i principali interventi infrastrutturali e tecnologici e gli interventi per l'accessibilità e la capillarità che consentirebbero l'attuazione del modello di servizio obiettivo.

Corridoio Monza e Brianza

- prolungare a Bovisa l'attuale linea S8 e la futura linea S18;

Corridoio Bovisa-Cadorna

- completamento del servizio semiorario della linea suburbana S12 Melegnano-Cormano prolungandola fino a Cormano;

Infine il punto F19 prevede come per il Nodo di Bovisa, si rende necessario il potenziamento e la conseguente riorganizzazione del nodo di Bovisa a seguito delle seguenti previsioni: aumento dei treni diretti nel Passante ferroviario, potenziamento delle connessioni con P.ta Garibaldi RFI, triplicamento della linea Brianza e specializzazione funzionale dei 4 binari delle linee lenta e veloce provenienti da Saronno. A questo proposito è prevista una riprogettazione complessiva dell'impianto ferroviario e degli apparati tecnologici che si attuerà nel lungo periodo attraverso interventi tra loro sequenziali e di seguito elencati in ordine di priorità temporale:

- **radice nord:** si tratta di un intervento di potenziamento tecnologico connesso e preliminare alla realizzazione del terzo binario tra Affori e Cormano-Cusano, che garantirà un aumento della interscambiabilità in ingresso/uscita da Bovisa verso la Brianza. Tale intervento dovrà essere accompagnato dal contestuale prolungamento della linea S13 da Bovisa a Garbagnate, con la realizzazione almeno di un binario di attestamento e relativa banchina;
- **nuovi binari lato ovest:** in ottica di potenziamento delle relazioni tra Bovisa e le stazioni di P.ta Garibaldi, Centrale e Cadorna, si ritiene necessaria la realizzazione di due nuovi binari di stazione lato ovest, portando da 8 a 10 il numero dei binari di transito. I due nuovi binari potranno essere realizzati in affiancamento al binario 1 utilizzando il sedime della vecchia stazione.
- **riattivazione binario Libreria:** consentirà l'attestamento a Bovisa di relazioni provenienti da P.ta Garibaldi RFI e comporterà la realizzazione di un nuovo binario tronco in prosecuzione del binario 8 a nord e l'adeguamento degli apparati di connessione con la rete RFI.

Il progetto risulta assolutamente coerente e compatibile con il PRMT.

5.6. P.T.C.P. di Milano

La Provincia di Milano ha approvato il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) il 17 dicembre 2013 con Delibera di Consiglio n.93. Il nuovo PTCP ha acquistato efficacia il 19 marzo 2014, con la pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - Serie Avvisi e Concorsi, n.12, secondo quanto prescritto all'art.17, comma 10 della LR 12/2005.

Con Variante n.1 per la correzione di errori materiali, redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera a) delle Norme di Attuazione del PTCP e approvata con Deliberazione di Giunta Provinciale n.346 del 25 novembre 2014, sono state modificate la Tavola 0 - Strategie di Piano; le sezioni 2,3,4,5 e 6 della Tavola 2 - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica; la Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico e la Tavola 8 - Rete ciclabile provinciale.

Con Variante n.2 per la correzione di errori materiali, redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera a) delle Norme di Attuazione del PTCP e approvata con Decreto del Sindaco Metropolitano n.218 del 14 luglio 2015, sono state modificate la Tavola 5 - Ricognizione delle aree assoggettate a tutela e la Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico.

Con Variante n.3, redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera b) delle Norme di Attuazione del PTCP e approvata con Decreto del Sindaco Metropolitano n.232 del 4 ottobre 2018, è stata modificata la Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico in recepimento dei contenuti dell'Intesa tra Parco Lombardo della Valle del Ticino e Città metropolitana di Milano per la definizione e il coordinamento della perimetrazione e della disciplina degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico del PTCP inclusi nel Parco del Ticino.

Con Variante n.4 per la correzione di errori materiali, redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera a) delle Norme di Attuazione del PTCP e approvata con Decreto del Sindaco Metropolitano n.105 del 10 luglio 2019, è stata modificata la Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico.

I restanti elaborati del PTCP approvato con DCP n.93/2013 rimangono pertanto in vigore.

Dall'esame degli elaborati del PTCP vigente, le aree di intervento sono così identificate:

- Tav.0: "Rete Ferroviaria Suburbana esistente".

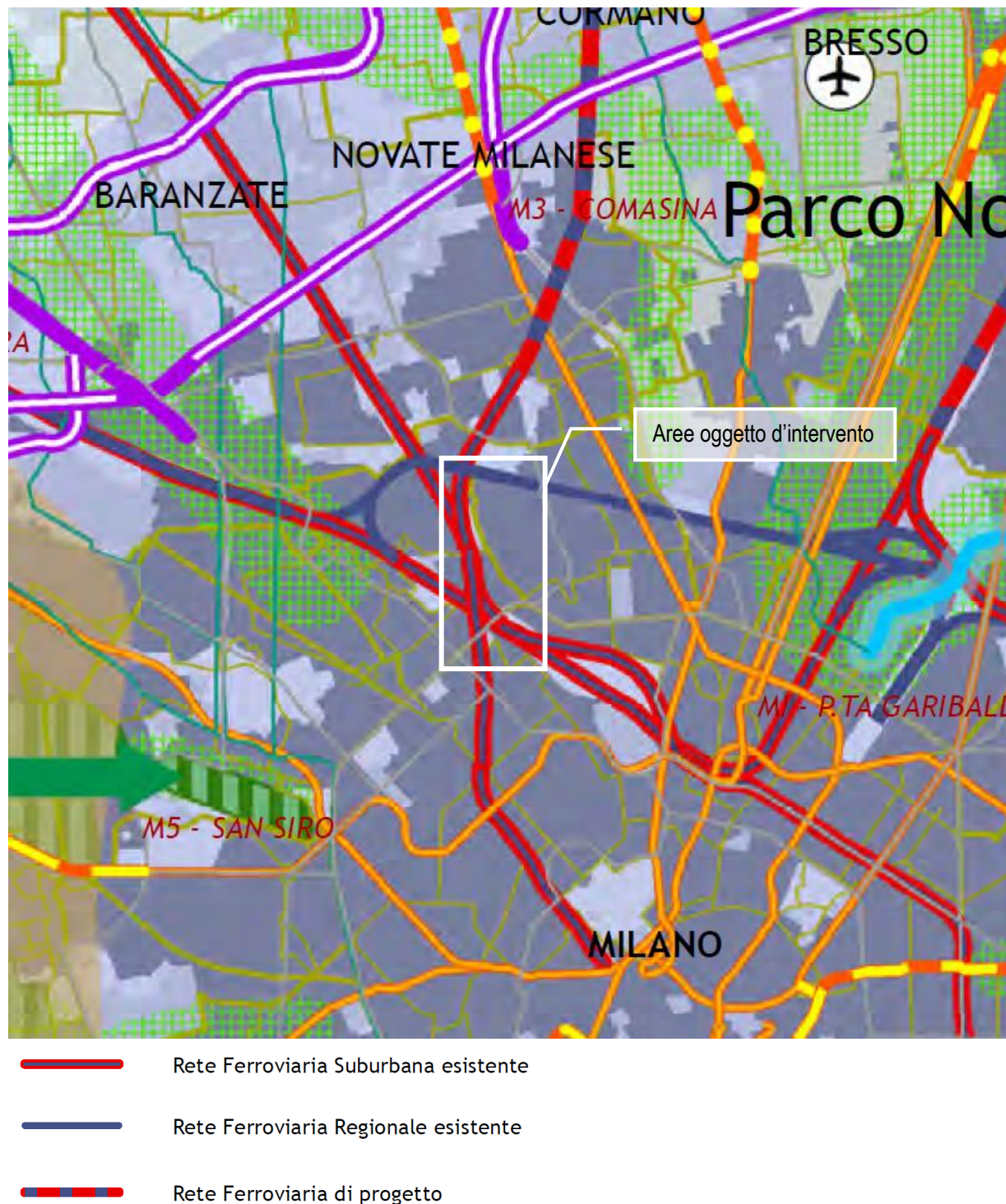


Figura 5 – Estratto tavola 0 Strategie di Piano

- Tav.1: “Stazioni ferroviarie esistenti”; “Linee ferroviarie e stazioni esistenti”.



Stazioni e centri di interscambio (art. 65)

	Stazioni ferroviarie esistenti
Interscambi di rilevanza sovralocale	
Interscambi di rilevanza locale	
Interscambi con i sistemi automobilistici	
Altre stazioni ferroviarie	

S : Stazioni del Servizio ferroviario Suburbano

R : Stazioni del Servizio ferroviario Regionale

Informazioni di base

	Linee ferroviarie e stazioni esistenti
	Linee metropolitane e fermate esistenti
	Linee metropolitane e fermate in costruzione
	Metrotramvie esistenti
	Metrotramvie in costruzione

Figura 6 – Estratto tavola 1 Sistema Infrastrutturale

Tav.8: “Rete ciclabile (art.66) - Rete di supporto in progetto”; “Rete del trasporto pubblico - Linee ferroviarie e stazioni esistenti”.



Rete ciclabile (art. 66)

- Rete portante esistente
- Rete portante in progetto
- Rete di supporto esistente
- Rete di supporto in progetto

Figura 7 – Estratto tavola 8 Mobilità ciclabile

L'intervento è compatibile con il piano, in quanto si estende su area ferroviaria esistente; si nota

la pista ciclabile un attestamento in corrispondenza della Stazione; si prevede nel progetto l'accesso anche per le bici con una velostazione.

5.7. P.G.T. Previgente del Comune di Milano (PGT 2012)

Il Piano di Governo del Territorio (PGT) Previgente del Comune di Milano, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 16 del 22/05/2012, divenuto efficace con la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - serie Avvisi e Concorsi - n. 47 del 21/11/2012, individua le caratteristiche funzionali e di destinazione delle aree in oggetto, i vincoli e le prescrizioni progettuali ed operative per la realizzazione delle nuove opere.

Dall'esame dei tre principali documenti che compongono il PGT, le aree su cui ricadono gli interventi in progetto sono state così identificate nelle precedenti fasi di progettazione:

Documento di Piano

- integralmente entro la fascia di rispetto Ferrovie Nord Milano ai sensi del DPR 753/80.
- parzialmente in Ambito di Trasformazione Urbana ATU 9 (Bovisa);
- parzialmente in Ambiti di ridefinizione del paesaggio urbano;
- parzialmente in Ambito di Trasformazione - Grandi trasformazioni avviate e in completamento (PR U6.1 – PP163 e PP166);
- interessata dal passaggio della Linea di forza LDF-D in progetto e dalla relativa stazione (in corrispondenza del fabbricato di stazione);
- interessata dal passaggio della Rete ciclabile "Greenway" regionale Adda-Ticino in progetto.

Piano delle Regole

- parzialmente in Ambiti disciplinati dal Piano dei Servizi - Infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico – Infrastrutture ferroviarie esistenti;
- parzialmente in Ambiti disciplinati dal Piano dei Servizi - Infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico – Aree per la mobilità stradale di nuova previsione (pertinenze indirette);
- parzialmente in Ambiti disciplinati dal Piano dei Servizi – Verde urbano – Verde urbano esistente e Aree per il verde urbano di nuova previsione;
- parzialmente in Aree soggette a trasformazione urbanistica dal Documento di Piano (Art. 33);
- parzialmente in Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati (Art. 31);

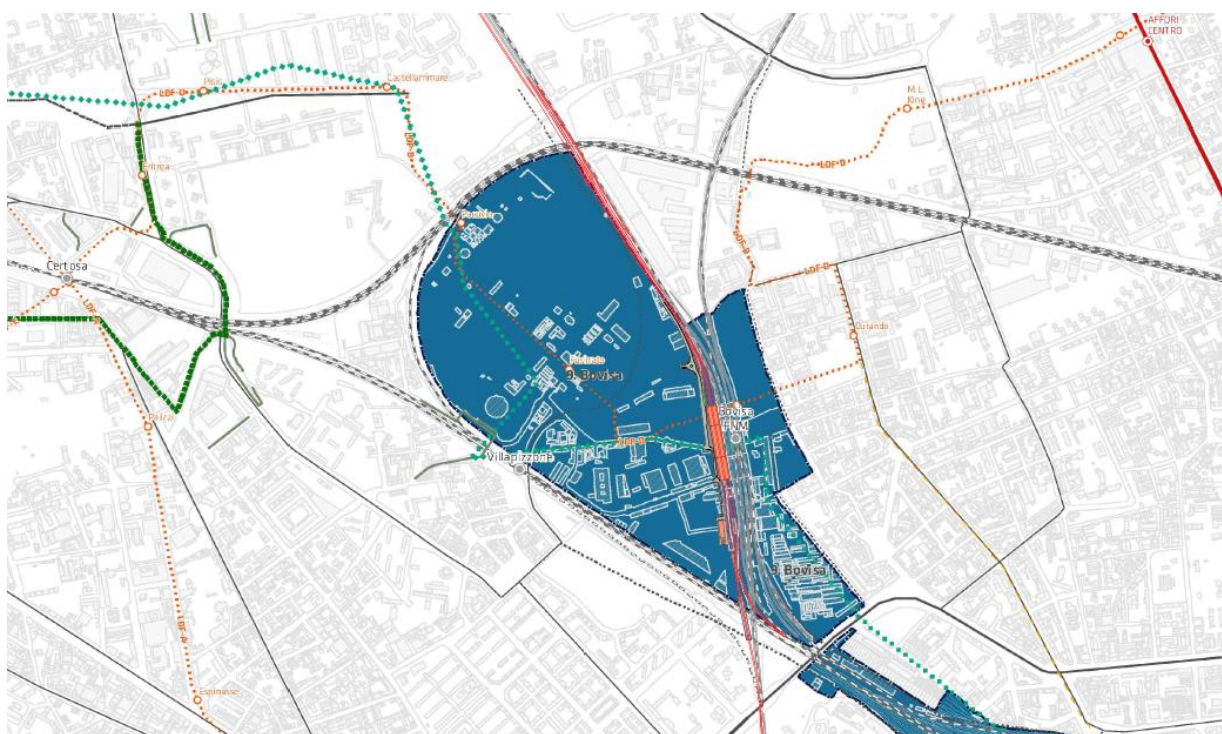
- parzialmente nel TUC – Tessuto Urbano Consolidato – TRF – Tessuto urbano di Recente Formazione (Art. 2.1.a.ii);
- integralmente all'interno dell'ambito di Fattibilità Geologica F2 – Fattibilità con modeste limitazioni (Art. 20.6.A).

Piano dei Servizi

- parzialmente nell'ambito del Verde urbano - Aree per il verde urbano di nuova previsione;
- parzialmente nell'ambito delle Infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico - Aree per la mobilità stradale di nuova previsione;
- interessata dal passaggio della Linea di forza LDF-D in progetto e dalla relativa stazione;
- interessata dal passaggio della Rete ciclabile "Greenway" regionale Adda-Ticino in progetto.

5.7.1. Documento di Piano (Previgente)

L'intervento risulta quasi integralmente ricompreso all'interno dell'Ambito di Trasformazione Urbana ATU 9 Bovisa.



Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)



Accessibilità e trasporto pubblico



Figura 8 – Estratto documento D.01 – Ambiti di trasformazione.

5.7.2. Piano delle Regole (Previgente)

Il Piano delle Regole disciplina all'Art. 33 le aree soggette a trasformazione urbanistica dal Documento di Piano ed al comma 2 i limiti degli interventi realizzabili. In particolare “sono sempre ammessi gli interventi di conservazione degli edifici esistenti sino alla manutenzione straordinaria, come definita dall'art. 27 comma 1 lett. b) della L.R. 12/2005 e s.m.i., senza modifica della destinazione d'uso [...]”.

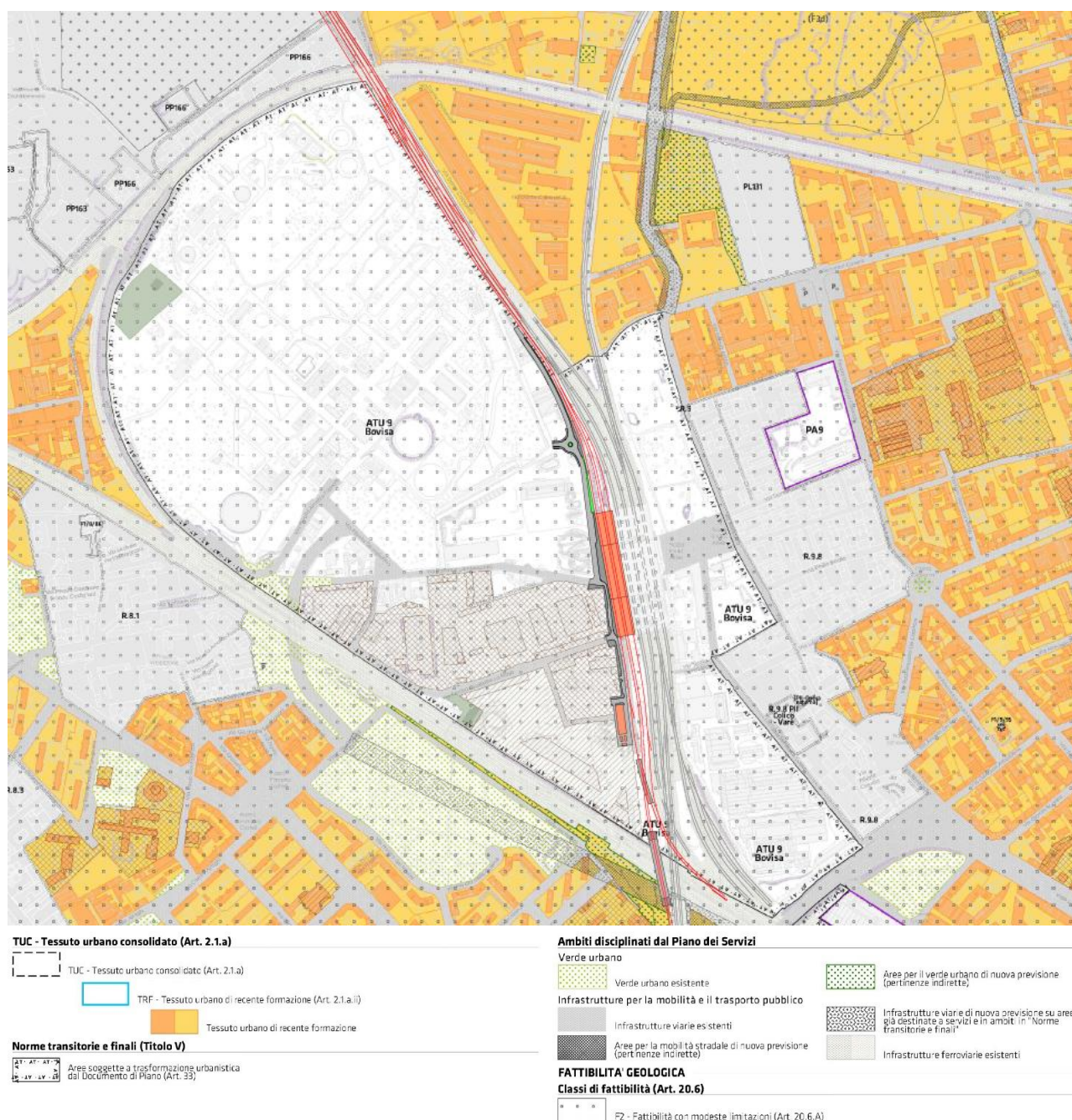


Figura 9 – Estratto documento R.01 – Ambiti territoriali omogenei e fattibilità geologica.

In merito alla possibilità di ampliare/potenziare o modificare l’infrastruttura ferroviaria tuttavia non viene riportata alcuna esplicita indicazione per l’ATU in oggetto. A tal fine, in fase di approvazione dello strumento urbanistico, FNM ha presentato, con nota prot. n. 883056/2010 del 12/11/2010, osservazione al PGT adottato nella quale “Si chiede che [...] per tutte le esigenze legate al servizio, venga estesa la deroga all'art 33, che apparirebbe peraltro coerente con quanto

già considerato per altri ATU a norma del comma 5 dell'art. 8 [...]” del Documento di Piano “atteso che dette aree devono essere libere da vincoli per gestione ed adeguamento del servizio stesso e per la gestione complessiva dei servizi all'utenza (es. ampliamento stazioni e loro servizi, modifica ampliamento e spostamento di apparati tecnici ed uffici).

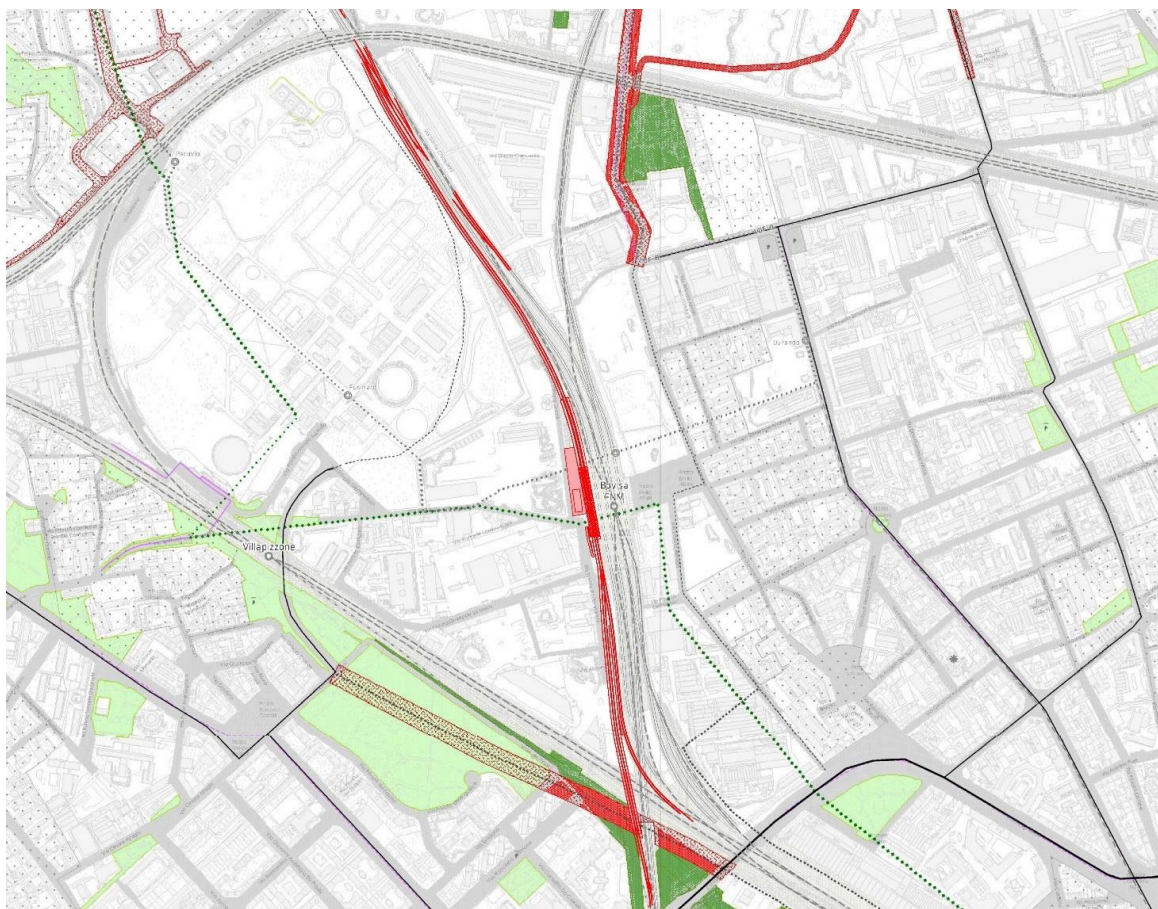
Tutto ciò in applicazione del combinato disposto del RD 1447/1912 e del DPR 753/80, che disciplinano le finalità di uso pubblico ferroviario delle aree in questione.”

Infatti “Per sua natura l'ambito di trasformazione Z6 contenuto nell'area perimetrata dall'ATU [...] svolge tutti quei servizi necessari al funzionamento di una importante infrastruttura di trasporto, e sul sedime della stessa insistono immobili ed attività che, dovendo garantire il soddisfacimento dei servizi all'utenza, necessitano periodicamente dei necessari interventi di rifunzionalizzazione operativa, per un adeguamento dello standard prestazionale degli stessi. Questa necessità fisiologica non si concilia con una rigida interpretazione di quanto previsto dall'art. 33 delle NTA del PDR, per le aree oggetto di ATU.”

In risposta all'osservazione formulata il Comune di Milano, nell'ambito dell'iter approvativo del PGT, esprimeva la seguente valutazione: “[...] *il combinato del Regio Decreto 1447/1912 e del DPR 753/80, che disciplinano le finalità di uso pubblico ferroviario, costituisce norma sovraordinata rispetto a quanto statuito dal Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano. Rimangono pertanto prevalenti, per il caso in questione, le discipline specifiche in ordine agli impianti ed all'esercizio ferroviario*”.

Per quanto attiene la piccola porzione a sud della stazione che ricade all'interno del TUC, il piano delle regole stabilisce che *“le destinazioni funzionali sono liberamente insediabili, senza alcuna esclusione e senza una distinzione e un rapporto percentuale predefinito. Sono fatte salve le limitazioni all'insediamento su siti contaminati come da normativa vigente [...]”*.

5.7.3. Piano dei Servizi (Previgente)



Verde urbano, infrastrutture per la mobilità ed edilizia residenziale sociale


Verde urbano

 Aree per il verde urbano di nuova previsione (pertinenze indirette)

Infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico

 Infrastrutture viarie esistenti

 Aree per la mobilità stradale di nuova previsione (pertinenze indirette)

 Aree per la mobilità stradale di nuova previsione poste all'interno di ambiti disciplinati da provvedimenti in itinere o dal Documento di Piano o ricadenti su infrastrutture viarie esistenti

 Infrastrutture ferroviarie esistenti

Accessibilità e trasporto pubblico

Trasporto pubblico

In esercizio

In programmazione

In progetto



Stazioni ferroviarie

Rete ferroviaria



Stazioni linee di forza

Linee di forza



Rete metrotranvie



Trasporto individuale

In esercizio

In programmazione

In progetto



Strada urbana di quartiere

Rete ciclabile

In progetto



'Greenway' regionale Adda-Ticino

Figura 10 - Estratto documento S.02 – Il sistema del verde urbano, delle infrastrutture per la mobilità e dell'ERS.

In relazione ai servizi del verde urbano, delle infrastrutture per la mobilità, dell'edilizia residenziale sociale e delle infrastrutture tecnologiche il PGT a norma dell'Art. 4 comma 9 stabilisce che "I servizi pubblici localizzati su aree pubbliche, asservite all'uso pubblico o date in concessione possono includere sia funzioni urbane, di cui all'art. 4 comma 13 delle Norme di attuazione del Piano delle Regole, sia diritti edificatori, purché le funzioni urbane da includere siano direttamente collegate e strettamente funzionali al servizio stesso. La summenzionata facoltà è assunta mediante motivata deliberazione del Consiglio Comunale, le cui determinazioni sono recepite nel presente Piano senza necessità di variante. La medesima deliberazione dovrà indicare anche lo specifico strumento urbanistico/edilizio attuativo da utilizzare".

In merito ai servizi interni agli Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU) questi "sono localizzati e definiti, per entità e natura, nei relativi piani attuativi, redatti con riferimento alle rispettive "Schede di indirizzo per l'assetto del territorio" di cui all'art. 6 delle Norme di attuazione del Documento di Piano". Nello specifico la scheda di Ambiro individua due corridoi, la linea di forza LDF-D in progetto e la Rete ciclabile "Greenway" regionale Adda-Ticino in progetto.

Lo studio di fattibilità è stato pertanto sviluppato tenendo in considerazione il transito di entrambe le reti, il cui passaggio è salvaguardato, nella posizione individuata dai documenti di piano, dalla realizzazione delle opere in oggetto.

Le opere in progetto non contrastano con gli indirizzi di sviluppo degli ambiti interessati dalla realizzazione dell'intervento di potenziamento infrastrutturale, risultando compatibili con i nuovi servizi di trasporto previsti dal Piano Previgente.

5.8. P.G.T. Vigente del Comune di Milano (Milano 2030)

Il Consiglio comunale, in data 14/10/2019, ha approvato il Piano di Governo del Territorio (PGT) composto dal nuovo Documento di Piano, dalle varianti del Piano dei Servizi, comprensivo del Piano per le Attrezzature Religiose, e del Piano delle Regole e corredato dal nuovo studio geologico.

Il Piano è divenuto efficace dalla pubblicazione dell'avviso di approvazione definitiva sul BURL Serie Avvisi e concorsi n. 6 del 05/02/2020.

Dall'esame dei tre principali documenti che compongono il PGT, le aree su cui ricadono gli interventi in progetto sono così identificate:

Documento di Piano

- Tav. D01 - Progetto di Piano
 - parzialmente in Ferrovie in esercizio;
 - parzialmente in Nodi di Intercambio (Art. 15.5 NA PdR);
 - parzialmente in Verde Urbano Esistente (Art. 8.2.2.a NA PdS);
 - parzialmente in Verde Urbano di nuova previsione (Art. 8.4 NA PdS);
 - parzialmente in Ambiti per grandi funzioni urbane (Art. 16 NA PdR);
 - parzialmente in Spazi a vocazione pedonale (Art. 15.6 NA PdR);
 - parzialmente in Ambiti di Rinnovo Urbano (Art. 22 NA PdR);
- Tav. D02 - Carta del Paesaggio
 - integralmente in Tessuto urbano di recente formazione – Ambiti dei Piani Regolatori recenti;
 - parzialmente in Ambiti ed Elementi identitari – Grandi trasformazioni avviate e in completamento;
 - parzialmente in Ambiti di Ridefinizione del paesaggio urbano;
- Tav. D03 - Schema di rete Ecologica Comunale
 - parzialmente in Verde urbano esistente;
 - parzialmente in Ambiti di rigenerazione ambientale;
 - parzialmente in Verde urbano di nuova previsione (pertinenze indirette);
 -

Piano delle Regole

- Tav. R01 - Fattibilità geologica e idraulica
 - parzialmente in Classe II – Fattibilità con modeste limitazioni (Art. 44);
 - parzialmente in Classe III – Fattibilità con consistenti limitazioni (Art. 45);
- Tav. R02 - Indicazioni urbanistiche
 - parzialmente Aree per la mobilità stradale di nuova previsione (Art. 8.4 NA PdS) poste all'interno di ambiti disciplinati da provvedimenti in itinere o del PdS;
 - parzialmente in Infrastrutture viarie (Art. 8.3 NA PdS);
 - parzialmente in Aree ferroviarie (Art. 8.3 NA PdS);
 - parzialmente in Ambiti caratterizzati da elevati livelli di accessibilità alle reti di trasporto pubblico (Art. 17);
 - parzialmente in Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati (Norme transitorie e finali Artt. 52-53);
 - parzialmente in Verde urbano esistente (Art. 8.2 NA PdS);
 - parzialmente in Verde urbano di nuova previsione – pertinenza indiretta (Art. 8.4 NA PdS);
 - parzialmente in Nodi di interscambio – Art. 15.5;
 - parzialmente in Grandi funzioni urbane (Art. 16);
 - parzialmente in ARU – Ambiti di Rinnovamento Urbano. Art. 15.2;
- Tav. R03 – Indicazioni morfologiche
 - parzialmente in Tessuti di rinnovamento urbano – Art. 23;
- Tav. R05 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo
 - parzialmente in Fasce di rispetto di linee ferroviarie e metropolitane;
- Tav. R06 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo
 - Le aree di progetto non rientrano in nessun ambito vincolato;
- All. 1 – Carta della sensibilità paesaggistica dei luoghi
 - parzialmente in Sensibilità paesaggistica 3- Media;
 - parzialmente in Sensibilità paesaggistica 2- Bassa;

Piano dei Servizi

- Tav. S01 - Servizi pubblici e di interesse pubblico o generale

- parzialmente in Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati (Norme transitorie e finali Artt. 52-53);
- Tav. S02 - Sistema del verde urbano e delle infrastrutture per la mobilità
 - Parzialmente in Stazioni ferroviarie e MM in esercizio
 - parzialmente in Infrastrutture viarie in previsione;
 - parzialmente in Rete portante degli itinerari ciclabili;
 - parzialmente in Rete ciclabile esistente;
 - parzialmente in Aree per la mobilità stradale di nuova previsione poste all'interno di ambiti disciplinati da provvedimenti in itinere o dal Piano dei Servizi;
 - parzialmente in Infrastrutture viarie esistenti – Art. 8.3.4;
 - parzialmente in Infrastrutture ferroviarie esistenti (Art. 8.3.2);
 - parzialmente in Verde urbano esistente (Art. 8.2.2.a);
 - parzialmente in Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati (Norme transitorie e finali Artt. 52-53);

5.8.1. Documento di Piano (Vigente)

- Tav. D01 - Progetto di Piano

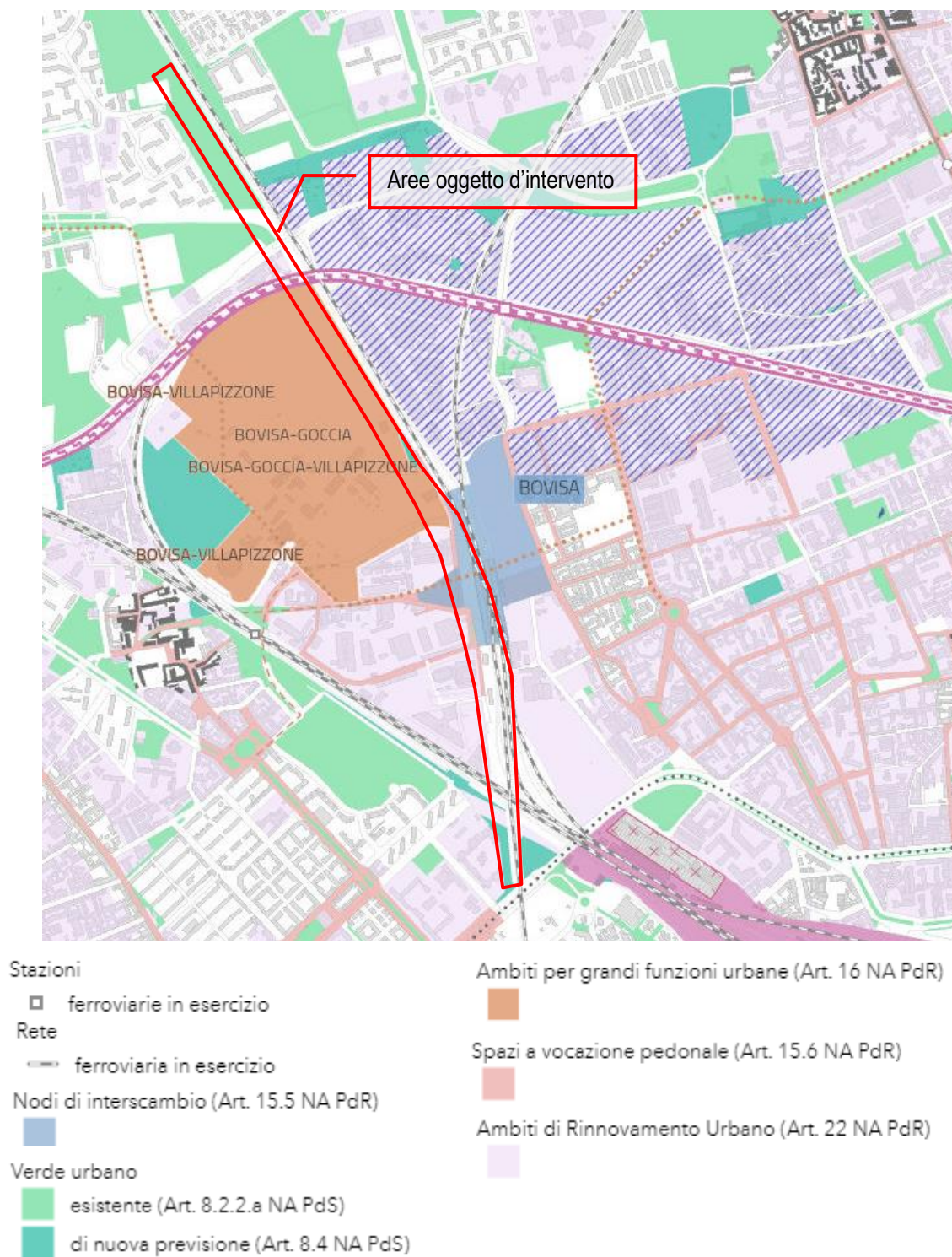


Figura 11 – Estratto tavola D01

L'area della stazione rientra nell'area "Nodi di interscambio"; all'art. 15 delle NTA si legge:

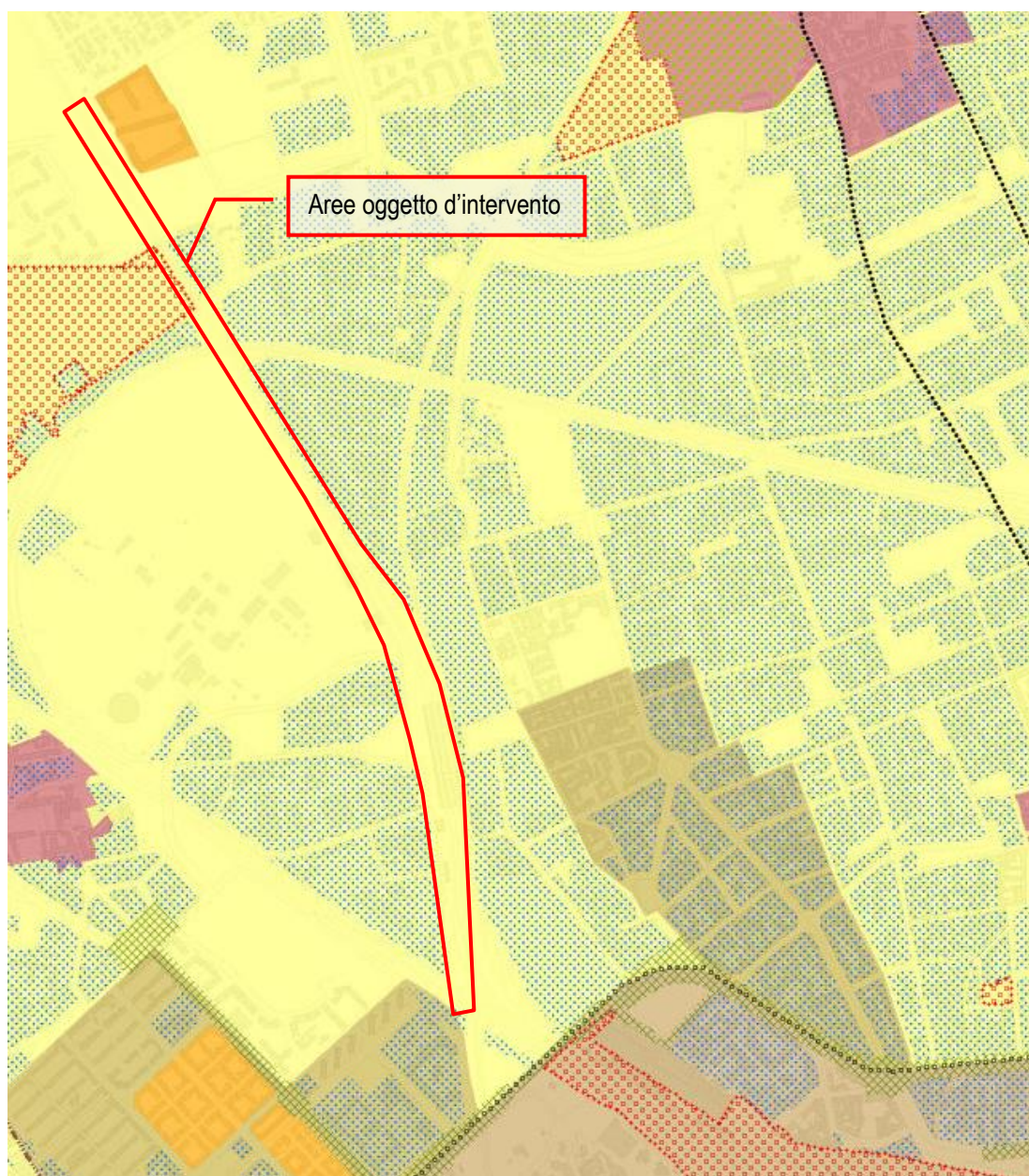
- **a.** è possibile applicare la disciplina relativa alla perequazione urbanistica e trasferimento dei diritti edificatori di cui all'art. 7 comma 11;
- **b.** la quota relativa alla Edilizia Residenziale Sociale, di cui agli articoli 8 comma 5 e 9 comma 4, può essere monetizzata secondo i criteri e gli indirizzi da individuarsi mediante apposita deliberazione della Giunta Comunale che definisca i valori avendo come riferimento almeno i costi di realizzazione.
I proventi di tale monetizzazione devono essere utilizzati per interventi relativi alla riqualificazione dei servizi abitativi pubblici esistenti a carico del medesimo attuatore o, in alternativa, vincolandoli su specifico capitolo di bilancio destinato alla realizzazione di servizi abitativi pubblici.
In caso di monetizzazione di tale quota di Edilizia Residenziale Sociale è possibile procedere nell'ambito della medesima previsione quantitativa con la realizzazione di una qualsiasi funzione urbana;
- **c.** è possibile applicare la disciplina di cui al successivo comma 6;
- **d.** è data facoltà di superare l'Indice di edificabilità Territoriale massimo nei perimetri così come indicati nella Tav.R.02;
- **e.** la possibilità di superamento dell'Indice di edificabilità Territoriale massimo, mediante l'utilizzo, in alternativa o in forma composta, dei diritti edificatori anche perequati, premialità di cui all'art. 13 comma 11 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 Tav. R.02. e secondo i seguenti criteri e obiettivi generali:
 - **i.** dare continuità alle relazioni urbane, ottimizzando le connessioni viarie;
 - **ii.** migliorare il rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti mediante l'interazione con gli spazi funzionali del trasporto pubblico;
 - **iii.** 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;
 - **iv.** massimizzare le aree pedonali incrementando sicurezza, permeabilità e capillarità delle connessioni;
 - **v.** diversificare gli usi e massimizzare l'attrattività degli spazi aperti;
 - **vi.** integrare elementi di rinaturalizzazione per migliorare il microclima e le connessioni alla rete ecologica;
- **f.** sono ammesse le Medie Strutture di Vendita anche organizzate in forma unitaria e le Grandi Strutture di Vendita anche organizzate in forma unitaria;
- **g.** su aree di proprietà comunale, l'amministrazione promuoverà idonee procedure, anche partenariato pubblico-privato, per ottenere il riassetto urbanistico delle aree, ivi compresa la realizzazione di funzioni urbane su aree destinate a viabilità e/o a verde esistente, mediante trasferimento di diritti edificatori perequati, sia pubblici sia privati:
 - **i.** per tali ambiti l'attuazione delle previsioni dovrà essere regolata da uno strumento, in via preferenziale l'uso di concorsi, che espliciti gli obiettivi da raggiungere e di conseguenza un indice massimo di edificabilità territoriale che tenga conto del contesto territoriale in cui si realizzano gli interventi e dell'intorno di potenziale ricaduta e gli effetti ambientali e territoriali;
 - **ii.** nel caso della compresenza di più interventi dovranno essere considerati anche gli effetti sinergici derivanti dall'attuazione di più strumenti (ad esempio, la relazione tra loro e le previsioni di quanto previsto negli Scali Ferroviari disciplinati dall'AdP, i Piani Attuativi obbligatori);
 - **iii.** eventuali interventi per fasi dovranno essere ricondotti ad una logica unitaria e ogni fase dovrà essere attuata fissando gli obiettivi specifici da conseguire;
 - **iv.** dato il carattere innovativo del dispositivo, si dovrà prevedere un monitoraggio (ad esempio nel rapporto annuale) che relazioni anche dei risultati dell'attuazione di

questi interventi e dei loro effetti, dell'efficacia del meccanismo stesso, di modo da poter mettere a punto gli eventuali accorgimenti correttivi che dovessero rendersi necessari.

- **h.** *in tema di riconoscimento della relativa Superficie Lorda esistente, in questi ambiti è possibile estendere l'applicazione dell'art. 7 comma 5 delle Norme di attuazione del Piano dei Servizi ai servizi ricadenti in zone disciplinate dal PRG del 1980 dove non era previsto né un indice di zona, né un indice di copertura.*

Pertanto si può affermare che l'intervento è congruente con le indicazioni di piano.

- Tav. D02 - Carta del Paesaggio



Tessuto urbano di recente formazione

Ambiti ed elementi identitari

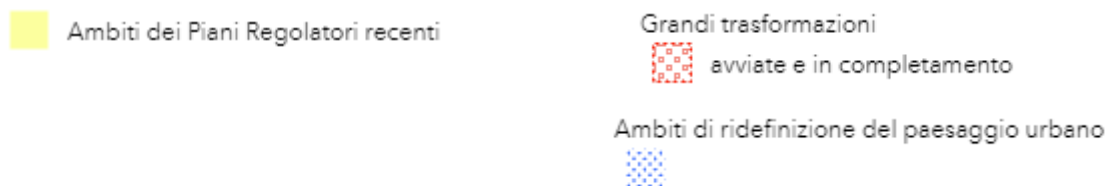


Figura 12 – Estratto tavola D02

▪ Tav. D03 - Schema di rete Ecologica Comunale

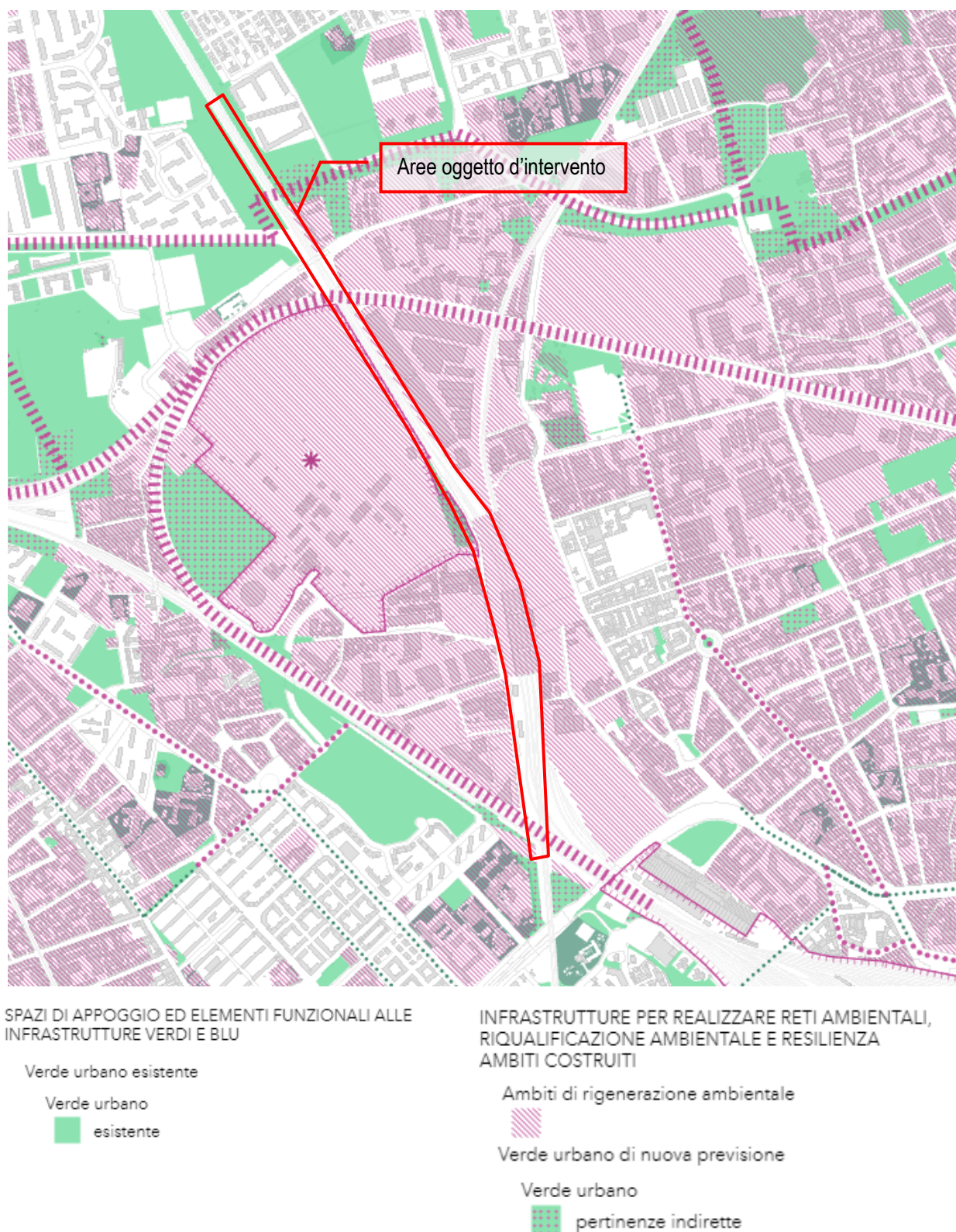
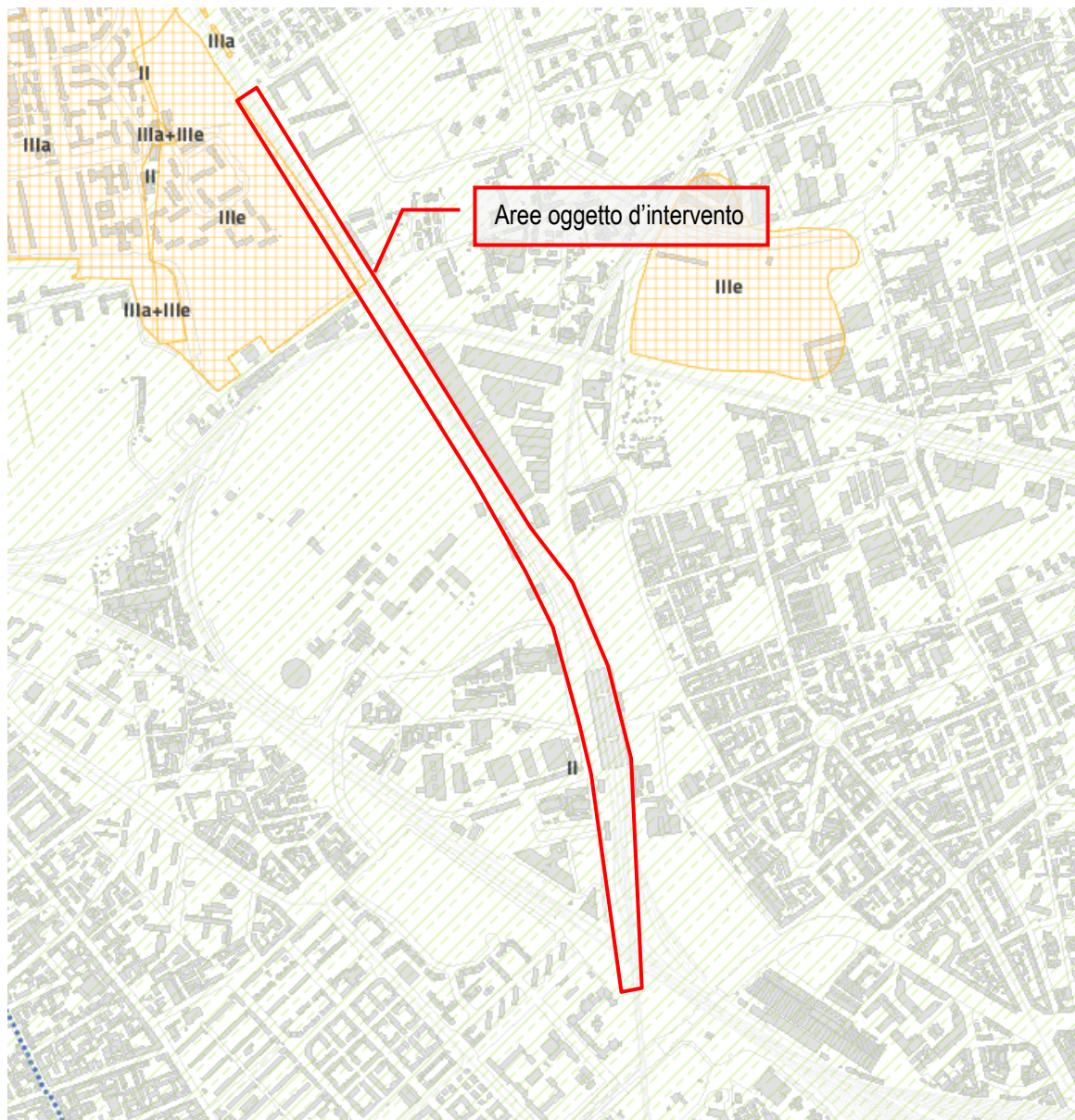


Figura 13 – Estratto tavola D03

5.8.2. Piano delle Regole (Vigente)

- Tav. R01 – Fattibilità geologica e idraulica



CLASSI DI FATTIBILITA' GEOLOGICA

Classi



-  II - Fattibilità con modeste limitazioni (Art. 44)
-  III - Fattibilità con consistenti limitazioni (Art. 45)

Figura 14 - Estratto tavola R01

▪ Tav. R02 – Indicazioni urbanistiche

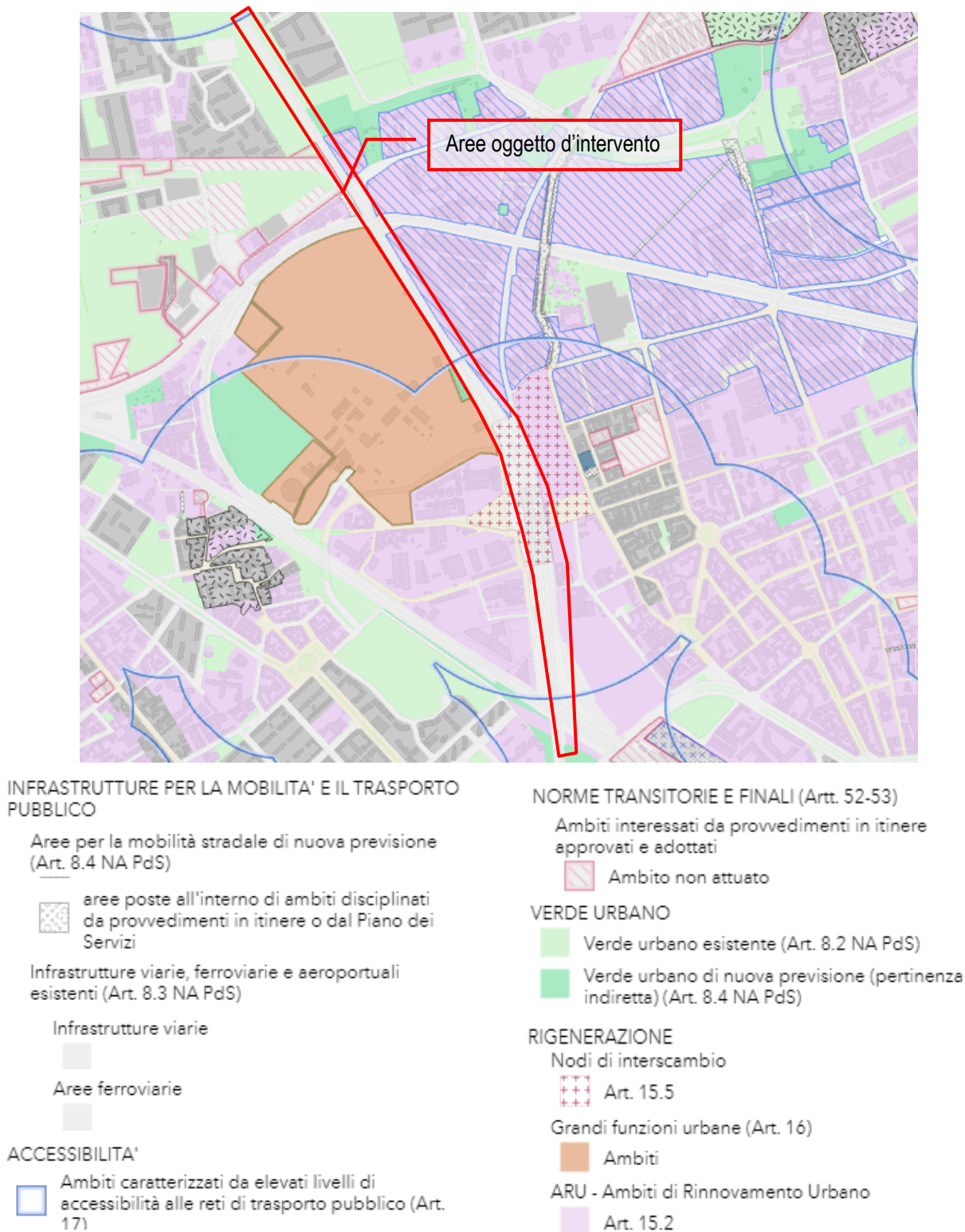
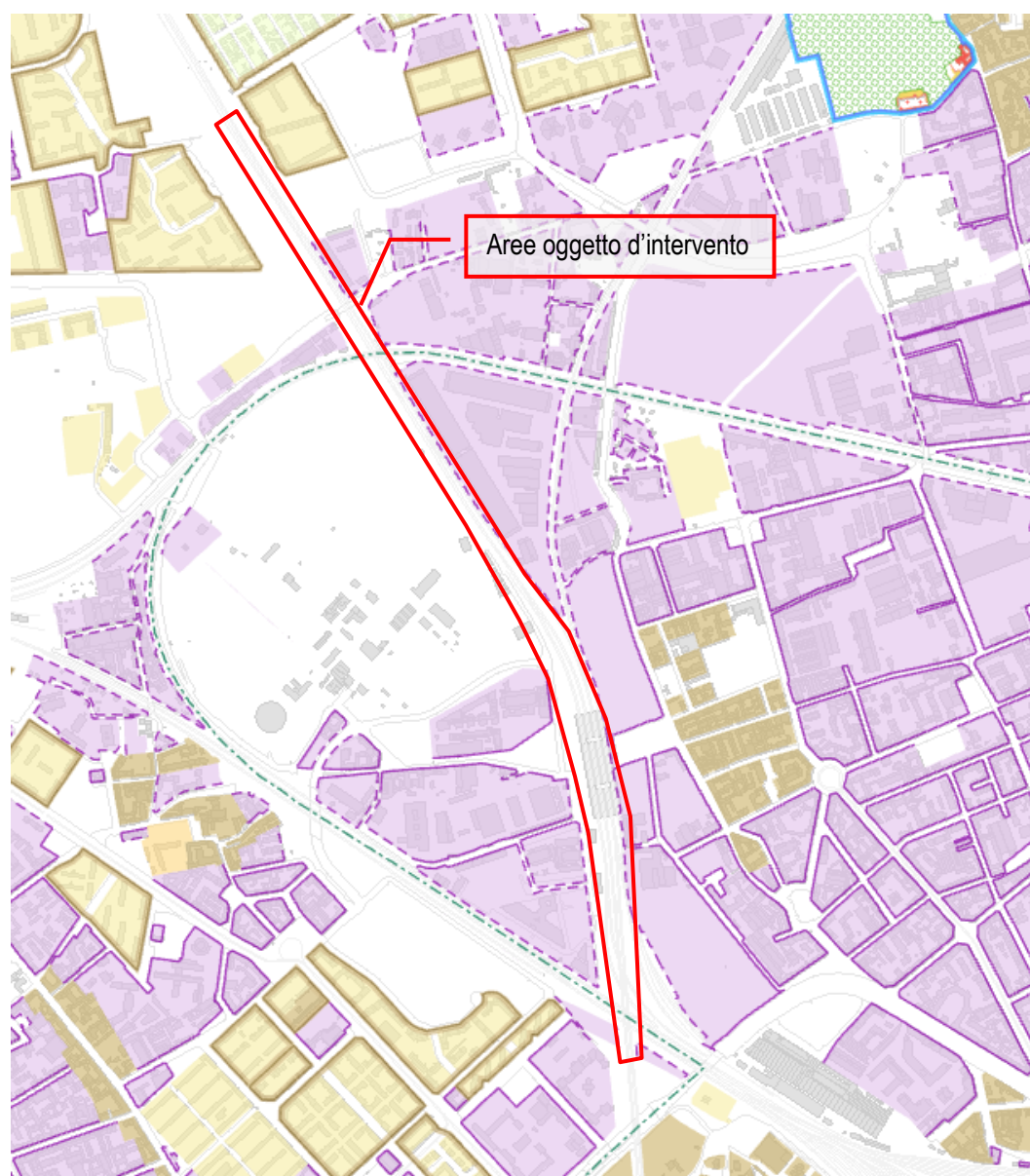


Figura 15 - Estratto tavola R02

▪ Tav. R03 – Indicazioni morfologiche



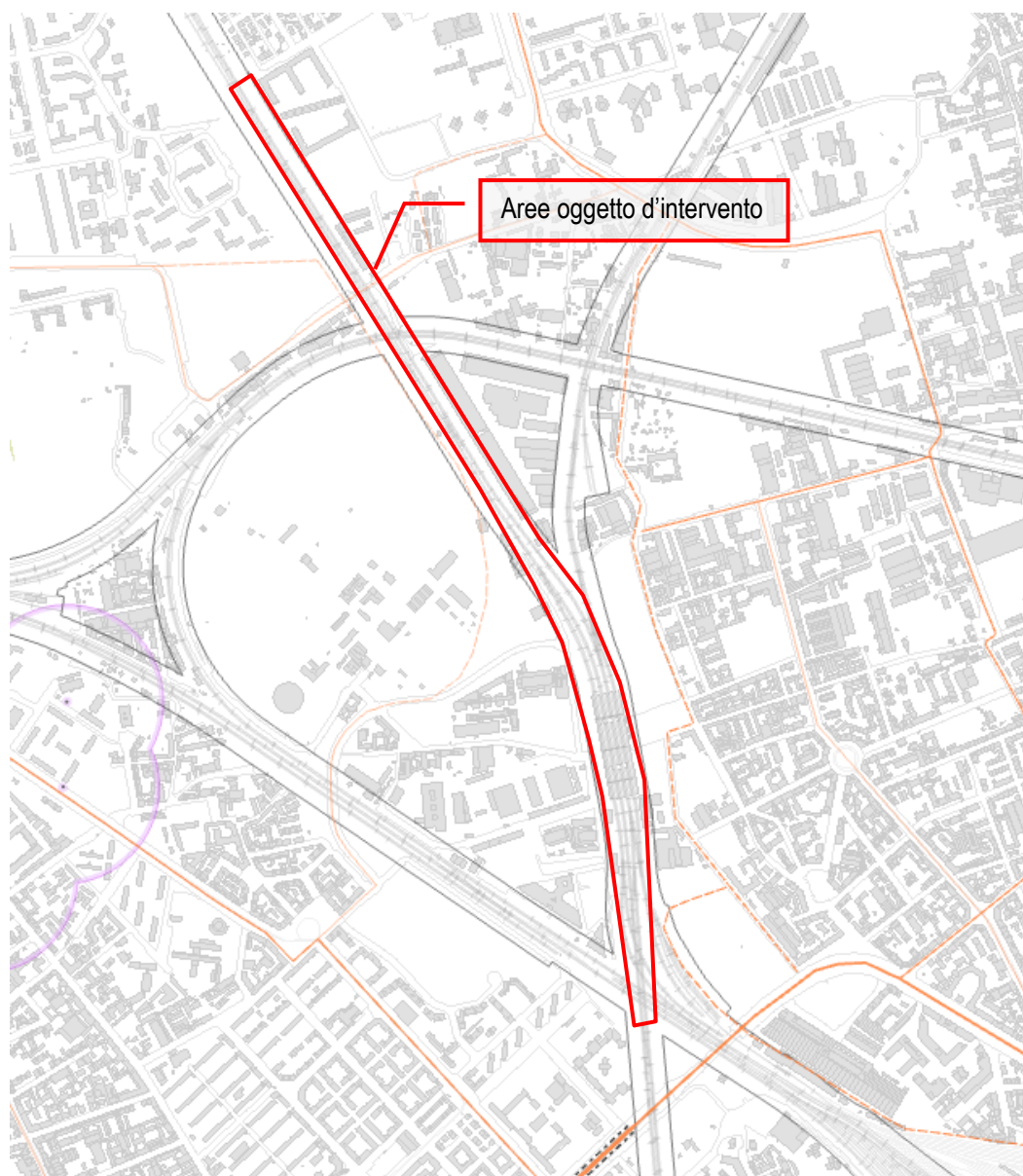
ARU - AMBITI DI RINNOVAMENTO URBANO

Tessuti di rinnovamento urbano

Art. 23

Figura 16 - Estratto tavola R03

- Tav. R05 – Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo



LINEE FERROVIARIE E METROPOLITANE E FASCE DI RISPETTO

Fasce di rispetto



Linee

—+— Ferroviarie

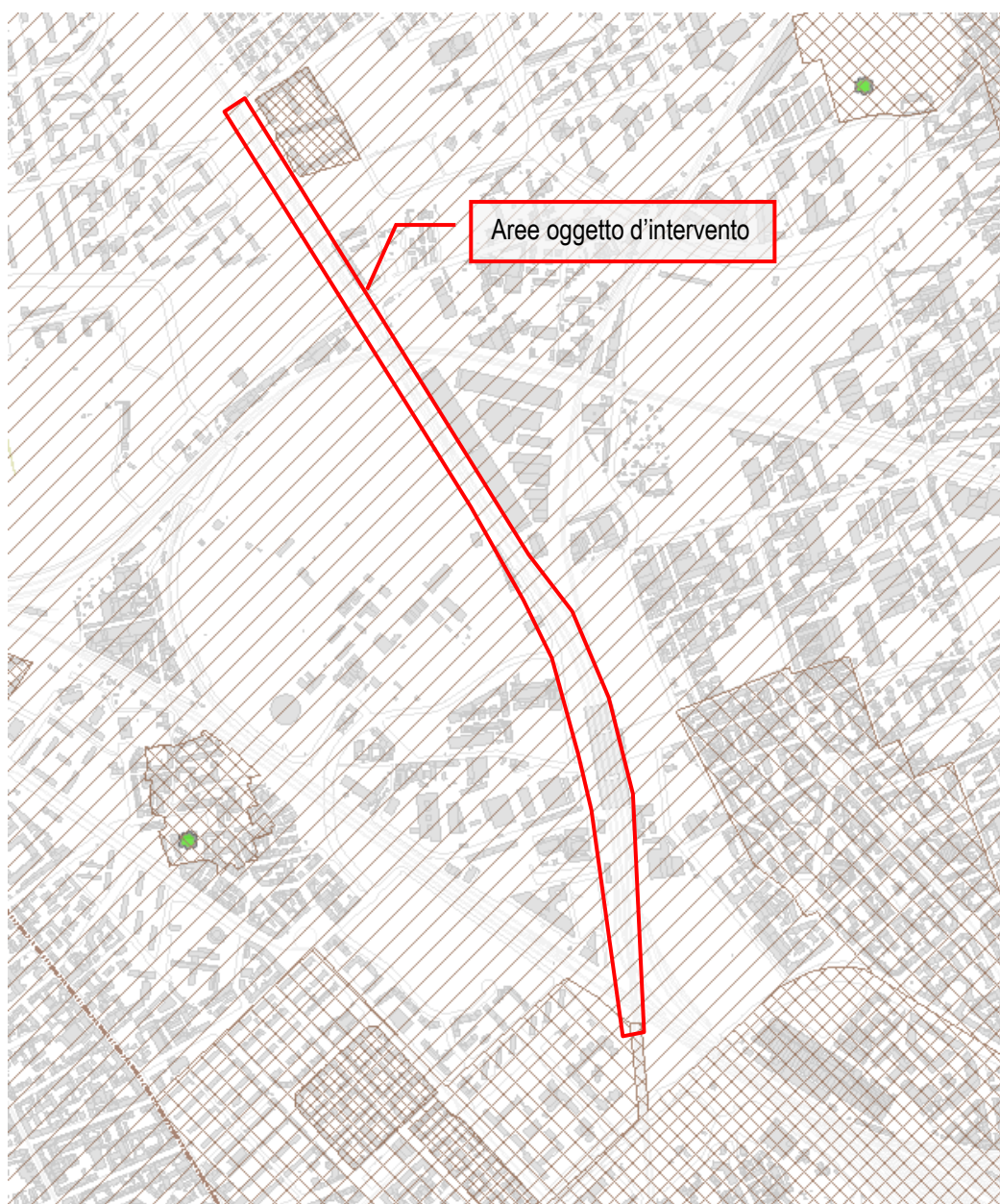
—++— Metropolitana

Figura 17 - Estratto tavola R05

- Tav. R06 – Vincoli di tutela e salvaguardia

Le aree di progetto non rientrano in nessun ambito definito come: Beni Culturali (DLGS 42/2004 - Parte II, LEGGE 633/1941), Beni Paesaggistici (DLGS 42/2004 - Parte III), Aree Naturali Protette (Legge 394/1991), Zone di Preservazione e Salvaguardia Ambientale (PTR - 2017), Elementi Puntuali di Tutela del Parco Agricolo Sud Milano (PTC), Ambiti ed Elementi di Prevalente Valore Storico e Culturale (PTCP - 2014), Aree a Rischio Archeologico soggette a controllo archeologico preventivo (Art. 66 Regolamento Edilizio).

- All. 1 – Carta della sensibilità paesaggistica dei luoghi



GIUDIZIO SINTETICO PREVALENTE (Allegato 1 del DdP)

Sensibilità paesaggistica



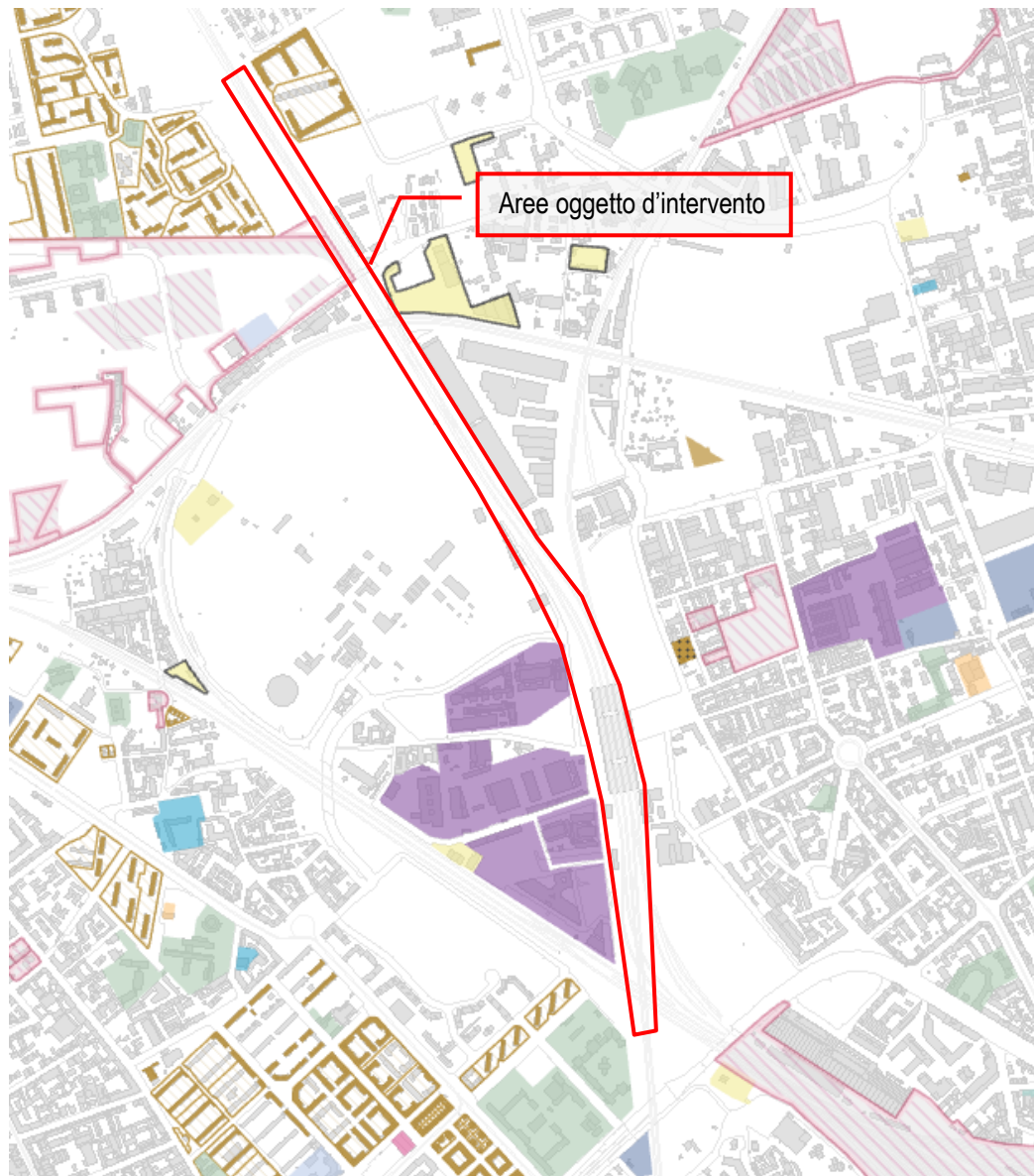
-  3 - media
-  2 - bassa

Figura 18 - Estratto tavola All. 1

5.8.3. Piano dei Servizi (Vigente)

- Tav. S01 – Servizi pubblici e di interesse pubblico o generale



NORME TRANSITORIE E FINALI

Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati (Art. 52 NA PdR)



-  Ambito non attuato
-  Ambito attuato o attuato in parte

Figura 19 - Estratto tavola S01

▪ Tav. S02 – Sistema del verde urbano e delle infrastrutture per la mobilità

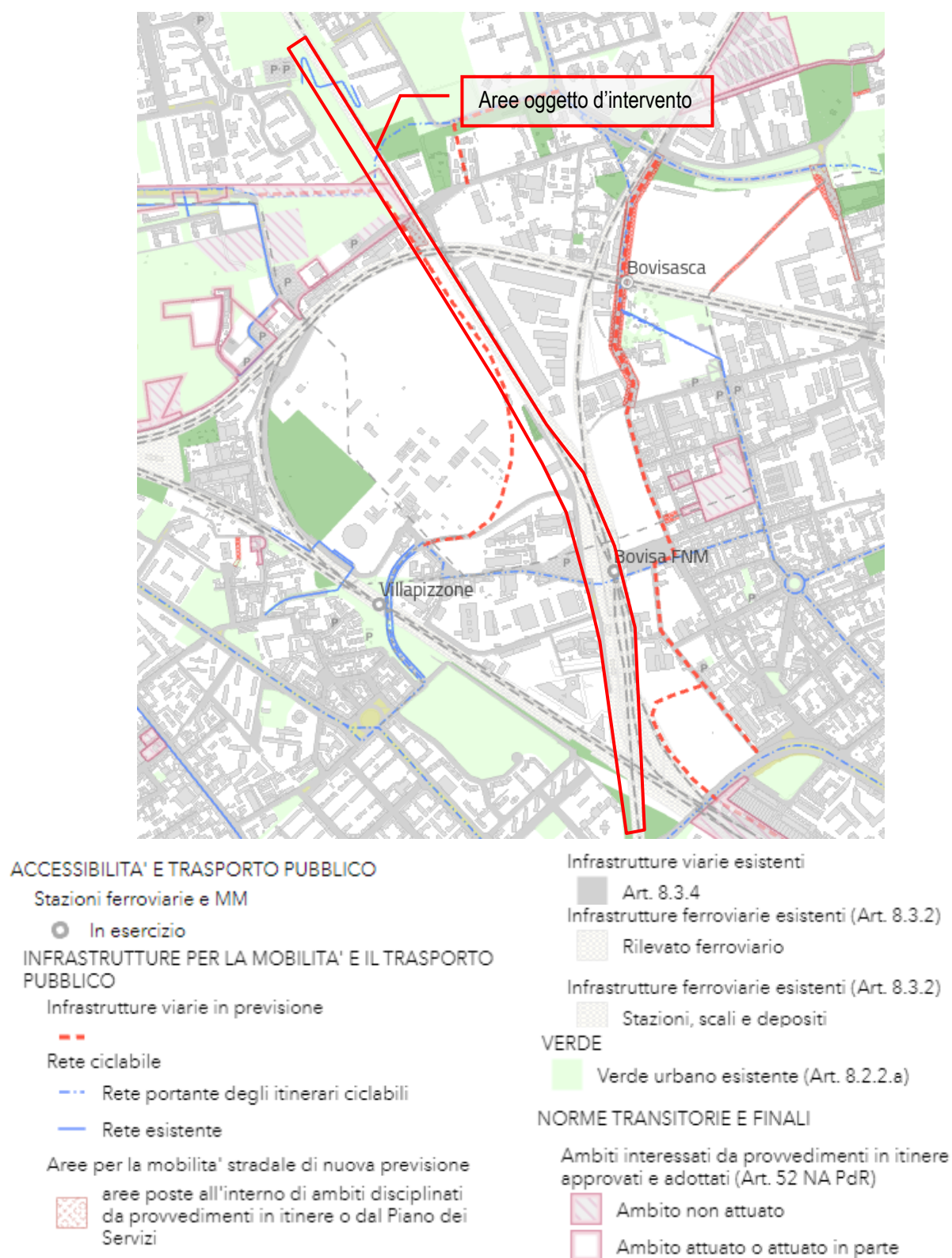
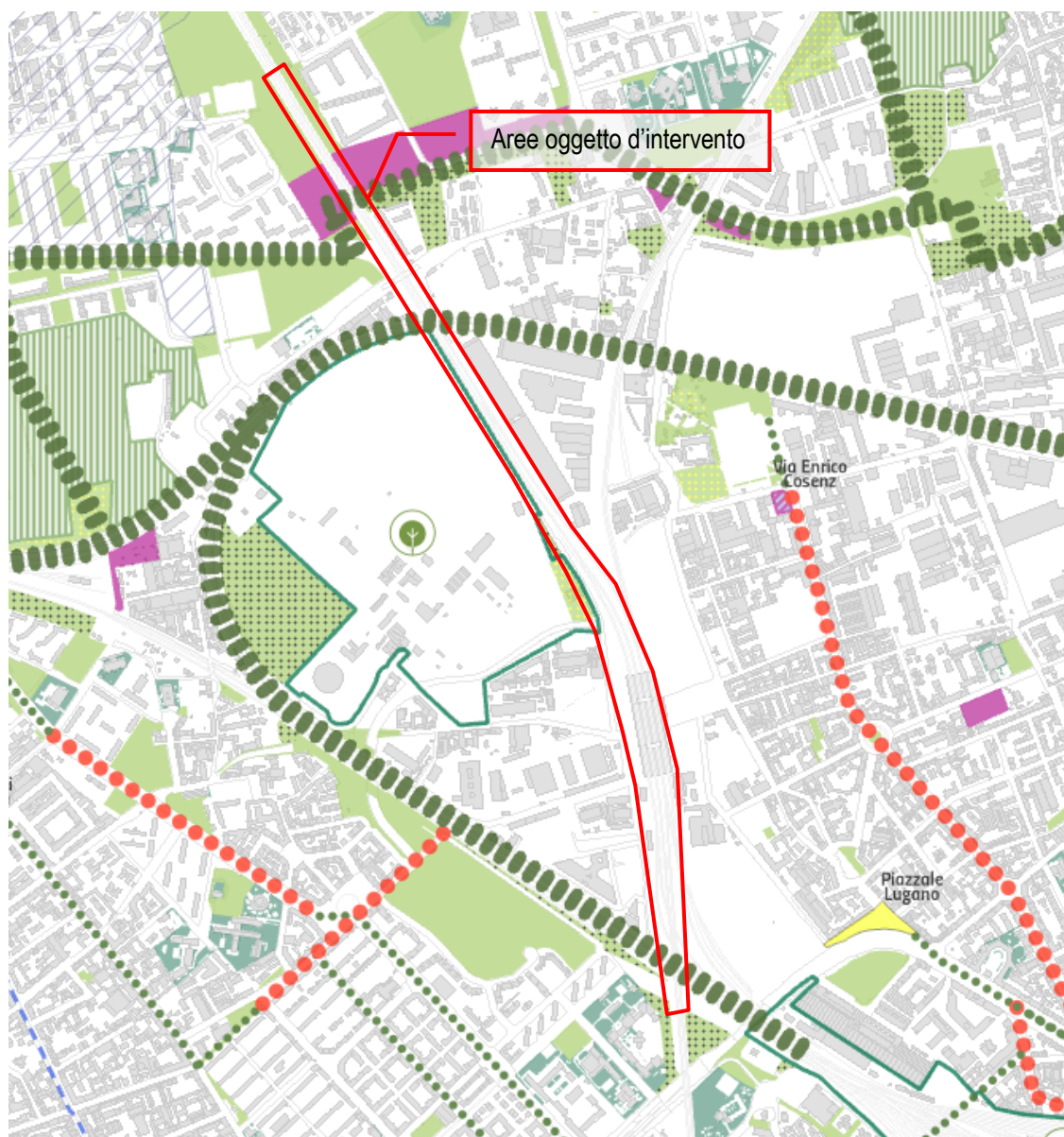


Figura 20 - Estratto tavola S02


▪ Tav. S03 – Infrastrutture verdi e blu e rete ecologica comunale




SPAZI DI APOGGIO ED ELEMENTI FUNZIONALI ALLE
INFRASTRUTTURE VERDI E BLU (Art. 10.7)

Verde urbano

 esistente (art. 8.2)


 di nuova previsione (pertinenze indirette)
(art. 8.4)

Aree verdi di fruizione pubblica

 esistenti/in fase di realizzazione

INFRASTRUTTURE PER LA RIQUALIFICAZIONE
AMBIENTALE E LA RESILIENZA DEGLI AMBITI
COSTRUITI (Art. 10.5)

20 nuovi parchi

 Art. 10.5.a

Aree pubbliche da forestare/piantumare

 Art. 10.5.d

Figura 21 - Estratto tavola S03