

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA RELATIVA AL  
PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO  
'POST EXPO - MIND: PROGETTO DI RIGENERAZIONE PER UNO SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE'**

**DICHIARAZIONE DI SINTESI FINALE**

*(ai sensi dell'art. 9, Direttiva 2001/42/CE, del punto 5.16, DCR 13 marzo 2007 n. 8/0351 e del punto 6.8, allegato 1, della DGR 10 novembre 2010, n. 9/761)*

per IL DIRETTORE  
AREA PIANIFICAZIONE TEMATICA E VALORIZZAZIONE AREE  
Autorità Procedente  
Arch. Giancarlo TANCREDI

IL DIRETTORE  
Arch. Simona Collarini

VISTO D'INTESA

IL DIRETTORE  
AREA RISORSE IDRICHE E IGIENE AMBIENTALE  
Autorità Competente  
Dott. Angelo PASCALE

*Gennaio 2020*



## **Sommario**

1. Premessa
2. Integrazione tra processo di pianificazione e di valutazione ambientale
3. Schema procedurale metodologico del percorso di valutazione ambientale
4. Soggetti coinvolti, informazioni circa le consultazioni e partecipazione del pubblico
5. Contenuti del PII, alternative/strategie di sviluppo e motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di piano
6. Modalità di integrazione delle considerazioni ambientali e considerazione delle alternative nel Rapporto Ambientale
7. Modalità di integrazione del Parere Motivato nel PII
8. Modalità di integrazione del Parere Motivato FINALE nel PII
9. Misure previste in merito al monitoraggio

## **1. Premessa**

La Direttiva 2001/42/CE stabilisce, all'art. 9, paragrafo 1. punto b), che nel momento dell'adozione di un piano o programma, le autorità di cui all'art. 6 della stessa Direttiva e il pubblico siano informati e venga messo a loro disposizione, oltre il piano o il programma adottato, anche una Dichiarazione di Sintesi in cui si illustri il percorso di valutazione effettuato, evidenziando, in particolare, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma, come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e delle consultazioni condotte sul piano o programma stesso.

Allo stesso art. 9, paragrafo 1, punto c) è previsto che vengano messe a disposizione dei soggetti sopracitati le misure adottate in merito al monitoraggio ai sensi dell'art. 10.

Inoltre, al punto 5.16 del Documento attuativo dell'art. 4 della LR 11/03/2005 n. 12, "Indirizzi Generali per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi", approvato dal Consiglio Regionale con delibera del 13/03/2007, si dichiara che l'Autorità Procedente, d'intesa con l'Autorità Competente per la VAS, provvede a predisporre la "Dichiarazione di Sintesi" nella fase sia di adozione sia di approvazione.

Con riferimento ai contenuti del D. Lgs. n.152/2006 ed ai criteri operativi deliberati dalla Giunta Regionale di cui alla DGR 9/761 del 10/11/2010, Allegato 1, nella Dichiarazione di Sintesi l'Autorità Procedente:

- riepiloga sinteticamente il processo integrato del piano e della valutazione
- elenca i soggetti coinvolti e fornisce informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione del pubblico
- dà informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione, in particolare sugli eventuali contributi ricevuti e sui pareri espressi
- illustra le alternative/strategie di sviluppo e le motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di Piano
- dà conto delle modalità di integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare di come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale
- dichiara come si è tenuto conto del Parere Motivato
- descrive le misure previste in merito al monitoraggio.

Il presente documento costituisce la Dichiarazione di Sintesi del processo di Valutazione Ambientale Strategica relativa al Programma Integrato di Intervento "POST EXPO - MIND: PROGETTO DI RIGENERAZIONE PER UNO SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE".

Nella sua redazione si è fatto riferimento a tutti i documenti istruttori predisposti dagli Uffici Comunali, in particolare i verbali delle Conferenze di Servizi previsti nella fase di consultazione pubblica, i pareri prodotti, le osservazioni pervenute, nonché il complesso degli elaborati tecnici predisposti per il processo di pianificazione e messi a disposizione sul sito web del Comune di Milano e sul sito web regionale SIVAS.

## **2. Integrazione tra processo di pianificazione e di valutazione ambientale**

La normativa esistente, a partire dalla Direttiva europea, sottolinea chiaramente la necessità di integrare la VAS nel percorso di pianificazione.

Le norme e la direttiva stessa vanno anche oltre, affermando che l'integrazione deve "...essere effettuata durante la fase preparatoria del piano..." (art 4 c. 1 Direttiva) e deve essere estesa all'intero ciclo di pianificazione, compreso il controllo degli effetti ambientali significativi conseguenti all'attuazione del piano (art 10). Di conseguenza, la VAS deve essere attivata fin dalle prime fasi del processo decisionale, nel momento in cui si raccolgono le proposte dagli attori sul territorio e si avvia il dibattito per arrivare, confrontando le alternative, alle prime scelte strategiche sull'assetto da dare al Piano.

La VAS deve, quindi, accompagnare tutto il percorso di formulazione, dibattito e adozione/approvazione del Piano, estendendosi anche alle fasi di attuazione e gestione, con la previsione e la realizzazione del programma di monitoraggio.

L'integrazione tra percorso di VAS e processo decisionale di Piano ha principalmente la finalità di portare a considerare in modo più sistematico gli obiettivi di sostenibilità ambientale all'interno del processo decisionale sul Piano e, in tal senso, il grado di integrazione raggiunto rappresenta esso stesso una misura del successo degli scopi della VAS. Si veda in proposito l'art 1 della Direttiva, nel quale si evidenzia che: "La presente direttiva ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile...".

In Lombardia, la LR 12/2005 sottolinea la necessità di una stretta integrazione fra le competenze di pianificazione dei diversi enti, affermando che: "il governo del territorio si attua mediante una pluralità di piani, fra loro coordinati e differenziati, i quali, nel loro insieme, costituiscono la pianificazione del territorio stesso" (art 2 c. 1).

La legislazione regionale richiama più volte la necessità di una stretta integrazione tra i documenti di pianificazione e programmazione territoriale e urbana e percorso di VAS, e questo non solo nell'art 4 della L.R 12/2005 e nel documento "Indirizzi generali per la valutazione ambientale strategica dei piani e programmi" approvato dal Consiglio Regionale il 13/03/2007, ma anche nel documento "Modalità per la pianificazione comunale" attuativo dell'art 7 della L.R. 12/2005, approvato dalla Giunta Regionale nel dicembre 2005.

La VAS relativa al PII MIND è stata in questa sede intesa come occasione per ampliare e arricchire il metodo di lavoro, affiancando agli strumenti classici della pianificazione anche

gli strumenti di valutazione ambientale. La VAS non è stata, quindi, semplicemente un elemento valutativo, ma si è integrata nel PII e ne è diventata elemento costruttivo, gestionale e di controllo. In tale senso la VAS ha dovuto essere molto fluida e flessibile, basata su un attento studio delle caratteristiche che i processi decisionali assumono localmente.

All'interno del processo di pianificazione, la VAS ha rivestito, pertanto, un ruolo fondamentale, individuando inizialmente i principi di sostenibilità d'interesse per il PII e riconoscendo i diversi condizionamenti alle differenti scale, al fine di fornire programma un complesso quadro di riferimento verso cui rapportarsi nella propria definizione e assumendo, successivamente, tali informazioni per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni proposte dal PII stesso.

Si è affrontato il primo passaggio scegliendo di dare continuità agli esiti del procedimento di VAS svolto relativamente all'AdP EXPO e quindi si è stabilito di considerare innanzitutto gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati per la fase post expo dall'Osservatorio istituito per il monitoraggio VAS dell'AdP EXPO unitamente ai riferimenti internazionali, nazionali e derivanti da strumenti locali specifici.

Anche l'individuazione dei vincoli e delle tutele alla scala di riferimento e la messa a sistema dei fattori di attenzione ambientale sono stati passaggi fondamentali per restituire al processo decisionale ulteriori orientamenti alla sua definizione.

La fase successiva del processo valutativo ha visto l'analisi del grado di coerenza del PII con il sistema assunto, identificando e valutando i potenziali effetti attesi dalle azioni proposte dal PII, e definendo gli indirizzi di sostenibilità per la fase attuativa.

Un importante momento di confronto tra il processo decisionale e quello valutativo è stato l'individuazione di un sistema di indicatori per il monitoraggio degli effetti del PII, il quale consentirà di verificare l'attuazione delle azioni e degli interventi previsti e di controllarne gli effetti sull'ambiente nel tempo.

### **3. Schema procedurale metodologico del percorso di valutazione ambientale**

Le modalità di svolgimento, di informazione e comunicazione della Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi sono definite dalla normativa regionale vigente, in particolare, da ultimo, con Deliberazione della Giunta Regionale n. IX/761 del 10/11/2010 (integrazione delle D.G.R. VIII/6420 del 27/12/2008 e D.G.R. VIII/10971 del 30/12/2009) e della D.G.R. IX/3868 del 22/07/2012.

Viene scelto come riferimento il modello generale (Allegato 1) della citata D.G.R. n. IX/761 del 10/11/2010, nel quale si delineano le seguenti fasi:

- “preparazione ed orientamento” (0-1): mirata alla definizione degli orientamenti iniziali di Piano e alla redazione del Rapporto Preliminare (documento di scoping) sulla base di una prima analisi di sostenibilità;
- “elaborazione e redazione” (2): da condurre a seguito della determinazione degli obiettivi generali, della definizione dell’ambito di influenza del Piano e dell’avvio del confronto con pubblico e soggetti interessati, culmina nella redazione del Piano e del Rapporto Ambientale;
- “adozione/approvazione” (3): comprende la messa a disposizione degli elaborati di piano e di VAS, al fine di conseguire pareri, contributi, ed osservazioni in merito alle scelte effettuate;
- “attuazione e gestione” (4): a valle dell’approvazione del Piano, comprende l’attuazione del Piano e la verifica periodica degli effetti delle azioni di piano tramite monitoraggio.

Di seguito si riporta il modello contenuto nella D.G.R. n. IX/761 del 10/11/2010.

Fase del P/P	Processo di P/P	Valutazione Ambientale VAS
Fase 0 Preparazione	P0.1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0.2 Incarico per la stesura del P/P P0.3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0.1 Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale A0.2 Individuazione autorità competente per la VAS
Fase 1 Orientamento	P1.1 Orientamenti iniziali del P/P	A1.1 Integrazione della dimensione ambientale nel P/P
	P1.2 Definizione schema operativo P/P	A1.2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto
	P1.3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'autorità procedente su territorio e ambiente	A1.3 Verifica delle presenze di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
Conferenza di valutazione	avvio del confronto	
Fase 2 Elaborazione e redazione	P2.1 Determinazione obiettivi generali	A2.1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2.2 Costruzione scenario di riferimento e di P/P	A2.2 Analisi di coerenza esterna
	P2.3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2.3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori A2.4 Valutazione delle alternative di P/P e scelta di quella più sostenibile A2.5 Analisi di coerenza interna A2.6 Progettazione del sistema di monitoraggio A2.7 Studio di Incidenza delle scelte del piano sui siti di Rete Natura 2000 (se previsto)
	P2.4 Proposta di P/P	A2.8 Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica
	messa a disposizione e pubblicazione su web (sessanta giorni) della proposta di P/P, di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati invio Studio di incidenza (se previsto) all'autorità competente in materia di SIC e ZPS	
Conferenza di valutazione	valutazione della proposta di P/P e del Rapporto Ambientale	
	Valutazione di incidenza (se prevista): acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell'autorità preposta	
PARERE MOTIVATO predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente		
Fase 3 Adozione Approvazione	3.1 ADOZIONE - P/P - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi	
Schema di massima in relazione alle singole tipologie di piano	3.2 DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / TRASMISSIONE Deposito presso i propri uffici e pubblicazione sul sito web sivas di: P/P, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione, delle Province e dei Comuni. Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della documentazione integrale. Pubblicazione sul BURL della decisione finale	
	3.3 RACCOLTA OSSERVAZIONI	
	3.4 Controdeduzioni alle osservazioni pervenute, a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione.	
	PARERE MOTIVATO FINALE predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente	
	3.5 Aggiornamento degli atti del P/P in rapporto all'eventuale accoglimento delle osservazioni. APPROVAZIONE - P/P - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi finale	
	3.6 Deposito degli atti presso gli uffici dell'Autorità procedente e informazione circa la decisione	
Fase 4 Attuazione gestione	P4.1 Monitoraggio dell'attuazione P/P P4.2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4.3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A4.1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica

La tabella seguente riassume, per ciascuna fase, i soggetti coinvolti, le attività/modalità di svolgimento e i tempi relativi.

Fase		Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
<b>Preparazione</b>	Avvio della procedura	<b>Autorità procedente</b> Direttore Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree	Determina dirigenziale n. 37 di avvio procedimento VAS PII MIND	19/07/2017
		<b>Autorità competente</b> Direttore Area Ambiente ed Energia	Pubblicazione avvio del procedimento VAS PII MIND	26/07/2017
			Nota del Comune di Rho PG 0038194 di delega al Comune di Milano per la funzione di Autorità Procedente anche ai fini dell'individuazione dell'Autorità Competente	03/07/2017
			Determina dirigenziale n. 49 di nomina dell'Autorità competente (per tutti i P/P dell'Area PUG)	23/10/2015
			Determina dirigenziale n. 70 di nomina dei soggetti competenti in materia ambientale, enti territorialmente competenti, soggetti territorialmente interessati e per la definizione delle modalità di partecipazione del pubblico	21/11/2017
<b>Orientamento/ Conferenza di Valutazione</b>	Prima seduta della conferenza di valutazione	<b>Autorità competente</b> <b>Autorità procedente</b>  Soggetti competenti in materia ambientale  Enti territorialmente competenti  Soggetti territorialmente interessati	Illustrazione delle linee di indirizzo del PII MIND e illustrazione contenuti del Rapporto Preliminare	17/01/2018 (messa a disposizione del Rapporto Preliminare in data 22/12/2017)
<b>Elaborazione e redazione</b>	Forum pubblico	<b>Autorità competente</b> <b>Autorità procedente</b>	Illustrazione delle linee di indirizzo del PII MIND e indicazioni per i contenuti del Rapporto Ambientale	26/09/2018
	Incontri e istruttoria tecnica	Comune di Milano – coordinamento da parte dell'Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree  AREXPO  AMAT	Redazione proposta di PII  Redazione Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica	Incontri e istruttoria tecnica da gennaio a dicembre 2018
<b>Partecipazione alla fase di elaborazione</b>	Messa a disposizione mediante pubblicazione sul sito web del Comune, della	<b>Autorità procedente</b> <b>Autorità competente</b>	Pubblicazione della documentazione integrale	21/12/2018 al 19/02/2019

	Regione e presso gli uffici del Comune: - proposta di PII - Rapporto Ambientale - Sintesi non Tecnica			
<b>Conferenza di Valutazione</b>	Seconda seduta della conferenza di valutazione	<b>Autorità competente</b> <b>Autorità procedente</b>  Soggetti competenti in materia ambientale  Enti territorialmente competenti  Soggetti territorialmente interessati	Illustrazione e discussione della proposta di PII e del Rapporto Ambientale	28/01/2019
<b>Attività istruttoria e presentazione proposta di adozione del PII alla Giunta Comunale</b>		<b>Autorità competente</b> <b>Autorità procedente</b>	Determina dirigenziale n. 172 - Parere Motivato  Redazione Dichiarazione di Sintesi	17/05/2019  30 settembre 2019
<b>Adozione /approvazione</b>	Adozione	<b>Giunta Comunale</b>	DGC n. 1654 di adozione del PII	04/10/2019
	Messa a disposizione PII adottato per osservazioni	<b>Autorità procedente</b>	Pubblicazione della documentazione integrale e presentazione osservazioni	Da 05/11/2019 a 05/12/2019
		<b>Autorità competente</b> <b>Autorità procedente</b>	Redazione Parere Motivato Finale  Redazione Dichiarazione di Sintesi Finale	Gennaio 2020  Gennaio 2020

Si evidenzia infine che il PII MIND è soggetto a procedura PAUR, avviata in data 25/01/2019 in ragione della appartenenza alle seguenti fattispecie individuate dalla LR 5/2010:

- Allegato A punto b.2
- Allegato B punto 7.b.1.

La prima riunione della conferenza dei servizi decisoria PAUR si è tenuta presso la Regione Lombardia il 17 maggio 2019; il 10 luglio 2019 si è tenuta una ulteriore riunione che ha portato alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni da parte della Regione Lombardia riassunti nell'elaborato "Richiesta di integrazioni" datato luglio 2019. Tali chiarimenti ed integrazioni sono stati depositati da Arexpo in data 09 dicembre 2019 dando conseguentemente luogo alla ripresa dei lavori; una terza riunione si è tenuta in data 20 dicembre 2019.

A riguardo, come richiamato dalle NTA del PII si ricorda che in fase di attuazione si dovranno recepire le prescrizioni, i suggerimenti e le raccomandazioni ad esito della conclusione della procedura per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR).

#### 4. Soggetti coinvolti, informazioni circa le consultazioni e partecipazione del pubblico

Con Determinazione Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (in atti PG 527849/2017) il Direttore dell'Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree del Comune di Milano d'intesa con il Direttore dell'Area Ambiente e Energia del Comune di Milano, Autorità competente per la VAS, con riferimento al procedimento di VAS, ha individuato i soggetti e gli Enti interessati nel processo di VAS, riportati nella tabella seguente:

Soggetti da consultare obbligatoriamente
Soggetti competenti in materia ambientale
<ul style="list-style-type: none"><li>• ARPA Lombardia – Dipartimento di Milano e Monza Brianza</li><li>• ATS Milano – Città Metropolitana</li><li>• Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Milano</li></ul>
Enti territorialmente interessati
<ul style="list-style-type: none"><li>• ARPA Lombardia – Dipartimento di Milano e Monza Brianza</li><li>• ATS Milano – Città Metropolitana</li><li>• Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Milano</li></ul>
Soggetti funzionalmente interessati da invitare alla Conferenza di Valutazione
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*</li><li>• Municipio n. 8</li><li>• AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po)</li><li>• ETVilloresi (Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi)</li><li>• ATO Città Metropolitana di Milano;</li><li>• MM s.p.a. (Metropolitana Milanese)</li><li>• Agenzia di bacino del TPL del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia</li><li>• Unareti s.p.a.;</li><li>• ATM s.p.a</li><li>• ASPI s.p.a (Autostrade per l'Italia);</li><li>• Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.;</li><li>• ANAS</li><li>• SATAP</li><li>• Società RFI</li><li>• Terna s.p.a</li><li>• Enel</li><li>• Hera luce</li><li>• Amiacque</li><li>• STIE</li><li>• Rete Fognatura consortile: IANOMI s.p.a.</li><li>• NED - NUOVENERGIE DISTRIBUZIONE s.r.l.SNAM RETE GAS</li></ul>

- Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
- Ente Nazionale per Assistenza al Volo (ENAV)
- Società Fiera Milano s.p.a
- Fondazione Fiera\*
- Società Poste
- Società Euromilano s.p.a
- Società Expo 2015 in liquidazione

#### Singoli settori del pubblico interessati all'iter decisionale

- associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale
- associazioni delle categorie interessate
- ordini e collegi professionali
- rappresentanze estere
- consorzi irrigui, di bonifica e di depurazione
- università ed enti di ricerca
- soggetti gestori dei servizi pubblici operanti sul territorio di Milano
- singoli cittadini o associazioni di cittadini ed altre forme associate di cittadini che possono subire gli effetti della procedura decisionale in materia ambientale o che abbiano un interesse in tale procedura

\* soggetti inseriti in corso di procedura su segnalazione dei soggetti stessi o di soggetti terzi

In data 22/12/2017, l'Autorità Procedente ha pubblicato sul sito web regionale SIVAS e sul sito web comunale, nonché, mediante deposito in libera visione presso gli Uffici comunali, a far data dal 22/12/2017 al 22/01/2018, il Documento di scoping. Di tale deposito è stata data comunicazione, attraverso posta elettronica certificata, a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017 (P.G. 527849/2017). Il Comune di Rho ha altresì proceduto alla pubblicazione sul proprio sito web del Documento di scoping.

In data 17/01/2018 si è tenuta la prima Conferenza di Valutazione-seduta introduttiva, il cui verbale è stato pubblicato sul sito regionale SIVAS e allegato quale parte integrante e sostanziale del Parere Motivato (Allegato n. 2). Tale Conferenza è stata convocata mediante posta elettronica certificata inviata a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017.

A seguito della messa a disposizione del Documento di scoping, sono pervenuti complessivamente 12 osservazioni e contributi, pubblicati integralmente a corredo del verbale della conferenza VAS e le cui modalità di integrazione nella procedura di VAS è riportata all'interno del Rapporto Ambientale.

Il processo di costruzione del PII e della relativa VAS è stato supportato dallo svolgimento di un Forum Pubblico, che si è tenuto il 26/09/2018 presso l'Auditorium Cascina Triulza. Il Forum ha costituito un momento di confronto con la cittadinanza e i soggetti interessati: la

scelta di effettuarlo in una fase antecedente alla messa a disposizione della proposta di PII e del relativo Rapporto Ambientale ha permesso di raccogliere dei suggerimenti e dei contributi utili alla costruzione delle proposte progettuali del PII e all'elaborazione del relativo Rapporto Ambientale.

In data 21/12/2018, l'Autorità Procedente ha pubblicato sul sito web regionale SIVAS e sul sito web comunale, nonché, mediante deposito in libera visione presso gli Uffici comunali, a far data dal 21/12/2018 al 19/02/2019, la proposta del PII MIND unitamente al relativo Rapporto Ambientale e alla relativa Sintesi non Tecnica. Tale pubblicazione è stata effettuata anche dal Comune di Rho sul proprio sito web. Nella stessa data l'Autorità Procedente ha pubblicato l'avviso di messa a disposizione della suddetta documentazione sul sito web regionale SIVAS e sul sito web comunale). In data 28/01/2019 si è tenuta la seconda Conferenza di Valutazione- seduta conclusiva, il cui verbale è stato pubblicato sul sito web regionale SIVAS ed è allegato al Parere Motivato (Allegato n. 2). Tale Conferenza è stata convocata mediante posta elettronica certificata inviata a tutti i soggetti individuati con Determina Dirigenziale n. 70/2017 del 21/11/2017.

A seguito della messa a disposizione della proposta del PII MIND, del relativo Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica, sono pervenuti complessivamente 13 osservazioni e contributi.

I contributi pervenuti sono stati analizzati e controdedotti nella "Relazione Istruttoria del Parere Motivato alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa al PII MIND" che costituisce allegato 1 al Parere motivato e sono riportati integralmente nell'allegato 3 al Parere Motivato.

Per quanto concerne osservazioni e pareri espressi in sede di conferenza da parte di Enti e soggetti interessati, ai quali si è data immediata risposta durante lo svolgimento dello stesso incontro, si rimanda ai verbali delle singole Conferenze di Valutazione (allegato 2 al Parere Motivato).

## **5. Contenuti del PII, alternative/strategie di sviluppo e motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di piano**

Il Piano Integrato di Intervento (PII), che raccoglie l'eredità di Expo e che si candida a diventare il luogo di sperimentazione delle nuove forme dell'innovazione e del nuovo vivere urbano, si pone l'obiettivo di realizzare, in maniera unitaria, una "piattaforma" fortemente infrastrutturata su cui fondare processi di innovazione scientifica, economica, sociale e culturale, capace di cogliere la sfida della contemporaneità per il benessere degli individui, per la qualità della vita e per la cura delle persone.

Il PII ha, tra i suoi principali obiettivi, quello di costruire un "ecosistema" sostenibile, in grado di far emergere una nuova comunità e di rappresentare un modello esemplare che promette di diventare un nuovo catalizzatore urbano, caratterizzato da un sostanziale mix funzionale e sociale connesso, non solo al centro di Milano, ma anche agli epicentri limitrofi.

Nell'area del Sito sorgerà pertanto un quartiere che accoglierà eccellenze legate al sapere ed alla ricerca, in particolare il Polo di ricerca scientifica Human Technopole, il nuovo Campus delle facoltà scientifiche dell'Università degli Studi di Milano, nonché l'IRCCS Galeazzi - "Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico"; il tutto nell'orizzonte originale della "cultura politecnica" di Milano: Milano Innovation District (MIND).

Le funzioni private che verranno insediate saranno caratterizzate da eterogeneità funzionale, sociale e morfologica. Uno dei principi fondamentali nella costruzione del nuovo quartiere sarà la possibilità di garantire adeguamenti del mix funzionale e del relativo scenario planivolumetrico nel corso del tempo a seguito ed alla luce di nuove e diverse esigenze espresse dalla collettività. Questo permetterà ai diversi portatori di interesse di sviluppare liberamente la qualità architettonica e la funzionalità del proprio lotto, in base alle diverse esigenze e agli obiettivi fondamentali del progetto di cui i mix funzionali anticipati nell'ambito della procedura di VAS rappresentano un esempio.

Il Piano, che si caratterizza per la sua capacità intrinseca di adattarsi nel tempo per accogliere e incubare condizioni dinamiche e destinate a mutare, affianca, alle funzioni scientifiche e di ricerca, spazi di vita e di lavoro all'avanguardia, luoghi pubblici per la socializzazione, spazi commerciali diffusi, aree dedicate alla cultura, allo sport e al tempo libero, da concepire in un disegno unitario e aperto a tutti con il contesto urbano circostante e con la città metropolitana.

Dal punto di vista dell'inquadramento procedurale e attuativo, il PII di cui trattasi, muove dalle disposizioni dettate dall'Accordo di Programma (AdP) stipulato nel 2011 tra Comune

di Milano, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Rho, Poste Italiane S.p.a., con l'adesione della Società Expo 2015 S.p.a. ed Arexpo S.p.a. (D.p.g.r. 7471/2011) e finalizzato a consentire la realizzazione dell'Expo Milano 2015, oltre che a definire idonea disciplina urbanistica per la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento (Post Expo).

In tale contesto è fondamentale segnalare due circostanze, particolarmente singolari e significative che caratterizzano il Piano e lo sviluppo dell'area:

1. la prima è rappresentata dal fatto che le opere di infrastrutturazione e di servizio pubblico sono già state realizzate a servizio di Expo 2015 e quindi antecedentemente alla futura realizzazione delle opere da parte dei privati;
2. la seconda è l'anticipazione della realizzazione delle funzioni pubbliche e di interesse pubblico sopra citate, rispetto alla futura realizzazione delle opere da parte dei privati.

Queste circostanze eccezionali consentono di porre solide basi per una grande qualità programmatica e progettuale, nonché per una pianificazione territoriale e urbanistica organica e rispettosa di uno sviluppo integrato.

Quanto si propone è quindi un approccio territoriale integrato ed innovativo. Un processo che, diversamente da quanto di solito accade nelle grandi iniziative di trasformazione urbana, qui si svolge al contrario e che, proprio per la sua virtuosa peculiarità, "obbliga" gli operatori economici privati a recepire, valorizzandole, le preesistenze, ponendosi come soggetto corresponsabile dell'integrazione delle dotazioni pubbliche, del miglioramento della qualità di vita, della conservazione dell'ambiente naturale, nonché della costituzione di capitale umano, economico e istituzionale.

Dal punto di vista morfologico, il concept che ha guidato la redazione del PII, a partire dal passaggio culturale dal visitatore dell'Esposizione Universale del 2015 al nuovo abitante di Mind, ha avuto inizio con lo studio delle caratteristiche tipologiche e morfologiche della Città di Milano, con l'obiettivo di assimilare le strategie vincenti dagli impianti passati e combinare, in una miscela equilibrata, tradizione e contemporaneità. L'osservazione della Milano medievale, moderna e contemporanea, ha permesso di misurare le proporzioni del sito, confrontandolo con il tessuto urbano esistente con l'ambizione di costruire una nuova città per l'uomo, eleggendo le caratteristiche morfologiche che meglio definiscono la scala umana di queste porzioni di città.

I principi progettuali della visione costituiscono il cappello concettuale sotto al quale ogni azione strategica del progetto viene sviluppata. In ambito urbano, la visione si traduce in principi finalizzati a guidare il disegno urbano. Tra questi:

- Il decumano come asse del progetto;
- La centralità del Cardo;
- Il Common Ground e la permeabilità urbana;
- L'acqua come elemento di connessione.

Il Piano prevede la realizzazione di un parco tematico che connoterà l'intero sviluppo dell'area rispettando l'impianto originario del sito anche attraverso la valorizzazione ecologico-ambientale. Il parco tematico conetterà le funzioni pubbliche e private, generando continuità di relazioni tra le altre ancore pubbliche e di interesse pubblico e si strutturerà lungo il Decumano e il Cardo, nel pieno rispetto dell'impianto originario del sito.

L'infrastruttura verde è una delle componenti principali di tale parco e si compone di tre principali parchi pubblici: Parco del Cibo e della Salute presso Cascina Triulza, Parco dello Sport e dell'Intrattenimento presso l'Università e Parco Verde Blu, un percorso nel verde caratterizzato dalla presenza del canale, eredità di Expo 2015, e principale componente di qualità ecologica ed ambientale del sito.

I parchi verdi, gli spazi aperti, le piazze, i viali e il parco lineare del Cardo e del Decumano che svolge un importante ruolo di garanzia funzionale e localizzativa, costituendosi di fatto come elemento di continuità nell'attraversamento del sito, sono fortemente connessi tra di loro e con il contesto del progetto privato e pubblico e del territorio limitrofo, attraverso una serie di connessioni verdi di interesse pubblico, poste a garanzia della permeabilità dell'intero sviluppo.

Partendo dalla valorizzazione e dall'uso degli ambiti esistenti, la realizzazione del Parco Tematico avverrà per fasi successive ed incrementalmente, seguendo e completando lo sviluppo delle funzioni pubbliche e private. In tutte le fasi di attuazione del PII, inoltre, al fine di vivere gli spazi pubblici anche durante la lunga fase di cantiere (10 anni) verrà garantita la fruizione degli spazi pubblici posti lungo il Cardo e il Decumano, indipendentemente dall'attivazione dei singoli Stralci Funzionali.

Il progetto prevede che il piano terra dei nuovi lotti sia un luogo di incontro, scambio ed interazione tra gli abitanti del sito e i suoi visitatori. Un sistema di corti pubbliche e semi-pubbliche permetterà una nuova permeabilità e nuove tipologie di spazi e di usi. Il cosiddetto 'Common Ground'. I nuovi lotti, infatti, grazie alla qualità dello spazio pubblico ed ai passaggi al piano terra permetteranno di definire un nuovo sistema di relazioni

urbane tra gli spazi privati e pubblici, contribuendo a creare un'atmosfera vivace in tutta l'area pedonale, stimolandone l'attraversamento.

Tali aree costituiranno la base per i servizi condivisi e per il Living Lab; gli spazi pubblici saranno infatti attivati e capaci di rispondere alle interazioni dei passanti, grazie anche alla possibilità di esporre e testare sul campo prototipi e tecnologie smart.

Il Common Ground, completamente aperto e privo di recinzioni, crea connessioni sia interne all'area di sviluppo, sia con il territorio circostante, costituendo luogo di incontro, scambio ed interazione tra gli abitanti e i fruitori del Sito.

Il Common Ground realizzato su aree cedute, asservite e/o aperte al pubblico, rappresenterà un luogo integralmente e permanentemente fruibile e aperto a tutti.

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla mobilità, Il piano della mobilità prevede una serie di interventi di potenziamento dell'infrastruttura esistente per permettere una ricucitura del Sito al sistema viario limitrofo. Le modalità con cui tali interventi saranno realizzati si legano alla volontà di "abbattere le barriere esistenti" e di allargare quindi l'ambito della trasformazione urbanistica in modo tale da innescare un più ampio processo di rigenerazione territoriale.

Il modello di mobilità interna al sito (che comprende pedonalità, ciclabilità, un'offerta multimodale di servizi di trasporto pubblico - collettiva e individuale - e di condivisione nell'ambito della logistica e della movimentazione delle merci) gravita attorno ai principi di mobilità lenta, sostenibile (nello specifico elettrica), innovativa (possibilmente a guida autonoma), e ad alto contenuto tecnologico, anche rispetto ai sistemi di gestione, controllo ed informazione.

La strategia energetica del PII è stata elaborata per massimizzare l'approccio sostenibile del progetto e puntare al superamento delle esigenze imposte dai limiti normativi previsti per le nuove costruzioni. A tal fine, compatibilmente con le peculiarità del Sito e la fattibilità tecnica, le soluzioni adottate seguono i principi della massima efficienza tecnologica rispetto alla baseline di mercato, della massimizzazione dell'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (FER) e/o cogenerative e della riduzione dei fabbisogni mediante il miglioramento delle performance dei sistemi edificio/impianto.

I driver strategici di progetto, in base ai quali sono stati individuati i possibili scenari di approvvigionamento energetico, mirano a due obiettivi principali: la massima sostenibilità ambientale e la massima flessibilità nella gestione energetica del sito.

Inoltre, tutte le reti tecnologiche esistenti, già eredità di Expo 2015, saranno riutilizzate, implementandole dove necessario, anche con nuove linee dedicate ai nuovi servizi

energetici, sempre rispettando la distribuzione principale in asse con il Decumano, del quale si cercherà di preservare la conformazione relativa alle opere sia superficiali sia interrate; particolare attenzione sarà dedicata anche alla conservazione delle tensostrutture che compongono la copertura del Decumano.

Infine, il PII è concepito in modo da adeguarsi, nel lungo periodo, agli impatti determinati dai cambiamenti sociali, economici e ambientali che si realizzeranno su scala locale e internazionale, secondo il concetto di resilienza. I fattori di resilienza maggiormente caratterizzanti per il progetto sono: la compartecipazione della parte pubblica e della parte privata e la capacità di legare competenza scientifica e saperi umanistici nell'orizzonte originale della "cultura politecnica" di Milano. La visione del progetto tiene fermi i principi che privilegiano lo sviluppo di un'economia della conoscenza, dell'innovazione e della sostenibilità che favorisca occupazione e coesione sociale. La strategia proposta per le infrastrutture del sito, supporterà l'adattabilità tramite l'adozione di tecnologie di gestione intelligenti, consentendo il già citato approccio per fasi dello sviluppo a lungo termine.

## **6. Modalità di integrazione delle considerazioni ambientali e considerazione delle alternative nel Rapporto Ambientale**

La VAS, nel perseguimento dell'obiettivo strategico di integrare e rendere coerente il processo di pianificazione orientandolo verso la sostenibilità, consente l'inserimento della dimensione e delle tematiche ambientali negli atti di pianificazione e programmazione, nonché la diretta e costante partecipazione ai processi decisionali dei portatori d'interesse ambientale istituzionali, economici e sociali. La valutazione ambientale deve pertanto essere intesa come un processo che accompagna e si integra in tutte le differenti fasi della redazione di un Piano/Programma come un fattore di razionalità finalizzato ad accrescerne qualità, eccellenza ed efficacia.

Pertanto, coerentemente con quanto previsto dalla normativa, il processo di VAS svolto per il PII si è posto l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente attraverso modalità interattive e iterative, integrando tutte le fasi di elaborazione del programma in un processo allargato di governo del territorio. Il processo si pone in continuità e in coerenza con il procedimento di VAS svolto nell'ambito dell'AdP Expo del 2011, adeguandone tuttavia gli esiti al mutato scenario di trasformazione del territorio.

### ***Obiettivi guida***

In questa cornice, gli obiettivi guida che hanno orientato la programmazione degli interventi sono riferibili a due 'macroambiti', entrambi significativi per la rigenerazione dell'area: 'ambiente costruito e naturale' e 'ambito socioeconomico'.

Gli obiettivi riferiti alla 'qualità dell'ambiente costruito e naturale' sono:

- la sostenibilità, la flessibilità e la resilienza del progetto complessivo;
- la qualità morfologica intesa come qualità dell'ambiente costruito in equilibrio con l'ambiente naturale, la densità edilizia, il disegno e la presenza del verde pubblico urbano, privilegiando l'unitarietà del parco;
- la sperimentazione di una nuova prassi per la rigenerazione urbana, attraverso l'attivazione di partenariati, la promozione di strumenti finanziari intersettoriali e schemi di finanziamento per lo sviluppo urbano integrato;
- la proposta di mix funzionali definiti anche attraverso forme di creatività e di processi collaborativi nonché l'inserimento di funzioni, format e attrattori di livello internazionale;
- la qualità e l'innovazione della mobilità al fine di ottenere la permeabilità dell'area;

- la collocazione di attività produttive nazionali ed internazionali, dinamiche, innovative, capaci di favorire l'integrazione funzionale tra diversi settori economici, di generare diverse economie di scala e sperimentare nuove economie sostenibili;
- la qualità operativa, tecnica e gestionale, ossia la qualità dei progetti e dei processi che li generano e li gestiscono nel tempo.

Gli obiettivi riferiti all'ambito 'socioeconomico' sono:

- il potenziamento dell'attrattività complessiva del sistema socioeconomico della città di Milano con effetti benefici per quanto attiene alla vivibilità dei luoghi, all'occupazione, alla formazione, alla qualità dello spazio pubblico;
- le opportunità di sviluppo socioeconomico attraverso la valorizzazione della comunità locale, il processo di internazionalizzazione e le ricadute occupazionali;
- la qualità delle funzioni pubbliche e di interesse pubblico, quali il progetto IRCCS, il Campus Universitario ed il polo di ricerca Human Technopole, in modo che possano costituire esempio di buona prassi a livello europeo;
- la qualità della vita, del lavoro e della formazione attraverso la generazione di reti collaborative;
- l'innovazione dei servizi e la collocazione di funzioni e servizi di prossimità al cittadino;
- la creazione di nuove progettualità in grado di trainare altri territori, di costituire azioni volano di tipo economico e sociale; di creare reti europee e trans-europee; di stimolare processi di co-creazione e partecipazione attiva; di fondare nuovi percorsi di innovazione sociale, economica e culturale;
- la promozione di progetti sperimentali, che incorporino una rilevante dimensione di ricerca;
- il coinvolgimento delle funzioni pubbliche nella definizione e formazione delle professionalità del futuro e nella generazione di ambienti didattici creativi;
- la comunicazione efficace delle iniziative dello sviluppo e la promozione di iniziative ed eventi per la promozione dello sviluppo e della partecipazione degli stakeholder istituzionali e privati.

Come già accennato, per dare continuità agli esiti del procedimento di VAS svolto relativamente all'AdP EXPO, nell'ambito dell'elaborazione del PII MIND e della relativa VAS, si è stabilito di considerare innanzitutto gli obiettivi di sostenibilità ambientale

individuati per la fase post expo dall'Osservatorio istituito per il monitoraggio VAS dell'AdP EXPO.

Nella relazione della sintesi finale del suddetto Osservatorio, pubblicata in data 5/12/2017, è stata fornita un'indicazione sugli obiettivi di sostenibilità da considerare anche nella fase Post-Expo o perché chiaramente richiesto dal Rapporto Ambientale/Parere Motivato Expo o perché ritenuti ancora validi, benché da rimodulare in ragione dei nuovi scenari di sviluppo dell'area nel frattempo intercorsi. Tali obiettivi sono riportati integralmente nell'Allegato 1 al Parere Motivato.

### **Scenari**

Con riferimento allo scenario considerato nel Rapporto Ambientale si precisa che, la proposta di PII è stata oggetto di approfondimenti istruttori che hanno rideterminato in termini non significativi la SLP massima totale, con conseguente adeguamento del mix funzionale, ed hanno affinato la disciplina per lo sviluppo del sito.

Il PII presenta un mix funzionale di riferimento che sarà monitorato costantemente nelle fasi di attuazione consentendo, nei limiti e nel rispetto, in particolare, della normativa del PII, la possibilità di adeguare il mix funzionale e il relativo scenario planivolumetrico nel corso del tempo.

Infatti, poiché molti dei presupposti alla base delle analisi e delle valutazioni effettuate ai fini della predisposizione del PII sono destinati a variare nei prossimi anni anche in correlazione allo sviluppo delle aree limitrofe al sito, lo strumento urbanistico attuativo deve consentire una rimodulazione degli stessi (o di parte di questi) al fine di risultare idoneo ad affrontare le sfide, nel rispetto di una visione unitaria dell'intervento, del lungo periodo necessario alla sua intera attuazione (circa un decennio).

Il progetto individua Stralci Funzionali (indicati precedentemente come "Ambiti Attuativi") attraverso i quali si svilupperanno le funzioni previste, secondo le tipologie e quantità riportate nella tabella seguente che rappresenta lo scenario base.

FUNZIONI		Superfici complessive
		[m <sup>2</sup> ]
FUNZIONI PRIVATE	TERZIARIO	305.000
	RESIDENZIALE	90.000
	COMMERCIALE	35.000
	RICETTIVO	15.000
	PRODUTTIVO	30.250
Servizi che non generano dotazioni di standard quindi non computabili nella SLP		
FUNZIONI PUBBLICHE	HOUSING SOCIALE/ RESIDENZE PER STUDENTI	30.000
	ALTRE FUNZIONI DI INTERESSE PUBBLICO	128.635
ANCORE PUBBLICHE	OSPEDALE GALEAZZI	94.615
	HUMAN TECHNOPOLE	35.000
	UNIVERSITA'	187.000
<b>Totale Superfici</b>		<b>950.500</b>

Nell'ambito della VAS sono stati analizzati diversi scenari alternativi caratterizzati da un diverso rapporto tra le funzioni private presenti sul Sito, mantenendo ovviamente inalterata la superficie complessiva dell'intervento; per tali funzioni le massime variazioni possibili sono state assunte sulla base degli intervalli di cui alla seguente tabella. Le valutazioni di impatto sui singoli aspetti ambientali trattati nel presente documento tengono conto di queste possibili oscillazioni come si evince dalle diverse relazioni specialistiche allegate.

FUNZIONI		Superfici complessive	
		Minime [m <sup>2</sup> ]	Massime [m <sup>2</sup> ]
FUNZIONI PRIVATE	TERZIARIO	215.000	350.000
	RESIDENZIALE	45.000	180.000
	COMMERCIALE	20.000	60.000
	RICETTIVO	10.000	30.000
	PRODUTTIVO	20.000	55.000
<b>Totale Superfici</b>		<b>475.250</b>	

### ***Impatti attesi***

La stima degli effetti ambientali del PII MIND è contenuta nel dettaglio al Cap. 7 del Rapporto Ambientale. La stima è stata sviluppata analizzando gli obiettivi di sostenibilità del programma in relazione ai profili di criticità e alle valenze ambientali dell'area di intervento. Gli impatti relativi alla fase di cantiere sono approfonditi nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto ambientale avviata per il PII.

Per la stima degli effetti ambientali sono state considerate le seguenti componenti: Accessibilità e mobilità, Energia ed emissioni climalteranti, Inquinamento atmosferico, rumore e radiazioni, Rumore e clima acustico, Acque, Trasformazione urbanistica e rurale, Servizi ambientali, Impatti socioeconomici, Resilienza.

Di seguito, in sintesi, si descrivono per componente ambientale gli esiti delle valutazioni:

#### **Accessibilità e mobilità**

Per valutare gli effetti indotti sulla componente 'accessibilità e mobilità', è stata stimata la domanda di traffico attesa dalla trasformazione, sulla base delle simulazioni modellistiche descritte in dettaglio nella relazione specialistica sul Piano della Mobilità allegata al Rapporto Ambientale. In particolare, sono stati valutati gli spostamenti generati o attratti dal progetto in un giorno medio feriale e, in particolare, nell'ora di punta antimeridiana al termine dello sviluppo del PII (anno 2029) e per lo scenario funzionale di riferimento del PII. L'analisi modellistica effettuata dimostra che, in corrispondenza delle ore di punta analizzate, gli interventi viabilistici proposti nell'ambito del PII sono adeguatamente dimensionati e non presentano particolari criticità.

Sono stati poi valutati gli effetti sul PII relativamente alla ripartizione modale attesa: complessivamente si attende una quota di spostamenti condotti con mezzi pubblici (TPL) pari al 45%, mentre per quanto riguarda la mobilità dolce, i valori di incidenza rispetto al totale degli spostamenti generati dal sito si attestano attorno al 15% in media.

Al fine di contenere i potenziali impatti negativi residui che derivano dal piano della mobilità, sono state individuate le seguenti strategie di mitigazione:

- dimensionamento di dettaglio delle opere infrastrutturali previste in funzione di una domanda/offerta di trasporto di lungo periodo in funzione del previsto sviluppo del sito;
- limitare il consumo di suolo agendo sulle porzioni di sito già infrastrutturate;
- porre particolare attenzione all'inserimento paesistico delle infrastrutture (anche con opportuni "equipaggiamenti verdi" ove fattibile);

- utilizzare nella fase di cantierizzazione, tecnologie, combustibili, materiali e macchinari a basso impatto emissivo, adottando misure di contenimento del rumore, minimizzando i disagi sul traffico pubblico, privato e non motorizzato;
- attivare un efficace programma di manutenzione delle infrastrutture per evitarne il degrado.

### Energia ed emissioni climalteranti

La stima degli effetti ambientali indotti dal PII, in termini di consumi energetici e relative emissioni climalteranti si è basata sulle valutazioni progettuali effettuate per l'elaborazione del documento di Strategia energetica, allegato al Rapporto Ambientale, che mira a due obiettivi principali: la massima sostenibilità ambientale e la massima flessibilità nella gestione energetica del sito.

Il PII prevede la realizzazione di edifici che non soltanto rispetteranno le normative di legge, le quali prevedono la realizzazione di edifici ad energia quasi zero (NZEB – Nearly Zero Energy Building), ma anche il rispetto di obiettivi più ambiziosi attraverso il ricorso a certificazioni di livello internazionale che richiedono requisiti ambientali ed energetici più performanti (LEED Gold e Platinum, certificazione LEED ND).

Dall'analisi e il confronto di più scenari alternativi è stato privilegiato come scenario energetico del PII il seguente:

- Sistema centralizzato con più centrali collegate ad un'unica rete di distribuzione per il caldo/freddo e sottocentrali di collegamento ed eventuale sfruttamento della rete di condensazione;
- utilizzo dell'acqua di Canale disponibile in sito, sfruttata per la condensazione/evaporazione degli impianti termici a servizio degli edifici, senza considerare la possibilità di utilizzare energia termica proveniente da soggetti terzi esterni al distretto.

Nella strategia proposta inoltre la percentuale di copertura dei fabbisogni da energia rinnovabile risulta pari al 51,1% dei fabbisogni totali di acqua calda sanitaria, riscaldamento e raffrescamento, ottemperando le richieste del D. Lgs 28/2011. Assumendo come driver fondamentale l'approvvigionamento da fonti energetiche rinnovabili, attraverso opportuni contratti di fornitura, e comprendendo nella quota dei consumi anche quelli relativi al raffrescamento estivo, si stima una copertura da rinnovabili di circa 80%.

Complessivamente si stima un totale di emissioni di anidride carbonica, relativamente al sistema energetico scelto, pari 84.118 ton/anno. La mitigazione di tali emissioni residue (alle quali vanno aggiunte le emissioni di CO<sub>2</sub> da traffico) potrà avvenire nell'ambito delle attività declinate nella 'Carbon Strategy' del progetto, che prevede:

- Fornitura di energia verde integrata a soluzioni di promozione dell'efficienza;
- Acquisto di energia direttamente da impianti di produzione di energia rinnovabile;
- Fornitura di energia verde integrata con la creazione di un fondo per lo sviluppo delle energie rinnovabili.

### Inquinamento atmosferico

La quantificazione dei potenziali impatti sulla qualità dell'aria è stata eseguita mediante l'applicazione di simulazioni modellistiche, contenute nell'Allegato 8 del Rapporto Ambientale. Sono state in particolare simulate le concentrazioni, mediate sui diversi periodi temporali previsti dal D.Lgs. 155/2010, degli inquinanti atmosferici più significativi per la città di Milano, quali in particolare PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, CO e COV. Sono stati poi confrontati i valori massimi ottenuti con i limiti di legge per diverse fasi previste dal progetto: ante-operam, cantiere e post-operam.

Dall'analisi risulta che per tutti gli scenari, i valori di concentrazione degli inquinanti risultano al di sotto dei limiti di legge, ad eccezione della media annua di NO<sub>2</sub> che tuttavia supera il limite di qualità dell'aria già nello scenario attuale (in linea con quanto rilevato dalle centraline ARPA più prossime).

Per definire al meglio l'impatto della fase di realizzazione dell'opera sono state stimate le emissioni di polveri per tutti gli anni di durata del cantiere e si è poi eseguita una simulazione modellistica sull'anno critico (2019): l'impatto risulta limitato e localizzato all'interno del perimetro di cantiere ed in aree immediatamente limitrofe allo stesso con impatti trascurabili presso i recettori sensibili.

### Rumore e clima acustico

Per le valutazioni di clima acustico, è stato redatto uno specifico documento previsionale di clima e di impatto acustico (Allegato 3 al Rapporto Ambientale). Sono stati in particolare predisposti due scenari di simulazione, uno riferito alla fase di completa realizzazione del PII MIND all'orizzonte temporale del 2029 ed uno riferito a una fase intermedia che vede già realizzati ed in attività il Nuovo Ospedale Galeazzi e gran parte degli edifici destinati ad

ospitare lo Human Technopole, oltre al 10% delle funzioni private poste principalmente a sud del Decumano.

Sulla base della valutazione previsionale del clima acustico dell'intera area di interesse nello scenario post operam (2029), è stata sviluppata una proposta di aggiornamento della classificazione acustica, in relazione alle nuove destinazioni d'uso delle aree riqualificate. Sono state quindi individuate le aree potenzialmente critiche, laddove si è previsto che non fossero rispettati i vincoli acustici attualmente vigenti, in termini di limiti di immissione.

Per tali aree, che corrispondono alle zone che saranno occupate dalle strutture del nuovo ospedale Galeazzi, dal nuovo campus universitario e dalle funzioni private a Sud del Decumano, sono state effettuate simulazioni di dettaglio e studiati possibili interventi di mitigazione per ridurre a conformità di legge i livelli previsti. Gli esiti dello studio delle mitigazioni hanno mostrato che è solo parzialmente possibile ridurre i livelli previsti a conformità legislativa mediante la realizzazione di barriere acustiche e che tali interventi non sono risolutivi per tutti i recettori. I residui superamenti dei limiti di legge dovranno quindi essere trattati mediante interventi di tipo passivo direttamente ai recettori o, nel caso del nuovo campus universitario, per il quale la progettazione è ancora ad uno stadio preliminare, adottando un approccio acusticamente propositivo nella progettazione planivolumetrica e della distribuzione ed ottimizzazione degli spazi interni destinati alla fruizione scolastica.

### Radiazioni

Il programma di sviluppo prevede il riutilizzo dell'infrastruttura elettrica esistente. Viene rimandata alla fase di progettazione dei nuovi edifici, ove saranno possibili potenziali sorgenti di campo elettromagnetico, una valutazione sulle distanze di sicurezza e l'eventuale necessità di schermatura per la prevenzione del rischio di insorgenza di effetti acuti da esposizione a campi elettromagnetici. Verrà effettuata, pertanto, una nuova valutazione del rischio che individuerà le misure mitigative eventualmente necessarie e le protezioni da adottare.

### Acque

Lo scenario di riferimento di progetto a sviluppo completato (2029) prevede un fabbisogno di acque sotterranee di prima falda compreso tra 373 l/s e 420 l/s a seconda che si consideri rispettivamente il semestre estivo o quello invernale, rispetto ad un fabbisogno dell'evento Expo pari a 270 l/s. La re-immissione in corpo idrico sotterraneo (prima falda)

avverrà solo nel periodo invernale, con una portata pari a 296 l/s: infatti le acque usate a scopo geotermico nella stagione invernale verranno parzialmente restituite in corpi idrici superficiali (Canale perimetrale), mentre in quella estiva verranno totalmente restituite in questi ultimi.

Per valutare gli effetti indotti dalla realizzazione di nuovi pozzi di emungimento delle acque di falda da utilizzare a scopi geotermici in area MIND, nell'ambito della definizione della strategia energetica del PII, è stato implementato un modello numerico del flusso idrico sotterraneo dell'area, in modo da simulare con un buon grado di accuratezza gli effetti sul regime di deflusso dei nuovi prelievi previsti dal progetto. Sono stati realizzati numerosi scenari modellistici per orientare il progetto al fine di minimizzare l'impatto sulle falde sottoposte all'azione di prelievo/re-immissione e sui sistemi geotermici già presenti nell'intorno dell'area MIND.

È stata effettuata una stima parametrica del fabbisogno idrico di acqua potabile (litri/giorno) in funzione delle utenze/abitanti previsti in via preliminare dal progetto, pari complessivamente a 7.709 mc/giorno. L'approvvigionamento idrico per acqua potabile avverrà tramite l'attuale allaccio all'acquedotto comunale utilizzato durante l'evento Expo. Le simulazioni effettuate hanno evidenziato che la rete di acqua potabile esistente risulta per la maggior parte adeguata a soddisfare i futuri consumi richiesti a seguito dell'attuazione del PII. Saranno comunque necessari alcuni minimi interventi finalizzati al potenziamento di alcune tratte esistenti, mentre la maggior parte degli interventi risulta necessaria per garantire il collegamento funzionale dei tratti interferiti dalla nuova disposizione planimetrica dei lotti prevista dal PII.

Per quanto riguarda la stima delle portate attese delle acque reflue, il valore totale di punta, pari a circa 185 l/s, risulta di gran lunga inferiore alla portata nera massima scaricata durante l'evento espositivo, pari a 350 l/s. Di conseguenza la rete di recapito di valle delle portate nere risulta sicuramente adeguata a smaltire le future portate, risultando un carico idraulico inferiore del 45% circa rispetto alla situazione autorizzata durante Expo. La capacità residua della rete garantisce la funzionalità della rete anche in caso di future modifiche o integrazioni delle funzioni previste sul sito, rendendo di fatto la rete adeguata anche in caso di diversi scenari futuri.

Relativamente alle acque bianche, il progetto prevede di riutilizzare per quanto possibile la rete bianca esistente utilizzata durante l'evento Expo 2015 per la raccolta e lo smaltimento delle acque di pioggia, costituita da una rete di tubazioni ed un Canale di recapito perimetrale con funzione di invaso. Tali acque saranno convogliate attraverso rete

dedicata nel Canale perimetrale; le acque di prima pioggia provenienti da strade e piazzali saranno sottoposte ad un trattamento di disoleazione preventivamente allo scarico, già presente nella rete esistente.

Il PII prevede i seguenti interventi finalizzati a minimizzazione i volumi di acque meteoriche:

- la diminuzione delle quantità di deflusso superficiale mediante lo sviluppo di un piano di gestione. Si prevede che la filtrazione (naturale e fitodepurazioni) possa rimuovere l'80% del carico medio annuo dei solidi sospesi totali sviluppatisi;
- il riutilizzo per fini di annaffiamento aree verdi;
- il riutilizzo all'interno degli edifici in accordo ai requisiti del protocollo LEED.

Il progetto della rete bianca a servizio del nuovo PII prevede il rispetto dell'attuale limite di scarico in tempo di pioggia; le simulazioni effettuate, in accordo con i criteri di invarianza idrologica ed idraulica del nuovo Regolamento Regionale 23 novembre 2017 - n. 7 "Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio)" (R.R. 7/2017) hanno ipotizzato lo scenario più gravoso, quindi senza possibilità di infiltrare le portate nel sottosuolo. Tutto ciò in considerazione del fatto che il PII non può assumere oggi uno schema definitivo, bensì contiene un certo grado di flessibilità e pertanto le disposizioni del R.R. 7/2017 verranno indagate con maggior dettaglio al momento della progettazione definitiva vera propria dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche. Tali sistemi dovranno quindi ottemperare alla normativa vigente regionale preferendo sistemi di infiltrazione.

Nell'ambito del RA è stata pertanto effettuata una verifica di sostenibilità a livello globale del PII, ipotizzando uno scenario senza possibilità di infiltrare le portate nel sottosuolo. Dalle valutazioni effettuate (si veda Allegato 6), la configurazione di progetto (compreso il Canale perimetrale e lo scarico al ricettore finale) rispetta il principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi del nuovo Regolamento Regionale n.7 del 23 novembre 2017. Il canale perimetrale è in grado di ricevere e laminare i picchi di portata provenienti dalla rete di drenaggio delle acque bianche, sia per T=50 anni sia per T=100 anni.

Per quanto riguarda la qualità delle acque di falda, è stato condotto uno studio di valutazione del rischio sanitario sull'intero Sito (si veda Allegato 12 al Rapporto Ambientale). La valutazione è stata effettuata in conformità con le linee guida APAT "Criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi assoluta di rischio ai siti contaminati" (marzo 2008), applicando l'elaborazione in modalità diretta per la valutazione dei rischi

sanitari per i percorsi di esposizione di inalazione dei vapori. Gli esiti dello studio hanno mostrato che il rischio per la salute umana associato alla contaminazione delle acque di falda risulta significativamente inferiore alle soglie indicate dalla normativa di riferimento per tutte le sostanze, le vie di esposizione considerate e gli scenari considerati, sia per l'uso residenziale sia per l'uso commerciale.

### Trasformazione urbanistica e rurale

Per valutare l'area nell'interesse del suo valore ecologico è stato utilizzato un metodo di misura della qualità ambientale, che tenga conto del grado di permeabilità dei suoli permeabili, ma anche di soluzioni tecnologiche (tetti e pareti verdi, *green block*, pavimentazioni drenanti), che consentano l'uso ottimale delle risorse, la protezione e la riqualificazione dell'ambiente. In particolare, si è fatto riferimento al calcolo dell'indice ambientale complessivo, denominato Green Space Factor (GSF), sia allo stato di fatto ante-operam del Sito sia allo stato previsto dal MIND (post-operam).

L'applicazione di tale metodo, ha portato a determinare un valore GSF = 0,56 relativo allo stato di fatto ante-operam. A valle della realizzazione di MIND (post-operam), grazie all'applicazione delle migliori tecnologie disponibili e di tecniche di sostenibilità di ultima generazione, il valore corrispondente di GSF sarà pari a 0,76.

Il progetto degli spazi aperti porrà particolare attenzione alla scelta delle specie e delle tipologie paesaggistiche che verranno a costituirsi. Si prevede l'aggiunta di circa 3.500 nuovi alberi per cui un'attenzione particolare verrà rivolta all'individuazione di specie autoctone che possano porsi in continuità rispetto agli ecosistemi limitrofi, andando a costituire delle connessioni ecologiche che attraversano il sito.

Nell'ambito dello sviluppo del progetto di rigenerazione urbana, verrà fatto uno studio specifico di mappatura delle specie arboree, faunistiche e ittiche dell'area per definire lo stato ante operam e individuare eventuali necessità di protezione e/o valorizzazione. Ad oggi l'area risulta avere un valore pari a 1,17 Mcal/mq/anno, posizionandosi in una classe di biopotenzialità territoriale II - Medio Bassa. Il progetto paesaggistico di MIND incrementerà la qualità ecologica del Sito ottenendo così un valore pari a 1,53 Mcal/mq/anno, raggiungendo la classe di biopotenzialità territoriale III.

Per quanto riguarda il sistema dell'acqua, oltre alle strategie di recupero delle acque piovane, è prevista l'implementazione di nuovi canali oltre a vasche e fontane per un totale di nuovi sistemi blu per circa 4.000 m<sup>2</sup>, che contribuiranno a mitigare l'effetto isola di calore del sito.

Relativamente alle attività di bonifica del sito, queste sono state completate preliminarmente all'Expo 2015, con esito favorevole e certificate conformi da Città Metropolitana di Milano. Permangono sul sito dei riporti che verranno trattati secondo normativa vigente.

Per quanto riguarda l'eventuale gestione delle terre e delle rocce da scavo nell'ambito delle attività di costruzione, sono stati sviluppati criteri generali di gestione che prevedono la massimizzazione del recupero e del riutilizzo, e verranno sviluppate modalità di gestione senza pericolo per la salute dell'uomo, senza recare pregiudizio all'ambiente e in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente.

### Servizi ambientali

Nell'intero polo urbanistico si stima una produzione annua di circa 10.000 tonnellate di RSU, di cui circa 6.500 tonnellate provenienti dalle aree ad uso residenziale/commerciale, ad esclusione dei rifiuti derivanti da spazzamento strade e parchi, pari a circa 300 tonnellate anno. Il 40% dei rifiuti è prodotto dagli uffici (che rappresentano il 32% in termini di superfici) ed il 32% dagli insediamenti d'interesse pubblico. Le utenze domestiche generano il 9% dei rifiuti. È prevista l'attuazione del principio "NoWaste" per quanto riguarda la gestione dei rifiuti derivanti dalla fase di cantiere e il raggiungimento dell'obiettivo del 65% di recupero dei rifiuti urbani in linea con normativa vigente.

### Impatti socioeconomici e Resilienza

Sono stati integrati all'interno dello sviluppo del PII concetti di resilienza ambientale e sociale nella trattazione delle diverse componenti ambientali.

Una valutazione più puntuale della resilienza ambientale è rimandata alla fase di attuazione del PII, nell'ambito della quale è prevista l'adozione di un piano di adattamento climatico che informi la progettazione delle reti in relazione ai macro-rischi della città di Milano.

In fase di attuazione e monitoraggio verrà inoltre valutato l'indicatore SROI, che stima i ritorni extra finanziari degli investimenti, in termini di miglioramento dell'impatto sull'ambiente e del benessere della popolazione coinvolta, integrando nell'analisi i costi ed i benefici sociali, economici ed ambientali.

## **7. Modalità di integrazione del Parere Motivato nel PII**

Le valutazioni delle osservazioni e dei contributi pervenuti nell'ambito del processo di consultazione previsto dal procedimento di VAS hanno attraversato differenti fasi che di seguito si riportano sinteticamente:

- suddivisione dei contributi pervenuti nell'ambito del processo di consultazione in singole osservazioni in funzione del tema considerato;
- controdeduzione delle osservazioni inerenti al procedimento di VAS.

Terminati i processi valutativi di cui ai punti precedenti, l'Autorità competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità procedente, alla luce della proposta di PII e Rapporto ambientale, delle osservazioni e degli apporti pervenuti e dei verbali delle sedute delle conferenze di valutazione VAS, ai fini della successiva adozione del PII ha espresso, con provvedimento dirigenziale n. 172 in data 17.05.2019, parere motivato POSITIVO circa la compatibilità ambientale della proposta per il PII 'POST EXPO - MIND: progetto di rigenerazione per uno sviluppo urbano sostenibile', a condizione che vengano attuati tutti i contenuti del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica e vengano recepite le prescrizioni, i suggerimenti e le raccomandazioni contenute al Capitolo 5 della Relazione Istruttoria allegata al Parere Motivato.

Le tabelle seguenti, una per la macrocategoria Mobilità e una per la macrocategoria Ambiente, per le istanze accolte o parzialmente accolte riportano le seguenti informazioni:

- oggetto specifico trattato nell'osservazione
- nominativo dell'istante
- sintesi dell'osservazione
- evidenziazione del carattere di prescrizione o di suggerimento della richiesta e indicazioni per il suo accoglimento
- indicazione sul recepimento della prescrizione o del suggerimento nella documentazione.

In relazione alle ricadute ambientali finora stimate nella procedura VAS e rispetto agli approfondimenti valutativi richiesti in questa sede, si ricorda che il PII MIND è soggetto a procedura PAUR a cui si rinvia in particolare per quegli aspetti di mobilità che richiedono analisi specifiche ed approfondimenti più puntuali e/o dettagliati.

In tale contesto potrebbero quindi emergere ulteriori elementi di approfondimento progettuale e valutativo e prescrizioni aggiuntive.

In merito al sistema del trasporto ferroviario ovvero lo scenario prefigurato dalla seduta del Collegio di Vigilanza del 13.12.2018 che vede l'ipotesi di realizzazione di una stazione aggiuntiva, MIND-Merlata, e la traslazione della stazione Stephenson in posizione più baricentrica rispetto all'omonimo quartiere, si rinvia agli esiti del percorso di verifica ed approfondimento avviato dagli enti/soggetti direttamente interessati.

## MOBILITA'

OGGETTO	ISTANTE	SINTESI DELL'OSSERVAZIONE	PRESCRIZIONE SUGGERIMENTO	RECEPIMENTO
FERMATA FERROVIARIA MIND	ATM	<p>Qualora risultasse impossibile realizzare la stazione presso MIND, per una valutazione più certa dei flussi interessati si auspica una ricostruzione analitica dei bacini di origine, sulla scia di quanto fatto ai tempi di EXPO 2015, e anche la visualizzazione dei corridoi ferroviari (inclusa M1) nelle risultanze modellistiche.</p> <p>Si suggerisce altresì la verifica di un ulteriore scenario di progetto che prevede la localizzazione della fermata ferroviaria secondo l'AdP Scali, in modo da quantificare l'effettiva attrazione della M1 rispetto ai flussi potenzialmente attribuiti alla rete ferroviaria.</p>	<p>L'analisi dei bacini di origine e l'analisi dei flussi attesi è riportata all'interno del capitolo 8.3 dell'allegato 4 al Rapporto Ambientale.</p> <p>Nelle fasi di sviluppo delle analisi modellistiche è stato sviluppato uno scenario dove la fermata Stephenson (Mind Merlata) era collocata nella posizione prevista da AdP Scali. In quello scenario il modello di traffico generava un flusso maggiore sulla Metropolitana 1 pari al +2% di utenze rispetto lo scenario con la fermata MIND Merlata nello scenario proposto.</p> <p>Nel Rapporto Ambientale gli scenari di progetto prevedono la realizzazione della stazione Stephenson sia nella localizzazione prevista dall' AdP Scali che in quella proposta nel PII ovvero in corrispondenza della passerella PEM.</p> <p>Come indicato nell'allegato 4 del Rapporto Ambientale, a seguito dell'espressione del Collegio di Vigilanza dell'AdP Expo nella seduta congiunta con il Collegio AdP Scali ferroviari milanesi del 13.12.2018, si sono avviate le verifiche, con gli Enti competenti, circa la fattibilità della realizzazione della fermata ferroviaria Stephenson a circa 1,4 km a sud est della precedente posizione prevista dall'AdP Scali, e della stazione MIND quale fermata aggiuntiva.</p> <p><b>Pertanto, l'allegato 4 del R.A., ad esito delle verifiche in corso dovrà essere aggiornato con quest'ultimo scenario, in modo da analizzare un'area più esterna rispetto all'area del PII, in coerenza con l'aggiornamento degli esiti delle verifiche in corso.</b></p>	<p><b>Allegato 4 (par. 3.4.3, 8.5)</b></p> <p><b>Rapporto Ambientale (par. 4.10.1, 7.2)</b></p>
	COMUNE DI BARANZATE	Si concorda con l'ipotesi di realizzazione della nuova fermata ferroviaria MIND-Merlata, tuttavia l'accessibilità dal centro abitato del Comune di Baranzate sarebbe garantita esclusivamente dall'esistente sottopasso di Via Montello (unico punto per oltrepassare l'A8). Si propone quindi di prevedere, almeno come ipotesi di sviluppo futura, la possibilità di un collegamento in sovrappasso ciclopedonale della A8 in posizione intermedia tra il sottopasso di Montello e il ponte di Via Cristina Belgioioso/Roserio.	<b>Deve essere predisposto uno scenario che verifichi la fattibilità tecnica e una stima approssimativa dei costi di un sovrappasso ciclopedonale, nel punto indicato dal Comune di Baranzate, valutandone puntualmente la localizzazione alla luce delle previsioni progettuali del PII.</b>	<b>Allegato 4 (par. 5)</b>
	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	<p>Si ricorda che, nell'ambito della localizzazione di una nuova fermata ferroviaria, necessitano comunque di essere tenuti in debito conto altri aspetti quali quello ambientale (possibilità di dover attuare bonifiche, presenza di corsi d'acqua...) o quello dell'accessibilità all'area stessa della nuova fermata ferroviaria.</p> <p>Il PUMS del Comune di Milano prevede la realizzazione di una nuova fermata, in corrispondenza</p>	<p>Nel Rapporto Ambientale gli scenari di progetto prevedono la realizzazione della stazione Stephenson sia nella localizzazione prevista dall' AdP Scali che in quella proposta nel PII, ovvero in corrispondenza della passerella PEM.</p> <p>Come indicato nell'allegato 4 del Rapporto Ambientale, a seguito dell'espressione del Collegio di Vigilanza dell'AdP Expo nella seduta congiunta con il Collegio AdP Scali ferroviari milanesi del</p>	<p><b>Allegato 4 (par. 2.6, 3.3.1, 3.4.3, 8.5)</b></p> <p><b>Rapporto Ambientale (par. 4.10.1, 7.2)</b></p>

		<p>del PII Stephenson, a circa 500 metri da MIND - Cascina Merlata in direzione di Milano Certosa. In prima battuta, non parrebbe ipotizzabile la realizzazione di due fermate tra Certosa e Rho Fiera, la cui valutazione tecnica è in ogni caso da concordare con RFI; la fermata MIND - Merlata risulterebbe quindi alternativa a quella di Stephenson del PUMS suddetto. Peraltro, le funzioni del PII MIND avranno indubbiamente maggior attrattività rispetto a quelle previste per l'area Stephenson, il cui orizzonte temporale è, tra l'altro, più a lungo termine. Si ritiene che l'area per la nuova fermata Stephenson, sia maggiormente baricentrica rispetto alle aree MIND - Cascina Merlata e Stephenson. Per contro, la scelta di una fermata ferroviaria nella posizione ora prospettata (MIND - Merlata) porrebbe invece il problema di servire adeguatamente l'area PII Stephenson.</p> <p>La localizzazione di una nuova fermata ferroviaria al servizio (ma necessariamente ai margini) dell'area, oltre a quella esistente di Rho Fiera, non risolve comunque il problema degli spostamenti nell'ambito di un'estesa area. Per quanto riguarda pertanto la proposta inerente al sistema di mobilità interno, si ritiene che flussi di spostamento ingenti giustificino sistemi di trasporto ad elevata capacità.</p>	<p>13.12.2018, si sono avviate le verifiche, con gli enti competenti, circa la fattibilità della realizzazione della stazione Stephenson a circa 1,4 km a sud est della precedente posizione prevista dall'AdP Scali, e della stazione MIND quale fermata aggiuntiva.</p> <p><b>Pertanto, l'allegato 4 del R.A., ad esito delle verifiche in corso dovrà essere aggiornato con quest'ultimo scenario ed anche in modo da analizzare un'area più esterna rispetto all'area del PII, in coerenza con l'aggiornamento degli esiti delle verifiche in corso.</b></p> <p><b>In fase di approfondimento circa la fattibilità della proposta sopra descritta dovranno essere attivate tutte le verifiche connesse e propedeutiche alla realizzazione delle opere infrastrutturali, ivi inclusi gli aspetti ambientali.</b></p>	
TPL	ATM	<p>Stante l'incremento dei carichi previsto sulla rete intercomunale in base ai quali impostare la nuova rete di servizio, si chiede di valutare le possibili ricadute sulle relazioni dirette tra hinterland e la città. Si chiedono le caratteristiche trasportistiche e gestionali della connessione Rho Fiera – Roserio, ipotizzando a regime come servizio navetta circolare lungo l'anello di Mind, ovvero se tale servizio integrativo risulterà inserito nella rete ordinaria o esercito in forma autonoma.</p> <p>Si chiede di rettificare le citazioni relative al sistema tariffario e ai piani di integrazione tariffaria laddove attribuiti impropriamente a previsioni di ATM, in quanto la competenza è dell'Agenzia di Bacino.</p>	<p><b>Si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema del TPL anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia includendo, nel caso, anche il servizio navetta circolare. Diversamente Arexpo, sul servizio navetta, dovrà indicare la strategia e le caratteristiche trasportistiche/gestionali.</b></p> <p>Trattasi di errore materiale che si provvederà a rettificare nel R.A.</p>	<b>Allegato 4 (par. 3.3.1, 3.4)</b>
	REGIONE LOMBARDIA	<p><i>Sostenibilità del Programma in relazione al Sistema Ferroviario e connessione con il sistema del Trasporto Pubblico Locale</i></p> <p>È corretto il richiamo all'Accordo di Programma per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese ("Accordo Scali") rispetto al quale si evidenzia come l'Accordo Scali preveda uno studio trasportistico e di esercizio esteso a tutta la cintura nord comprensiva anche delle fermate Stephenson</p>	<p>Gli scenari infrastrutturali che rendono possibile l'implementazione delle quantità e delle strutture dei servizi ferroviari assunti alla base dello studio di cui all'allegato 4 del R.A "Piano della Mobilità" sono in corso di approfondimento anche in relazione allo sviluppo dello Studio trasportistico e di esercizio esteso a tutta la cintura ferroviaria nord richiamato dall'osservante.</p> <p><b>Per quanto concerne l'infrastrutturazione integrativa del comparto tramite TPL si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema con la finalità di</b></p>	<p><b>Allegato 4 (par. 3.3.1, 3.4)</b></p> <p><b>Rapporto Ambientale (par. 4.10.1)</b></p>

		<p>(tra Certosa e Rho Fiera), Dergano e Istria, per valutare la fattibilità di tali punti di accesso sotto diversi profili, tra cui gli impatti sul sistema ferroviario e la sostenibilità rispetto alla capacità delle linee.</p> <p>Le previsioni di sviluppo dell'area contenute nel RA non sono allineate temporalmente con gli scenari infrastrutturali che rendono possibile l'implementazione delle quantità e delle strutture dei servizi ferroviari assunti alla base dello studio di sostenibilità ambientale. Risulta quindi necessario che la valutazione della sostenibilità sia condotta assumendo un disallineamento temporale tra lo scenario urbanistico e lo scenario trasportistico.</p> <p>Pertanto anche a fronte della accertata compatibilità di servizio dell'inserimento di una nuova fermata tra Certosa e Rho Fiera (Mind), sul polo di Rho Fiera continuerà a gravare una quantità d'offerta di trasporto pubblico maggiore, e differenziata rispetto a Mind, essendo servita anche dai treni R, RE, EC e AV e dalla linea 1 della metropolitana, che garantiscono relazioni molto qualificate in termini di frequenza, connessioni di sistema e con tempi di percorrenza più concorrenziali rispetto ai sistemi suburbani.</p> <p>Ciò contribuisce a rendere ancor più necessaria una infrastrutturazione integrativa del comparto finalizzata a gestire la domanda di spostamento tra i principali ambiti dell'area con un sistema di trasporto pubblico adeguatamente dimensionato che preveda l'interscambio ferro-TPL presso l'attuale stazione Rho-Fiera, lo sviluppo nell'ambito territoriale MIND, il cabotaggio alle differenti funzioni previste, la connessione con la fermata Mind e l'allacciamento all'infrastruttura tramviaria già oggi operativa sull'ambito urbano dell'asse SP233.</p> <p>Dovrà essere altresì compiutamente affrontata la problematica di connessione tra le principali polarità trasportistiche gravitanti intorno all'area e le funzioni previste internamente ad essa, con particolare riferimento alla messa a sistema tra Rho Fiera (servita da sistemi: Metro, Suburbano, Regionale, AV), Mind (S), Roserio (Tram) e Certosa (S) e la distribuzione della domanda da esse generata all'interno del comparto.</p>	<p><b>prevedere non infrastrutturazioni integrative del comparto, bensì proposte di sviluppo di servizi TPL integrativi, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.</b></p>	
	REGIONE LOMBARDIA	<p><i>Verifiche in merito alla riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale</i></p> <p>In relazione alla riconfigurazione del sistema di TPL proposto, si evidenzia la necessità che vengano condotti i necessari approfondimenti con l'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, al fine verificare la fattibilità tecnica ed economica delle proposte di potenziamento della rete formulate.</p>	<p><b>Si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema con la finalità di prevedere proposte di sviluppo di servizi TPL integrativi, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.</b></p> <p>Sulla base di tali esiti si procederà alla stima anche eventualmente dei costi legati all'attuazione del servizio circolare Rho Fiera Roserio.</p>	<p><b>Allegato 4 (par. 3.4.5)</b></p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>A tal proposito, si chiede di quantificare i costi aggiuntivi previsti non solo su base giornaliera ma anche su base annua e di utilizzare come riferimento per il calcolo dei costi di esercizio il metodo definito dal Decreto Ministeriale n. 157 del 28/03/2018.</li> <li>Si chiede, inoltre, di stimare anche i costi legati all'attuazione del servizio circolare Rho Fiera – Roserio e alle potenziali future nuove linee Rho Fiera M1 – Niguarda Ospedale e Rho Fiera M1 – Molino Dorino M1. Infine, si ritiene necessario che siano quantificati anche i costi di investimento aggiuntivi necessari a supportare il progetto in oggetto.</li> </ul>	Si procederà inoltre alla revisione dei costi sulla base del metodo definito dal Decreto Ministeriale n. 157 del 28/03/2018.	
	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	<p>In merito al tema del trasporto pubblico locale, si premette che l'Agenzia per il TPL del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ha recentemente approvato (10 gennaio 2019) il Programma di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale che è il principale strumento di programmazione delle reti e dei servizi di competenza.</p> <p>Durante il processo partecipativo per la redazione del PdB Agenzia ha valutato le osservazioni presentate tra le quali anche quelle in merito al progetto MIND. Le richieste avanzate riguardanti modifiche ricomprese nell'allegato A del Pdb (scaricabile dal seguente link: <a href="http://www.agenziatpl.it/servizi-tpl/programma-dei-servizi-di-bacino">http://www.agenziatpl.it/servizi-tpl/programma-dei-servizi-di-bacino</a> non sono state accolte.</p>	<p>In merito al TPL si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.</p> <p>In tale contesto dovranno essere valutate anche le proposte di modifica/integrazione della rete tranviaria milanese.</p>	<p><b>Allegato 4</b> (par. 2.6, 3.3.1, 3.4.3, 8.5)</p> <p><b>Rapporto Ambientale (par. 4.10.1, 7.2)</b></p>
	COMUNE DI BARANZATE	<p>La proposta dello spostamento del capolinea della linea Z134 dalla fermata QT8 M1 (in tariffa urbana) a Rho Fiera M1 è condivisibile, tuttavia ad oggi non risulta ancora attuata la tariffa unica integrata per il trasporto pubblico metropolitano, quindi tale soluzione comporterebbe un aggravio dei costi per i cittadini Baranzatesi che utilizzano la linea Z134. Pertanto, la soluzione è condivisibile solo a condizione che venga adottata la tariffa unica integrata.</p> <p>Si chiede di valutare l'adeguamento strutturale del sottopasso di Baranzate - Via Montello.</p>	<p>Lo spostamento del capolinea della linea Z134 dovrà essere oggetto di valutazione nell'ambito delle competenze dell'Agenzia di bacino per il TPL unitamente all'ipotesi di adozione della tariffa unica integrata.</p> <p>Si dovrà procedere a preliminari valutazioni tecniche/economiche di adeguamento del sottopasso in funzione del passaggio delle linee del TPL subordinatamente alle indicazioni circa l'assetto del TPL da parte dell'Agenzia di Bacino.</p>	<p><b>Allegato 4</b> (par. 3.4.4)</p>
	COMUNE DI PERO	<p>Si rende necessario implementare le estensioni delle linee esistenti e i nuovi tracciati del TPL in superficie su gomma previsti dal Piano della mobilità per servire Pero e le località di Cerchiate e Cerchiarello, che manifestano una forte domanda di mobilità pubblica, soprattutto per raggiungere i servizi sanitari e scolastici sovrалocali, non facilmente raggiungibili con la metropolitana. Per tale ragione si propone di integrare lo studio, collegando Pero e le frazioni alla rete prevista, sia modificando le linee esistenti lungo il Sempione (Z601 e Z606 gestite da movibus e la 528</p>	<p>Si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema con la finalità di prevedere proposte di sviluppo di servizi TPL integrativi, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.</p>	<p><b>Allegato 4</b> (par. 3.4)</p>

		gestita da ATM) facendole raggiungere la stazione Rho Fiera M1, sia prevedendo che almeno una delle linee citate nel piano della mobilità siano estese all'asse del Sempione in comune di Pero. Si propone, ad esempio, la chiusura ad anello della nuova linea Rho Fiera M1, Mind, quartiere Stephenson, quartiere Cascina Merlata, Molino Dorino M1 (pagg. 62 e 63 del piano), completando il giro con la tratta Molino Dorino M1, Sempione, via Buonarroti, cavalcavia di Mazzo, via Risorgimento, Rho Fiera M1, come rappresentato in linea in colore rosso nell'Allegato 4.		
	COMUNE DI RHO	Si segnala la necessità di includere nelle previsioni di potenziamento del TPL la realizzazione di idonee corsie preferenziali di marcia lungo le direttrici di collegamento con le città di Rho e Milano, al fine di una sicura circolazione dei mezzi di trasporto. Realizzazione di nuovi hub di attestamento del TPL, ad integrazione del terminal di interscambio modale di Rho Fiera, sfruttando se possibile anche il sottoviadotto Rho Monza.	<p>I flussogrammi riportati nel Rapporto Ambientale non rendono possibile una lettura dei flussi di traffico presenti sulla viabilità di transito delle linee di trasporto pubblico e, pertanto, di formulare un'ipotesi riguardo la necessità di implementare corsie riservate al TPL.</p> <p><b>Si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema con la finalità di prevedere proposte di sviluppo di servizi TPL integrativi, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.</b></p>	<b>Allegato 4 (par. 3.3.1, 9.3)</b>
ACCESSIBILITA'	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	La presenza di due punti di accesso all'area determinati dalle fermate ferroviarie impone lo studio di un sistema di trasporto pubblico con interscambio presso le stesse. Sistemi individuali, peraltro non ancora omologati in Italia, potrebbero comunque essere di ausilio ad un sistema portante avente la natura di un sistema di trasporto rapido di massa. La vicinanza del PII Stephenson e del capolinea del tram 12 a Roserio potrebbe anche suggerire l'opportunità di studiare un collegamento di forza tra le aree MIND e Stephenson mediante estensione della rete tranviaria milanese, ipotizzando una spina dorsale trasportistica pubblica mediante il suo prolungamento all'interno delle aree PII Stephenson e MIND con interscambi alle stazioni di Certosa, MIND e Rho Fiera.	<p>In merito al TPL si deve provvedere a sviluppare un approfondimento complessivo sul tema, anche con il confronto con l'Agenzia di Bacino per il TPL, sulla base dei contenuti del vigente programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.</p> <p><b>In tale contesto dovranno essere valutate anche le proposte di modifica/integrazione della rete tranviaria milanese.</b></p>	<b>Allegato 4 (par. 2.6, 3.3.1, 3.4.3, 8.5)</b>  <b>Rapporto Ambientale (par. 4.10.1, 7.2)</b>
	COMUNE DI BARANZATE	Non sono previsti accessi/collegamenti viabilistici tra Via Cristina di Belgioioso e l'anello stradale periferico MIND.	<b>Si richiede di meglio definire le connessioni tra Via Belgioioso e l'anello MIND, anche in relazione all'assolvimento delle funzioni di collegamento e accessibilità.</b>	<b>Allegato 4 (par. 4.3, 4.4)</b>
	SERRAVALLE	L'unico accesso del sistema autostradale è garantito dall'uscita di Mazzo di Rho lungo il raccordo tra l'A50 e l'A8. Si rimarca la necessità di avviare un tavolo di raffronto, tavolo richiesto anche al Forum.	<b>Deve essere individuata una opportuna sede di confronto, eventualmente anche nell'ambito della Cabina di Regia già istituita secondo le indicazioni del Collegio di Vigilanza Expo, al fine di individuare momenti di confronto e coordinamento relativi alla programmazione ed alle attività in oggetto. Il Tavolo sarà coordinato dal Comune di Milano eventualmente delegando altro soggetto in caso di prevalenza di una specifica area di competenza.</b>	<b>Allegato 4 (par. 3.3.1)</b>

DOMANDA DI MOBILITÀ	REGIONE LOMBARDIA	<p><i>Calcolo della domanda di mobilità</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In tabella 6 di pagina 22 dell'allegato 4 “<i>Piano della Mobilità</i>” del Rapporto Ambientale si legge una distribuzione dei movimenti da e verso il campus universitario con il 56% di spostamenti attratti e il 44% degli spostamenti generati nell'ora di punta del mattino. Si chiede di verificare/motivare tale dato.</li> <li>Si segnalano inoltre refusi puntuali alle pagine 26 e 27 del medesimo allegato 4.</li> </ul>	Si deve procedere alla verifica dei dati e a fornire la motivazione degli stessi, nonché alla correzione dei refusi puntuali segnalati.	Allegato 4 (par. 2.3.4, 2.4.2)
	REGIONE LOMBARDIA	<p><i>Ora di punta della sera</i></p> <p>Le valutazioni modellistiche sono state condotte con esclusivo riferimento all'ora di punta del mattino. Le analisi dovranno essere integrate con opportuni approfondimenti/osservazioni volti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a valutare/confermare la sostenibilità dell'accessibilità al sito e del complessivo sistema di mobilità che interessa l'area di studio anche in corrispondenza dell'ora di punta della sera;</li> <li>a proporre le eventuali soluzioni che dovranno essere realizzate nell'ambito dell'attuazione della trasformazione utili a eliminare/limitare le potenziali situazioni di criticità riscontrate.</li> </ul>	Si deve quindi di modificare l'allegato 4 “ <i>Piano della Mobilità</i> ”.	Allegato 4 (par.2.3.4, 2.4.4, 2.4.6, 8.3, 8.4)
	REGIONE LOMBARDIA	<p><i>Atto integrativo del AdP ex-Fiat Alfa Romeo</i></p> <p>In ordine ai profili di impatto sul sistema della mobilità e dei trasporti, si chiede di esplicitare gli elementi caratterizzanti l'AdP ex-Fiat Alfa Romeo considerati per la valutazione del PII.</p>	L'Allegato 4 “ <i>Piano della Mobilità</i> ” deve essere integrato precisando dove le valutazioni sono state effettuate ma non esplicitate.	Allegato 4 (par. 2.6)
	REGIONE LOMBARDIA	<p><i>Tavolo tecnico permanente</i></p> <p>Si chiede che sia attivato un tavolo permanente di confronto con Regione Lombardia e gli altri enti territoriali interessati e con i gestori delle reti e dei servizi per la mobilità con la finalità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>definire le modalità per l'esecuzione di un monitoraggio continuativo dell'evoluzione dei flussi di mobilità pubblica e privata;</li> <li>valutare gli esiti del monitoraggio di cui sopra al fine di individuare le possibili azioni correttive.</li> </ul>	Verrà individuata una opportuna sede di confronto, eventualmente anche nell'ambito della Cabina di Regia già istituita secondo le indicazioni del Collegio di Vigilanza Expo, al fine di individuare momenti di confronto e coordinamento relativi alla programmazione ed alle attività in oggetto. Il Tavolo sarà coordinato dal Comune di Milano eventualmente delegando altro soggetto in caso di prevalenza di una specifica area di competenza. (Suggerimento)	Allegato 4 (par. 3.3.1)  Rapporto Ambientale (par. 4.10.1)
PROGRAMMAZIONE VIABILITÀ	REGIONE LOMBARDIA	<p><i>Quadro programmatico</i></p> <p>Nell'allegato “<i>Piano della Mobilità</i>” del RA sono elencati una serie di interventi previsti nell'ambito della programmazione regionale. Per comprendere e valutare meglio gli esiti delle simulazioni trasportistiche condotte per lo scenario definitivo (T6 - T1 – fine 2021 e T3 – metà 2024) è necessario che sia specificato a quali orizzonti temporali sono state assegnate le singole opere.</p>	L'Allegato 4 “ <i>Piano della Mobilità</i> ” deve essere modificato/integrato con quanto richiesto.	Allegato 4 (par. 10.1)

SOSTA	REGIONE LOMBARDIA	<p><b>Aree di sosta</b> Si chiede di valutare che configurazione della viabilità di accesso alle aree di sosta e di distribuzione interna alle stesse sia tale da non determinare situazioni di criticità nella gestione dei flussi in ingresso/egresso che possano produrre impatti significativi sulla circolazione sulla rete ordinaria.</p>	<p>Premesso che allo stato attuale non è possibile ipotizzare la struttura dei parcheggi; <b>si chiede in ogni caso di considerare all'interno delle valutazioni micromodellistiche la funzionalità degli accessi alle aree parcheggio, quantomeno in termini di capacità e di tempi di accesso.</b></p>	<b>Allegato 4 (par. 9.3)</b>
MODELLISTICA	REGIONE LOMBARDIA	<p><b>Verifiche modellistiche</b> Si chiede che la verifica statica delle rotatorie oggetto di analisi all'interno del paragrafo 9.4 dell'Allegato 4 <i>"Piano della Mobilità"</i> sia integrata anche utilizzando la metodologia Cetur/Setra così da poter acquisire un quadro analitico più completo.</p> <p>Si chiede peraltro di riverificare gli schemi grafici adottati per lo sviluppo delle modellizzazioni statiche dei nodi al fine di valutarne la corretta capacità di rappresentare le configurazioni esistenti e/o di progetto (non è in particolare chiara la coerenza tra quanto in essere/progettato e quanto modellizzato per le intersezioni numero 1, numero 2 e numero 4).</p> <p>Per una maggiore leggibilità dei dati sarebbe inoltre opportuno presentare i flussogrammi che illustrano i rapporti tra flussi e capacità, rappresentando i Livelli di Servizio degli assi calcolati con riferimento a quanto stabilito dalla DGR 3219 del 27 settembre 2006. Si chiede pertanto che gli esiti delle modellizzazioni di traffico siano prodotti in termini numerici leggibili sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità con l'indicazione del relativo Livello di Servizio quantomeno per gli elementi afferenti alla rete primaria e principale e gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito.</p>	<p><b>Si conferma la metodologia utilizzata per definire i Livelli di Servizio delle intersezioni, deve essere completato il calcolo della lunghezza delle code. Dovrà, inoltre, essere valutato il funzionamento delle intersezioni Belgioioso/Grassi ad est e la rotatoria De Gasperi/Belgioioso ad ovest oltre all'intersezione De Gasperi/Risorgimento localizzata sul territorio comunale di Rho ed in generale sulla rete di contorno.</b></p> <p><b>Si dovrà dare maggiore evidenza alla proposta progettuale in relazione alla condizione attuale (intersezioni numero 1, numero 2 e numero 4).</b></p> <p><b>Dovranno essere valutati i valori di flusso veicolare sugli archi stradali primari derivanti da modello di microsimulazione così da definirne per singolo arco il valore di LdS. Dovranno essere, inoltre, rese leggibili le immagini in modo da rendere maggiormente decifrabili i valori dei flussogrammi.</b></p>	<b>Allegato 4 (par. 9.3, 9.4, 10.4)</b>
	REGIONE LOMBARDIA	<p><b>Intersezione 2 – Svincolo con il Raccordo Fiera-Milano</b> L'analisi svolta all'interno del paragrafo 9.4 dell'allegato 4 <i>"Piano della Mobilità"</i> evidenzia elementi di criticità in relazione alla funzionalità dell'intersezione in oggetto, con particolare riferimento alla gestione dei flussi provenienti dal Raccordo Fiera-Milano in ingresso da nord. In ragione dell'importanza di tale nodo, si chiede di studiare, coinvolgendo i soggetti proprietari e gestori delle reti, possibili soluzioni migliorative da realizzare nell'ambito dell'attuazione della trasformazione in valutazione.</p>	<p><b>Dovrà essere verificato l'impatto del traffico in concomitanza di eventi negli spazi fieristici, anche coinvolgendo i soggetti proprietari e gestori delle reti (Milano Serravalle) e dovrà pertanto essere aggiornato lo scenario modellistico.</b></p>	<b>Allegato 4 (par. 8.5.2)</b>
MOBILITÀ A' DOLCE	REGIONE LOMBARDIA	<p><b>SISTEMA DELLA CICLABILITÀ</b> La ripartizione modale prevede un utilizzo della modalità ciclopedonale significativa - nell'ordine del 15% - (nell'ordine dei 135.000 spostamenti/giorno). Numeri come quelli appena richiamati richiedono che,</p>	<p>La quota di spostamenti legati alla mobilità dolce è stata fissata quale valore obiettivo dopo una analisi di quella che risulta essere la ripartizione modale individuata da AMAT (Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio) nella zona Stephenson. <b>Tale valore nonché i percorsi, strutture e servizi che</b></p>	<b>Allegato 4 (par. 5)</b>

		<p>per garantire una reale sostenibilità dell'accessibilità al sito, siano sviluppati approfondimenti mirati volti ad assicurare che l'offerta di percorsi, strutture e servizi siano effettivamente adeguati a "giustificare" e supportare una domanda così significativa.</p> <p>In assenza di rassicurazioni in ordine a quanto sopra sarà necessario modificare la ripartizione modale ipotizzata e provvedere agli eventuali ridimensionamenti dell'offerta di infrastrutture e servizi per la mobilità motorizzata pubblica e privata.</p>	<p>garantiscono tale livello dovranno comunque essere oggetto di approfondimento anche in relazione alle richieste di integrazione alla rete ciclabile di carattere intercomunale avanzate da altri enti territoriali.</p>	<p><b>Rapporto Ambientale (par. 7.2)</b></p>
	REGIONE LOMBARDIA	<p><i>Soluzioni di supporto alla mobilità dolce</i></p> <p>Si chiede di calcolarne un primo dimensionamento così da valutare l'entità degli spazi da attrezzare per la gestione dello sharing.</p>	<p>Dovrà essere integrato l'Allegato 4 "Piano della Mobilità" con un predimensionamento dei sistemi da attuare, e relativi spazi necessari, a supporto della mobilità interna.</p>	<p><b>Allegato 4 (par. 7.5)</b></p>
	COMUNE DI BARANZATE	<p>Concordano con l'ampliamento del sistema della ciclabilità.</p> <p>Richiedono la sistemazione del sottopasso di Via Montello per il collegamento ciclopedonale: si chiede che i costi di progettazione e realizzazione siano a carico del proponente</p> <p>Richiedono collegamento ciclabile con la rete esistente attestata all'incrocio di via Aquileia/Montecassino: si chiede che i costi di progettazione e realizzazione siano a carico del proponente</p> <p>Si ritiene necessario anche prevedere una connessione ciclabile in prossimità del Gate Cargo 11</p>	<p>Dato l'interesse manifestato dal Comune di Baranzate ed altri enti al tema delle connessioni ciclo-pedonali dell'area MIND, si chiede ad Arexpo di effettuare gli opportuni approfondimenti circa gli interventi prioritari necessari per garantire un livello minimo di continuità di tali percorsi, il tutto mediante preliminari valutazioni tecnico/economiche.</p> <p>Tali approfondimenti dovranno essere oggetto di valutazione da parte degli enti per i conseguenti impegni economici a carico di Arexpo, in termini di progettazione e realizzazione delle opere, da valutarsi nell'ambito della sostenibilità economica dell'intervento.</p> <p>Il sistema della ciclabilità, quale somma della rete ciclabile esistente, programmata e di progetto in uno scenario ad ampia scala, dovrà comunque trovare una fase di affinamento ed aggiornamento nei successivi stadi progettuali del PII in relazione alle eventuali nuove previsioni/realizzazioni che di dovessero consolidare nei territori circostanti.</p> <p>Premesso che ad oggi non è possibile localizzare la previsione di una connessione ciclabile in prossimità del Gate Cargo 11, il PII dovrà normarne la possibile realizzazione nelle fasi successive di messa a punto, con l'integrazione dell'assetto della rete ciclopedonale attualmente identificata all'interno dell'allegato 4 al R.A. – Piano della Mobilità (cap. 5).</p>	<p><b>Allegato 4 (par. 5)</b></p>
	COMUNE DI PERO	<p>Si chiede di integrare le previsioni con le seguenti proposte:</p> <p>1. si ribadisce l'importanza di completare la rete dei percorsi ciclo-pedonali inserendo nella tavola 1M i tratti principali del telaio della ciclabilità urbana del comune di Pero, come meglio rappresentati in colore blu nell'allegato 2. Si segnalano, in particolare, come strategiche le seguenti connessioni:</p> <p><b>a)</b> Stazioni Rho –Fiera e asse del Sempione: le stazioni di Rho – Fiera sono il punto in cui si innesta la rete di piste previste a nord della ferrovia ed il tracciato previsto si sviluppa in prossimità della rotatoria R5 sottostante il cavalcavia della A52 Sempione-A8. E'</p>	<p>Gli itinerari dovranno essere integrati nell'assetto della rete ciclopedonale attualmente identificata all'interno dell'allegato 4 al R.A. – Piano della Mobilità (cap. 5).</p>	<p><b>Allegato 4 (par. 5, 7.5)</b></p> <p><b>Allegato 9 (1.K)</b></p>

LOGISTICA E MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI		<p>auspicabile, che all'altezza della rotatoria si snodino due percorsi ciclopeditoni protetti, il primo che, costeggiando il perimetro meridionale dell'insediamento del polo fieristico, si colleghi alla pista lungo la via Sempione (ex SS. 33) in corrispondenza dell'albergo di Fiera e in località Cerchiate (come già previsto con linea tratteggiata rossa nell'elaborato citato) e il secondo che si connetta allo stralcio gamma (in sottopasso all'autostrada A4, già attrezzato con pista ciclabile) e raggiunga il Sempione con radiali nella zona più centrale di Pero e lungo via Piave con possibili connessioni con la direttrice Molino Dorino - Pero - C.na Merlata - Mind descritta al punto b.</p> <p>b) Molino Dorino - Pero - C.na Merlata - Mind: questo percorso, oggi in fase di studio preliminare, che si snoda lungo le vie Appennini, Sempione, Monti, Quartiere C.na Merlata e Mind, consente di mettere a sistema più realtà che possono sfruttare, a seconda delle distanze e della convenienza, le stazioni metropolitane e ferroviarie presenti e previste e di completare la rete di mobilità dolce tra MIND e i comuni di Pero e di Milano.</p>		
	REGIONE LOMBARDIA	<p><b>SOLUZIONI DI MOBILITÀ INNOVATIVA - Sistema GRT</b></p> <p>Il sistema ipotizzato prevede la gestione di 5 fermate in 2 km di percorso (una fermata circa ogni 400 mt), con una velocità operativa di circa 25 km/h e una capacità di 15 passeggeri.</p> <p>L'analisi trasportistica proposta fa ritenere il sistema proposto non sufficiente dal punto di vista della capacità di carico necessaria al soddisfacimento della domanda stimata, delle caratteristiche dinamiche e prestazionali dei veicoli e della praticabilità della guida interamente automatizzata oltre alla probabile assenza di un supporto normativo, con conseguente necessità tardiva di impostare un sistema di trasporto di massa interno al comparto.</p>	<p>Il sistema CAV è puramente un sistema integrativo di supporto alla pedonalità, le due porte di accesso di MIND Merlata e Rho Fiera permettono di rendere accessibile a distanza pedonale (entro i 15 min a piedi) tutte le funzioni di futuro insediamento. A supporto del sistema del ferro sarà istituito un servizio di bus circolanti lungo l'anello nord e sud di MIND che garantiranno connessione diretta tra le fermate ferroviarie e l'hub di Roserio garantendo attraverso un sistema di fermate intermedie una copertura completa di MIND.</p> <p><b>Si ritiene comunque necessario un approfondimento riguardo la modalità di stima della domanda interna da soddisfare, al fine di determinare il sistema più efficace di trasporto e le frequenze più idonee., pertanto il tema verrà affrontato all'interno del Rapporto Ambientale.</b></p>	<b>Allegato 4 (par. 3.4.6, 7.2)</b>
	REGIONE LOMBARDIA	<p>Si evidenzia che la possibile futura attivazione di un centro logistico comune dovrà essere conseguente allo sviluppo di valutazioni trasportistiche finalizzate a verificarne la sostenibilità e ad individuare le iniziative da attivare per risolvere le eventuali potenziali situazioni di criticità determinate dall'entrata in esercizio del medesimo centro.</p>	<p>L'eventuale istituzione di un centro logistico a servizio esclusivo di MIND dovrà essere oggetto di successive valutazioni e approfondimenti al fine di valutarne la sostenibilità e, nel caso, individuare gli interventi per la risoluzione di potenziali situazioni di criticità. <b>Il PII dovrà pertanto normare tale ipotesi.</b></p>	<b>Allegato 4 (par. 6)</b>

## AMBIENTE

OGGETTO	ISTANTE	SINTESI DELL'OSSERVAZIONE	PRESCRIZIONE SUGGERIMENTO	RECEPIMENTO
CUMULO DEGLI IMPATTI/ MOBILITA'/ ACQUE	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	<p>Si ritiene necessario che le valutazioni degli impatti siano estese ad una porzione di territorio molto ampio, che ricomprenda almeno la prima parte dell'Asse del Sempione e tenga conto delle grandi trasformazioni recentemente avvenute e in essere, al fine di integrarle a scala sovraordinata.</p> <p>Tale approccio deve riguardare in particolare il tema della mobilità, dei grandi attrattori di traffico e delle funzioni di eccellenza, del governo del sistema delle acque.</p> <p>Il progetto dovrà valutare anche l'effetto cumulativo con altre trasformazioni, quali ad esempio quelle dell'ex Alfa Romeo di Arese, ragionando anche sui fabbisogni pregressi di servizi a scala vasta e proponendo soluzioni qualificanti che vadano oltre lo stretto contesto del PII.</p>	<p><b>Il Rapporto Ambientale dovrà essere integrato con le analisi richieste e precisato dove le valutazioni sono state effettuate, ma non esplicitate, considerando una porzione di territorio più ampia.</b></p>	<p><b>Allegato 4 (par 2.6)</b></p> <p><b>Allegato 6 (par. 3.9)</b></p> <p><b>Rapporto Ambientale (par. 7.10)</b></p>
ACQUE	ATO	<p>Risultano essere stati valutati solo parzialmente i potenziali effetti che le trasformazioni previste nell'area espositiva potrebbero avere sul Servizio Idrico Integrato, in quanto sono state prese in considerazione unicamente le pressioni derivanti dalla popolazione civile giornaliera stimata in 65.903 abitanti (in termini di nuovi fabbisogni idropotabili civili ed in termini di nuovi carichi civili generabili), mentre non si rilevano previsioni in ordine ai potenziali effetti derivanti dalle nuove funzioni private (terziario, commerciale e produttivo) e/o stime relative ai nuovi carichi di tipo industriale generabili dalle stesse.</p> <p>Risultano essere stati presi in considerazione solo indicatori ambientali attinenti al pubblico servizio di acquedotto, senza prevedere alcun monitoraggio in ordine ai servizi di fognatura e depurazione.</p> <p>Si chiede quindi di voler integrare il Piano di Monitoraggio, descritto al Capitolo n. 8 del RA, con ulteriori opportuni indicatori inerenti i pubblici servizi di fognatura e depurazione, quali ad esempio, le variazioni di carichi inquinanti generabili (in AE), l'estensione/copertura della rete fognaria (in Km o %), la capacità residua dell'impianto di depurazione (in AE) ed il carico insediativo sulla capacità di depurazione esistente (%).</p> <p>Dovrà essere valutata, anche da parte del Gestore MM SpA, la compatibilità dei carichi inquinanti/idraulici derivanti dal progetto in questione con l'attuale capacità residua delle reti fognaria, dei collettori intercomunali riceventi e dell'impianto di depurazione di Milano S. Rocco, atteso che non risultano ancora essere stati quantificati, nella loro interezza, i carichi inquinanti che si potrebbero generare dalle summenzionate attività private (terziario, commerciale, ricettivo e produttivo).</p>	<p>Precisando che il riferimento a 65.903 abitanti è riferito al calcolo degli abitanti equivalenti di tutte le funzioni pubbliche e private previste dal Piano (addetti, visitatori, residenti, posti letto), <b>si deve provvedere a meglio specificare i parametri e gli impatti relativi alla voce "altre funzioni pubbliche" (72.000 mq di slp) – vedi capitolo 7.5.1 e 7.5.3 del R.A.</b></p> <p><b>Dovrà essere integrato il sistema degli indicatori di monitoraggio di cui al par. 8.1.1. del Rapporto Ambientale.</b></p> <p><b>Sulla base di quanto già controdedotto per la quantificazione complessiva dei fabbisogni e carichi inquinanti pubblici/privati, il Rapporto Ambientale dovrà essere integrato con la valutazione richiesta.</b></p>	<p><b>Allegato 6 (par. 2.3.3, 4.4.2)</b></p> <p><b>Rapporto Ambientale (paragrafi 7.5.1, 7.5.3 e 8.1.1)</b></p>

ACUSTICA	COMUNE DI RHO	<p>Le previsioni di barriere presso l'istituto Galeazzi e il Campus Universitario sono in contrasto col concetto di permeabilità che deve caratterizzare il sito.</p> <p>Si rinnova l'invito a verificare interpretazioni della norma o soluzioni operative differenti che consentano quanto più possibile di evitare il ricorso al posizionamento di barriere lungo il perimetro del comparto MIND.</p>	<p>Le barriere, la cui soluzione tecnica è stata ottimizzata, come riportato all'interno del cap. 9 dell'allegato 3 del R.A., sono una condizione necessaria per il rispetto dei limiti acustici imposti dalla normativa vigente per quel tipo di funzione.</p> <p>Inoltre, come riportato del cap. 9 dell'allegato 3 del R.A., le stesse proposte di mitigazione acustica potranno subire modifiche a valle della messa a punto planivolumetrica definitiva del progetto del Campus universitario.</p> <p><b>Si accoglie l'invito a verificare interpretazioni della norma o soluzioni operative differenti che consentano quanto più possibile di evitare il ricorso al posizionamento di barriere lungo il perimetro del comparto MIND.</b></p>	<p><b>Allegato 3 (par. 9)</b></p> <p><b>Rapporto Ambientale (par. 7.4.2)</b></p>
SISTEMA DEL PAESAGGIO	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	<p>In merito alla realizzazione di un grande parco tematico di 500.000 mq, si ritiene necessario precisare come concretamente si attuerà la realizzazione di questo grande parco e di come verrà preservata l'unitarietà dello sviluppo, che avverrà per lotti successivi di intervento.</p>	<p><b>Nel R.A. dovranno essere meglio dettagliati, sulla base delle informazioni disponibili, le fasi e lo sviluppo temporale del Parco rimandando comunque ulteriori approfondimenti di dettaglio alla successiva procedura di VIA. Dovranno comunque essere descritte le fasi e gli elementi non suscettibili di modifica e le possibili alternative, inserendole nelle parti regolamentari del PII.</b></p>	<p><b>Rapporto Ambientale (par. 4.8, 4.10.3)</b></p>
ASPETTI NATURALISTICI	CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	<p>Da quanto si evince negli elaborati messi a disposizione vi è una esplicitata e ribadita volontà di integrare le previsioni edilizie proposte con una fitta trama di opere a verde fruibili, che andranno ad aggiungersi a quelle già realizzate per EXPO.</p> <p>Il fatto che si preveda a superficie permeabile oltre il 60% dell'area è in linea con l'obiettivo di sostenibilità ambientale di riferimento del PII Ter-5, inoltre il Rapporto Ambientale afferma che attraverso il ripristino di ecosistemi e di infrastrutture verdi il livello di biopotenzialità territoriale verrà incrementato, salendo di classe, rispetto allo stato attuale, successivo allo smantellamento dell'area Expo, nonostante le future edificazioni.</p> <p>Dall'attuale grado di definizione del progetto non è possibile, però, conoscerne i dettagli e le modalità operative.</p>	<p>Con riferimento alla superficie permeabile oltre il 60%, come già osservato nella "Relazione di Monitoraggio delle Prescrizioni VAS EXPO" dell'Osservatorio VAS EXPO, si precisa che il target individuato per questo obiettivo non risulterebbe essere stato raggiunto, in quanto la superficie permeabile ad oggi presente sul sito costituisce, al massimo, circa il 46% della superficie totale. Considerato il mutato scenario di riferimento per la fase post expo rispetto allo scenario di sviluppo del sito ipotizzato per il post evento nel RA (2011), la proposta di PII delinea uno sviluppo del sito con una presenza significativa di funzioni pubbliche e di interesse pubblico, orizzonte ad oggi già nei fatti concretizzatosi con la scelta di realizzare un Parco della scienza, del sapere e dell'innovazione per la valorizzazione delle eccellenze del territorio nella ricerca e nell'innovazione attraverso anche gli insediamenti pubblici del Campus dell'Università Statale di Milano e dello Human Technopole. Pertanto, il target relativo alla superficie permeabile è stato rimodulato contemperando i vari obiettivi con riferimento al valore ambientale delle trasformazioni edilizie previste.</p>	<p><b>Rapporto Ambientale (par. 4.10.3, 7.6, 8.1.1)</b></p> <p><b>Allegato 7 (3.F, 3.AV, 3.AW, 3.AZ, 3.BA, 3.BB, 3.BD, 3.BE)</b></p>

		<p>Si ricorda che sarà opportuno quale buona pratica, oltre che coerente con gli obiettivi generali di eco-sostenibilità dell'intervento, che tutti i parcheggi a raso previsti siano progettati con alberature, in numero di almeno 1 albero ogni 5 posti auto.</p> <p>Si chiede inoltre di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione secondo il principio del "preverdissement", in modo che le stesse possano svolgere il proprio ruolo di mitigazione anche per la fase di cantiere.</p>	<p>Si è quindi introdotta l'applicazione del metodo del Green Space Factor per l'applicazione del quale si dovrà dare idonea dimostrazione degli indici utilizzati per il calcolo delle superfici equivalenti sia nello stato di fatto che di progetto. In particolar modo si riscontreranno i pesi attribuiti al canale e vasche di fitodepurazione (0,5 nello stato di fatto e 1 in progetto), alle pareti verdi verticali e soprattutto agli alberi; dovranno essere forniti riscontri ed esempi su applicazioni in ambito europeo e/o italiano. Infine, dovranno essere implementate il più possibile le superfici dei tetti verdi, per i quali si prescrive che gli stessi abbiano idonee soluzioni atte a garantire l'irrigamento anche durante i periodi siccitosi.</p> <p>Si prescrive, inoltre, che vengano fornite idonee rappresentazione delle superfici permeabili e delle altre superfici che concorrono nel calcolo del GSF sia nello stato di fatto che di progetto. Il PII dovrà predisporre verifiche in fase di attuazione, in modo tale da monitorare che l'indice finale di GSF non muti in decremento.</p> <p>Negli elaborati di progetto e in fase di VIA dovranno essere riscontrate tutte le richieste formulate sulla nuova dotazione a verde anche con riferimento al Repertorio delle misure di compensazione e mitigazione paesistico-ambientali del PTCP.</p> <p>Per i nuovi parcheggi a raso le alberature dovranno essere previste in numero di almeno 1 albero ogni 5 posti auto.</p> <p>Si concorda sulla necessità di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione secondo il principio del "preverdissement", a tale riguardo si rimanda alle considerazioni di maggior dettaglio che verranno affrontate in sede di VIA.</p>	
MONITORAGGIO	ARPA	Si ritiene indispensabile strutturare e consolidare le attività di monitoraggio delle matrici ambientali di tutto il sito formalizzando e divulgando la Rendicontazione Ambientale del PII.	Anche ai fini delle richieste dell'osservazione si prevede l'istituzione di un Osservatorio Ambientale di cui dovrà essere data idonea divulgazione tramite portale di Regione Lombardia S.I.M.O.N.	Rapporto Ambientale (par. 8.1)
VINCOLI	ARPA	Il quadro del sistema dei vincoli è mutato in funzione delle opere di infrastrutturazione del sito eseguite in funzione dell'Evento espositivo. La progettazione del PII dovrà quindi considerare le fasce di rispetto e di tutela delle infrastrutture e sottoservizi riferite allo stato attuale dei luoghi.	La tavola n. 3 "Vincoli, servitù e fasce di rispetto" riporta il quadro del sistema vincolistico già aggiornato sulla base dello stato di fatto in funzione delle opere di infrastrutturazione del sito eseguite in funzione dell'evento espositivo. <b>Di ulteriori eventuali aggiornamenti che dovessero sopravvenire si dovrà tener conto in fase di progettazione.</b>	Rapporto Ambientale (par. 5.2)

## **8. Modalità di integrazione del Parere Motivato FINALE nel PII**

A seguito dell'avvenuta adozione in data 4 ottobre 2019 da parte della Giunta Comunale del PII 'POST EXPO - MIND: progetto di rigenerazione per uno sviluppo urbano sostenibile' corredato del Rapporto Ambientale, della Sintesi non tecnica, della Dichiarazione di Sintesi e del Parere Motivato relativo alla compatibilità ambientale, detti atti sono stati depositati nella Segreteria comunale e pubblicati sul sito informatico del Comune di Milano e sul SIVAS per un periodo continuativo di 30 giorni (dal 05 novembre 2019 al 05 dicembre 2019), ai fini della presentazione di osservazioni entro il termine ultimo del 05 dicembre 2019. Entro la suddetta scadenza e ai termini di legge previsti, all'Amministrazione Comunale sono pervenute complessivamente 10 tra osservazioni e pareri da enti e soggetti diversi.

Come in occasione del processo di consultazione previsto dal procedimento di VAS precedentemente richiamato, anche il processo di valutazione delle osservazioni e pareri pervenuti nell'ambito delle attività di consultazione effettuate in sede di pubblicazione urbanistica successiva all'adozione di piano si è articolato in differenti fasi che di seguito si riportano sinteticamente e per una più completa descrizione delle quali si rimanda alla lettura del capitolo 4 della Relazione Istruttoria parte integrante e sostanziale del Parere Motivato Finale (Allegato 1):

- sono state dapprima distinte le osservazioni aventi ricadute sui temi ambientali trattati nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica, riguardanti cioè il Rapporto Ambientale ed i suoi allegati;
- sono state successivamente esaminate le osservazioni con contenuti strettamente urbanistici potenzialmente suscettibili di comportare ricadute sugli esiti di VAS in caso di accoglimento, verificando l'assenza di tale fattispecie;
- per le sole osservazioni di cui al primo punto il Parere Motivato Finale ha conseguentemente formulato indicazioni, raccomandazioni e suggerimenti;

Terminati i processi valutativi di cui ai punti precedenti, l'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, alla luce delle osservazioni e degli apporti pervenuti ha espresso, con Determina Dirigenziale n. 384/2020, Parere Motivato Finale POSITIVO circa la compatibilità ambientale della proposta del PII 'POST EXPO - MIND: progetto di rigenerazione per uno sviluppo urbano sostenibile', a condizione che vengano recepite le indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale e nella Sintesi non Tecnica e vengano recepite le indicazioni, raccomandazioni e suggerimenti contenute al Capitolo 5 della Relazione Istruttoria allegata allo stesso Parere Motivato Finale.

Il Parere Motivato Finale prevede altresì:

- di confermare le indicazioni, raccomandazioni e condizioni contenute nel Parere Motivato rilasciato con Determina Dirigenziale n. DD2G4 172/2019 del 17 maggio 2019;
- di avviare le attività di monitoraggio, di cui al cap. 8 del Rapporto Ambientale entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del Piano;
- di prevedere, nell'ambito delle predette attività di monitoraggio, l'eventuale rimodulazione degli indicatori di monitoraggio previsti nel Rapporto Ambientale, a seguito di sopravvenute norme di settore e di aggiornamenti del PII in relazione alla sua attuazione tali da non determinare una revisione generale del PII o da richiedere l'attivazione di una nuova procedura VAS in relazione a effetti significativi sulle valutazioni ambientali.

Si evidenzia che il recepimento delle prescrizioni e l'eventuale accoglimento delle raccomandazioni contenute nel Parere Motivato Finale non comportano una variazione del Rapporto Ambientale e relativi allegati o della Sintesi non Tecnica in quanto pertinenti alla realizzazione di tavoli di confronto in parte già avviato con integrazione della documentazione del PII relativamente alla individuazione di fasce di salvaguardia stradale, ad approfondimenti in corso di valutazione all'interno della procedura PAUR o da svolgersi in fase attuativa del PII, ad attività di verifica e valutazione in fase di monitoraggio.

## **9. Misure previste in merito al monitoraggio**

Per quanto riguarda il monitoraggio VAS del PII in fase di attuazione nel Cap. 8 del Rapporto Ambientale è descritta la Proposta di Rendicontazione Ambientale del Piano Integrato di Intervento, ai sensi del D.lgs 152/2006 e s.m.i., che prevede all'interno del Rapporto Ambientale la *“descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano definendo in particolare le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti”*.

Il Piano di Rendicontazione Ambientale previsto è finalizzato a raccogliere, elaborare e pubblicare le informazioni relative:

- all'andamento dello stato dell'ambiente nell'area nella quale si possono manifestare gli effetti degli interventi previsti dal Piano/Programma
- al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità del Piano/Programma, in modo da individuare e interpretare eventuali scostamenti rispetto alle previsioni e la necessità di orientare eventuali varianti.

La Rendicontazione sarà pertanto strutturata nelle seguenti due componenti:

1. monitoraggio del perseguimento degli obiettivi ambientali del PII
2. monitoraggio delle ricadute sullo stato dell'ambiente derivante dall'attuazione del PII.

Gli esiti di questo processo iterativo saranno contenuti nella relazione di monitoraggio (reporting), che verrà emessa su base periodica e che rappresenterà l'elemento attraverso il quale si sviluppa la comunicazione e l'interazione tra il piano di intervento/proponente e il pubblico/stakeholders.

Ai fini della rendicontazione sono stati definiti gli indicatori di monitoraggio, strutturati in base agli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati per la VAS del PII MIND, a seguito della rimodulazione degli obiettivi individuati nell'ambito dell'Osservatorio VAS dell'AdP EXPO, in ragione dei nuovi scenari di sviluppo dell'area nel frattempo intercorsi (si veda Cap. 2 del RA).

Di seguito si riporta la tabella degli indicatori di monitoraggio, che riporta le seguenti informazioni:

- Componente ambientale da monitorare (Trasformazione urbanistica, Accessibilità e mobilità, Energia ed emissioni climalteranti, Inquinamento atmosferico rumore e radiazioni, Acque, Servizi Ambientali, Eco-paesistico rurale, Resilienza-Ambiente, Resilienza – Popolazione e salute umana)
- Codice identificativo dell'obiettivo di riferimento VAS AdP EXPO
- Descrizione dell'obiettivo di sostenibilità di riferimento del PII
- Definizione dell'indicatore
- Descrizione dell'indicatore
- Ambito territoriale di riferimento (Sito, Area vasta)
- Eventuale target quantitativo
- Fasi di rilevamento (Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi, Cantiere, Esercizio).

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
TRASFORMAZIONE URBANISTICA	TER-2/TER-3	1. Adottare soluzioni progettuali che minimizzino il consumo di suolo promuovendo un uso sostenibile dello stesso.  2. Mantenere e ripristinare le funzionalità del suolo non edificato anche attraverso la realizzazione di aree e spazi a verde multifunzionali e a uso pubblico.	Superficie totale verde multifunzionale verticale/orizzontale rispetto al totale (indice GSF)	1. L'indicatore permette di verificare il perseguimento dell'obiettivo in fase di progettazione.  2. L'indicatore permette il monitoraggio dell'estensione delle aree verdi multifunzionali sia verticali sia orizzontali. Adozione indice GSF.	Sito	GSF minimo 0,65	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi
	TER-4	Curare la qualità architettonica del sito in particolare quella degli edifici e di tutte le opere permanenti presenti in Sito.	Gare nel cui disciplinare sono state incluse prescrizioni volte a garantire la qualità architettonica degli edifici rispetto alle gare totali (%).	L'indicatore è finalizzato a verificare l'adozione di criteri per la qualità architettonica a livello di gare, appalti, appalti-concorso.	Sito	100% (per le gare pubbliche vige il rispetto del DM 11 ottobre 2017)	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi
			Edifici realizzati con tecniche di bioarchitettura o LEED/similari (%)	L'indicatore verifica in fase di progettazione e realizzazione l'adozione di tecniche di bioarchitettura o LEED/similari (Leadership in Energy and Environmental Design)	Sito	Minimo 50% sul totale dello sviluppo privato	Esercizio (comunque al termine delle fasi costruttive)
	TER-5	Nella pianificazione degli usi del suolo destinare un'ampia porzione del sito a parco multifunzionale a uso pubblico.	Superficie parco tematico pro-capite (addetti, residenti, studenti) (m²/ab)	L'indicatore permette di evidenziare la porzione pro-capite di superficie destinata a parco multifunzionale a uso pubblico.	Sito	5 m²/ab	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
ACCESSIBILITA' E MOBILITA'	MOB-1	Favorire la connettività multimodale del Sito con i territori e le comunità contermini anche attraverso scelte di trasporto pubblico e mobilità dolce e sostenibile. Adottare soluzioni progettuali flessibili a garanzia di un sistema della sosta adeguati agli usi e allo sviluppo del Sito nel tempo.	Superfici edificate relative ai parcheggi riconvertibili nel tempo in funzione dei futuri scenari di mobilità (m <sup>2</sup> )	L'indicatore è finalizzato a monitorare il grado di flessibilità del sito nel recepire futuri scenari di traffico.	Sito	Almeno l'80% degli edifici fuori terra riferibili ai parcheggi.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi
			Varietà della tipologia dei servizi di trasporto interni al Sito (descrizione, caratteristiche e interconnessioni con l'esterno).	L'indicatore monitora l'efficacia di accessibilità al sito.	Sito	Risoluzione dei nodi di accessibilità al Sito (Porta Est e Porta Ovest)  Eventuale potenziamento del TPL gomma  Eventuale nuova stazione MIND/Merlata	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi
	MOB-3	Nella pianificazione preferire la localizzazione dei nuovi insediamenti in posizioni prossime alle linee forti del trasporto pubblico.	Popolazione insediabile/insediata in un raggio di circa 500 m da una fermata del trasporto pubblico rispetto al totale della popolazione dell'area.	L'indicatore permette di valutare la coerenza della localizzazione degli insediamenti nell'area rispetto alla loro distanza dai mezzi pubblici.	Sito		Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi
ENERGIA ED EMISSIONI CLIMALTERANTI	CO <sub>2</sub> - 1	Tendere a un bilancio emissivo nullo, minimizzando la quota aggiuntiva di emissioni climalteranti mediante soluzioni progettuali innovative.	Emissioni di CO <sub>2</sub> eq. totali (kt CO <sub>2</sub> /anno).	L'indicatore registra le emissioni di CO <sub>2</sub> annue dovute al sito, utilizzando metodo di misurazione internazionale e verificato terza parte (tipo C40/CDP).	Sito – Area vasta	Tendere a un bilancio emissivo nullo	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi. Esercizio (comunque al termine delle fasi costruttive).
			Fabbisogno energetico del sito (termico ed elettrico) (MWh/anno).	L'indicatore permette l'analisi dei consumi energetici complessivi del sito per uso finale (riscaldamento, raffrescamento, acqua sanitaria).	Sito – Area vasta		Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
	CO <sub>2</sub> -2	Utilizzare tecnologie per la riduzione dei consumi energetici e la produzione di energia da fonti rinnovabili.	1. Potenza totale da FER installata/ potenza totale installata (MW/MW) 2. En elettrica approvvigionata da FER tramite contratti verdi / fabbisogno elettrico totale (%) 3. Fabbisogni energetici degli edifici per acqua calda sanitaria coperti con l'utilizzo di FER (%)	Gli indicatori rappresentano il grado di utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili (FER) (Idroelettrico, solare fotovoltaico e termico, geotermia).	Sito – Area vasta	Quota sui fabbisogni complessiva, coperta da almeno il 50% da FER.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
			1. Rete di teleriscaldamento (quantità delle volumetrie allacciate) 2. Edifici per ogni classe energetica/edifici totali (%)	Gli indicatori forniscono indicazioni circa il grado di efficienza nell'uso dell'energia.	Sito – Area vasta	1. 80% SLP degli edifici di nuova realizzazione 2. 80 % Edifici di nuova realizzazione in classe A	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
INQUINAMENTO ATMOSFERICO - RUMORE E RADIAZIONI	ATM-1	Contribuire a riportare le concentrazioni di inquinanti entro limiti che escludano danni alla salute umana, alla qualità della vita, agli ecosistemi e ai manufatti, limitando le emissioni in atmosfera dei principali macroinquinanti.	Stima delle emissioni atmosferiche di macroinquinanti derivanti dalla mobilità incrementale generata dal sito e dalla climatizzazione degli edifici.	L'indicatore fornisce il quadro emissivo incrementale generato dal sito (traffico e climatizzazione). Viene calcolato su base parametrica (parametri INEMAR per il traffico).	Sito – Area vasta		Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.  Due anni dalla messa in esercizio.
			Monitoraggio delle concentrazioni dei principali macroinquinanti al suolo.	L'indicatore sarà popolato mediante la misura delle concentrazioni incrementali dei macroinquinanti (CO, NOx, PM10, SO <sub>2</sub> ) al suolo.	Sito – Area vasta		Cantiere.  Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
							Due anni dalla messa in esercizio.
	RUM-1	Valutare la compatibilità dei livelli di rumore generati con i recettori sensibili presenti in prossimità del sito (con particolare riferimento alla fase di cantiere), prevedendo, se necessario, adeguate misure di mitigazione dell'impatto acustico.	Monitoraggio del clima acustico presso i recettori sensibili individuati.	L'indicatore sarà popolato mediante la realizzazione di campagne annuali di verifica del clima acustico presso i recettori individuati.	Sito	Limiti previsti dalla legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/95 e approfonditi dal D.P.C.M. 14/11/97 secondo zonizzazione acustica comunale.	Cantiere
ACQUE	ACQ-1	Garantire che le acque in uscita dal sito non determinino riduzioni della qualità delle acque superficiali tali da compromettere gli usi e l'idoneità ecologica dei recettori.	Monitoraggio qualitativo degli scarichi idrici del Sito.	L'indicatore sarà popolato mediante la realizzazione di campagne di monitoraggio annuale verificando la compatibilità con i limiti di accettabilità previsti.	Sito	Limiti previsti dalla Parte III D.Lgs. 152/06.	Cantiere Esercizio (massimo 2 dal termine delle fasi costruttive)
	ACQ-2	Identificare soluzioni progettuali tali da non determinare criticità di ordine idraulico sul reticolo idrografico recettore.	Monitoraggio eventuali eventi di criticità di natura idraulica.	L'analisi della frequenza e della gravità di eventuali situazioni di criticità fornisce indicazioni circa il grado di raggiungimento dell'obiettivo.	Sito		Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
	ACQ-5	Minimizzare i consumi idrici, prevedendo adeguate misure di risparmio idrico in fase di progettazione	Quantità complessiva di acqua consumata (m³/anno).	L'indicatore valuta i consumi idrici complessivi.	Sito	% di riutilizzo delle acque meteoriche su n° di edifici realizzati pari almeno al 10%	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
			Identificazione e descrizione di misure di risparmio idrico (n°).	La descrizione di misure di risparmio idrico fornisce indicazioni circa il raggiungimento dell'obiettivo.	Sito		Cantiere Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
			Acqua riciclata/ fabbisogno idrico totale (%)	Rappresenta il grado di efficienza nel riutilizzo dell'acqua.	Sito		Esercizio (1 volta al termine delle

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
							attività di costruzione)
	ACQ-6	Proteggere le caratteristiche di qualità della falda sotterranea contenendo le possibili fonti di contaminazioni.	Monitoraggio chimico fisico periodico delle acque di falda	L'indicatore sarà popolato mediante la realizzazione di campagne di monitoraggio delle acque sotterranee verificando la compatibilità con i limiti di accettabilità previsti.	Sito	Limiti previsti dalla Parte IV D.Lgs. 152/06	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.  Cantiere.  Esercizio (in funzione del procedimento in corso con la PA)
	ACQ-7	Tutelare la disponibilità e l'equilibrio idrogeologico delle risorse idriche sotterranee al fine di non pregiudicare il sistema idrico sotterraneo nel suo complesso.	1. Soggiacenza media, minima, massima della superficie piezometrica (m)  2. Monitoraggio dello Stato Quantitativo delle Acque Sotterranee mediante indice SQUAS.	Gli indicatori saranno popolati mediante la realizzazione di campagne di monitoraggio delle acque sotterranee e sono finalizzati alla verifica della disponibilità di risorse dei corpi idrici sotterranei in termini di bilancio dei prelievi rispetto alla capacità naturale di ricarica.	Sito	1. Range di oscillazione previsto dallo studio idrogeologico.  2. Indice SQUAS in classe, "buono" secondo lo schema del D. Lgs. 30/09 (Tabella 4 dell' Allegato 3).	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.  Esercizio (1 volta al termine delle attività di costruzione)
SERVIZI AMBIENTALI	SER-1	Progettare il sito in modo da favorire un corretto ed efficiente riutilizzo degli impianti tecnologici esistenti.	Identificazione degli impianti tecnologici oggi esistenti adeguati per il riutilizzo nell'ambito del progetto (infrastrutture idriche, fognarie, elettriche, viabilistiche).	L'indicatore registra il grado di conversione degli impianti tecnologici e infrastrutturali oggi presenti presso il sito.	Sito	Almeno il 30% di riutilizzo degli impianti tecnologici esistenti.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
	SER-5	Promuovere modelli di realizzazione e consumo sostenibili, orientati ad un uso efficiente delle risorse.	Identificazione e monitoraggio dell'efficacia dei modelli di produzione e consumo sostenibile adottati.	L'indicatore è finalizzato all'analisi della capacità del sito di sviluppare modelli di consumo sostenibili con particolare riferimento all'economia circolare.	Sito	Minimo la % del Leed.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
			Quantità di materiali recuperati/riciclati in sito.				
ECO-PAESISTICO RURALE	ECO-2	Promuovere interventi e progetti volti a migliorare la naturalizzazione del Sito.	Tipologie di interventi volti a migliorare la naturalizzazione del Sito (descrizione e caratteristiche)	L'indicatore è costituito dalla descrizione degli interventi di naturalizzazione del sito. Descrittivo (indice STRAIN).	Sito	Piantumazione di c.a. 3.500 nuovi alberi.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.  Esercizio (massimo 2 dal termine delle fasi costruttive)
	ECO-3	Migliorare la biodiversità del Sito e l'efficacia dei servizi eco-sistemici.	Monitoraggio di indici di biodiversità internazionalmente riconosciuti che includano almeno un indice di valore floristico e uno di valore faunistico. (indice di biopotenzialità territoriale -BTC)	L'indicatore sarà popolato mediante l'esecuzione di monitoraggi periodici specifici.	Sito	BTC maggiore dello stato di fatto (almeno 1,50).	Esercizio (massimo 2 dal termine delle fasi costruttive)
	PAE-2	Rendere fruibili a tutti i sistemi del verde e degli spazi aperti residuali.	Caratteristiche e dimensioni dei percorsi realizzati all'interno del Sito con particolare attenzione ai diversamente abili.		Sito	Accesso diretto a tutti gli spazi verdi e spazi aperti residuali.	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.
RESILIENZA - AMBIENTE	Nuovo indicatore	Contribuire a migliorare la capacità di prevenire danni a seguito di eventi meteorologici estremi.	Adozione di un piano di adattamento climatico che informi la progettazione delle reti in relazione ai macro rischi della città di Milano.	L'indicatore è finalizzato alla verifica della capacità del sito di operare in efficienza a fronte di eventi meteorologici estremi.	Sito	Sviluppo piano di emergenza in condizioni climatiche critiche	Progettazione finalizzata al rilascio dei titoli edilizi.  Esercizio
RESILIENZA - POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	Nuovo indicatore	Contribuire a un elevato livello di qualità della vita e di benessere sociale per i cittadini attraverso un ambiente urbano in cui il livello	L'indicatore consiste nell'analisi del Ritorno Sociale sull'investimento - SROI - Social Return of Investments -.	SROI è un indicatore riconosciuto in campo internazionale per valutare i ritorni extra finanziari degli investimenti. Si tratta di un approccio sviluppato dalla contabilità sociale con	Sito	SROI	Esercizio

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DI RIFERIMENTO VAS EXPO [RIF.]	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO DEL PII	INDICATORE	DESCRIZIONE INDICATORE (2)	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	TARGET	FASI DI RILEVAMENTO
		dell'inquinamento non provochi effetti nocivi per la salute umana e l'ambiente.		l'obiettivo di migliorare l'impatto sull'ambiente e il benessere della popolazione coinvolta, integrando nell'analisi i costi ed i benefici sociali, economici ed ambientali.			