

Emendamenti al Documento di Piano

1. Emendamento (GIP, Zona 9)

Documento di Piano - Relazione pag. 175

Testo originario: *“La perequazione urbanistica nel PGT di Milano innova le modalità di acquisizione di suoli destinati allo sviluppo delle dotazioni territoriali, ovvero l’insieme delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale, le aree per l’edilizia residenziale pubblica e le dotazioni a verde, i corridoi ecologici e il sistema del connessione tra territorio rurale e quello edificato, con un principio che resta costante in tutte le sue diverse applicazioni negli atti che compongono il PGT.”*

Testo da aggiungere al paragrafo precedente: *“Il dispositivo di perequazione urbanistica è finalizzato ad acquisire un vasto patrimonio di aree pubbliche, sulle quali sostenere l’attività agricola mediante l’attivazione di contratti agrari di lunga durata.*

Con riferimento al meccanismo perequativo, si sottolinea la subordinazione del PGT alla pianificazione regionale. Il Parco Regionale Agricolo Sud Milano è infatti parte integrante del Piano Regionale delle aree regionali protette della Regione Lombardia così come definito dalla LR 86/83. Le previsioni urbanistiche del PTC del Parco sono immediatamente vincolanti e, come tali, sono recepite di diritto negli strumenti urbanistici generali dei comuni interessati e sostituiscono eventuali previsioni difformi che vi fossero contenute (art. 18, comma 4 della LR86/83).

Il P.T.C. (Piano Territoriale di Coordinamento) del Parco Agricolo Sud Milano, in quanto parte del Piano Regionale delle aree regionali protette, diverrà anche parte integrante del Piano Territoriale Regionale in corso di approvazione al Consiglio Regionale.

Si sottolineano inoltre gli orientamenti e gli indirizzi del P.T.C. del Parco Sud (allegato A) per la formazione dei P.C.U. (Piani di Cintura Urbana, strumenti attuativi del P.T.C.). Tali orientamenti sono essenzialmente volti alla conservazione, alla tutela, alla valorizzazione produttiva degli spazi agricoli e alla fruizione ricreativa di alcune aree.”

2. Emendamento (GIP - , Zona 8) – stralcio tunnel “Rho-Linate”

Documento di Piano – Relazione pagg. 138 e 143

Stralciare: *“Ad est dell’area, all’altezza della nuova stazione Stephenson prevista sulla linea ferroviaria, la viabilità descritta si connette ad un sistema viabilistico interrato, inserito nell’elenco delle opere necessarie all’Expo. Il tracciato consiste nel collegamento interrato della viabilità interquartiere che si inserisce nell’Ambito di Trasformazione di Cascina Merlata alla Tangenziale Est in corrispondenza dello svincolo di Viale Forlanini. Tale tracciato è il risultato dell’inserimento di un nuovo prolungamento verso le aree prossime alla trasformazione di Cascina Merlata e dell’Expo del tunnel Certosa-Garibaldi – dichiarato di pubblica utilità nel 2006 – aggiuntivo rispetto all’iniziale ipotesi di prolungamento verso Forlanini. Le uscite intermedie previste, lungo un percorso che si snoda per 14 km, sono: Console Marcello, Nuova Strada Interquartiere, Autostrada A4, Fiera, Cascina Merlata, Bovisa, Monteceneri, Zara, P.zza della Repubblica, Garibaldi, P.le Susa, F. Juvara. Rispetto alle ipotesi iniziali (Certosa-Garibaldi e Certosa-Forlanini) il nuovo tracciato risulta migliorativo da differenti punti di vista: riuscendo a mettere a sistema la nuova viabilità prevista all’interno dell’area di Cascina Merlata; connettendo il sistema delle tangenziali milanesi al sistema autostradale del nord-ovest e garantendo un importante punto di accesso all’area Expo.”*

Stralciare il paragrafo *“Il collegamento viabilistico interrato Expo – Garibaldi – Forlanini”* a pag 143.

Osservazioni: A priori si può essere non contrari al fatto che una viabilità interrata, anche rilevante, possa portare significativi benefici: 1°) a condizione che questa viabilità interrata porti con sé una riorganizzazione complessiva e forte di tutta la viabilità di superficie, passando da un semplice

progetto infrastrutturale ad un più ampio progetto di riorganizzazione urbana; 2°) occorre valutare bene gli accessi e le uscite del tunnel, il rischio è scaricare quantità rilevanti di traffico in ambiti non in grado di assorbirli (ad esempio p.za Repubblica!).

Ha più senso una viabilità interrata ad andamento trasversale e non di attraversamento urbano, come ad esempio nel quadrante nord sul tracciato trasversale est-ovest della Strada Interquartiere Nord, che nei tratti critici e più contestati può essere interrata.

Dal punto di vista finanziario il tunnel costa 2,4 miliardi, con un investimento pubblico per rendere sostenibile il project financing stimato da Infrastrutture Lombarde in 1 miliardo di Euro.

Questo è il costo di una metropolitana ! un tunnel come quello previsto nel PGT smaltisce 40.000 auto al giorno per senso di marcia mentre una metropolitana smaltisce fino a 40.000 persone all'ora per senso di marcia !

Si ribadisce come Partito Democratico la non contrarietà a priori ad una viabilità interrata, ma si contesta questo tracciato !

Si possono studiare altri tracciati funzionali ed in grado di risolvere problematiche rilevanti sia a livello locale che a scala urbana:

-1) il già citato tracciato interquartiere nord

-2) il prolungamento del tunnel di via Gattamelata, infrastruttura che sarà completata nel 2011 e sbatterà sulla via Teodorico in un contesto totalmente incompatibile: presenza di numerosi plessi scolastici, calibri stradali insufficienti, ecc... Nella gara dell'area fiera si richiedeva il prolungamento del tunnel fino all'ambito di intervento ma l'ipotesi è poi caduta: chi ha vinto la gara (CityLife) non ha voluto accollarsi questi costi, pari a 60 milioni di Euro.

L'ipotesi più verosimile consisterebbe nella continuazione del tunnel Gattamelata verso il quadrante sud-ovest, in uscita su piazza Maggi e l'autostrada Milano-Genova, offrendo così un collegamento trasversale nel quadrante ovest, che attualmente ne è privo.

3. Emendamento (Zona 7) - "Circle Line" del ferro Ovest

Documento di Piano – Relazione pag. 142

Testo originario: "Nel suo tratto prettamente urbano, a nord del Naviglio, questo percorso viabilistico è affiancato per gran parte da una nuova linea di trasporto pubblico che connette le stazioni di S. Cristoforo a sud con Certosa a nord, secondo un tracciato in parte in superficie (dove gli spazi lo consentono) e in parte interrato (nelle parti più dense)."

Testo emendato: "Nel suo tratto prettamente urbano, a nord del Naviglio, questo percorso viabilistico è affiancato per gran parte **da una nuova linea ferroviaria interrata** ~~una nuova linea di trasporto pubblico~~ che connette le stazioni di S. Cristoforo a sud con Certosa a nord, ~~secondo un tracciato in parte in superficie (dove gli spazi lo consentono) e in parte interrato (nelle parti più dense)~~, **da destinarsi al servizio ferroviario metropolitano, che costituisce il completamento ad ovest della cerchia ferroviaria configurando la "circle line" del ferro "**

4. Emendamento (GIP - , Zona 3) - "nodo ferroviario"

Documento di Piano – Relazione pag. 142

Testo originario: "I servizi LP devono essere riorganizzati sulle stazioni di Centrale, Rho e Rogoredo e deve essere verificata la possibilità di un'ulteriore stazione di porta a Greco."

Testo emendato: "I servizi LP devono essere riorganizzati ~~sulle stazioni di Centrale, Rho e Rogoredo e deve essere verificata la possibilità di un'ulteriore stazione di porta a Greco.~~ **in modo tale da superare l'attuale configurazione delle tre stazioni di testa dell'alta velocità (porte Rho-ovest, Rogoredo-sud e, in prospettiva, Greco-nord), prevedendo un collegamento ferroviario interrato ad alta capacità lungo la direttrice principale nord-ovest sud-est, centrato sulla stazione di Garibaldi che, anche in forza degli interventi in atto e programmati, dovrà configurarsi quale nodo di rango**

primario nella gerarchia ferroviaria di Milano. Tale nuovo assetto, tenuto conto della necessaria connessione tra le stazioni Garibaldi e Centrale, porterà a riconsiderare, ridimensionandolo, il ruolo della stazione Centrale come principale stazione di testa della città.”

5. Emendamento (GIP -) - “Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)”

Documento di Piano – Gli ambiti di trasformazione (Cap. 6) pag. 355

Testo aggiuntivo al comma a (*a. Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)*): *“Per gli ambiti di trasformazione urbana relativi ai comparti ferroviari, in coerenza con gli accordi di programma tra Comune di Milano e Ferrovie del 25 luglio 2005 e del 27 luglio 2007, si prescrive l’obbligo per le Ferrovie dello Stato che le valorizzazioni economiche loro derivanti dalle trasformazioni assentite dall’Amministrazione Comunale per tramite del PGT, siano impiegate esclusivamente per opere connesse al potenziamento infrastrutturale del nodo ferroviario milanese, come articolato alla pag. 142 della Relazione (ad esempio: la connessione ferroviaria Centrale-Garibaldi, il passante ferroviario ovest, ecc...)”*

6. Emendamento (GIP -) - “Ambiti di Trasformazione di Interesse Pubblico Generale (ATIPG)”

Documento di Piano – Gli ambiti di trasformazione (Cap. 6) pag. 355

Testo originario: *“c. Ambiti di Trasformazione di Interesse Pubblico Generale (ATIPG): che si riferiscono a parti di territorio sia interni che esterni al Tessuto Urbano Consolidato per le quali le trasformazioni urbanistiche previste, oltre a rivestire carattere di strategicità generale, sono anche finalizzate a opere o interventi di particolare rilevanza per la città, sotto il profilo dell’interesse pubblico e generale.”*

Testo aggiuntivo al comma 3c: *“per detti ambiti le utilità pubbliche derivanti alla collettività in termini di dotazioni infrastrutturali, servizi pubblici e funzioni di interesse pubblico insediate, devono essere significativamente superiori a quelle relative agli altri ambiti, valutabili almeno in misura del 50% del Valore Attuale Netto dell’iniziativa immobiliare¹”*

7. Emendamento (GIP -) - “Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)”

Documento di Piano – Gli ambiti di trasformazione (Cap. 6) pag. 356

Testo aggiuntivo al comma 6.2 “4. ATU comparto San Cristoforo”: *“ATU scalo Martesana (delimitato dalle vie Finzi, De Marchi, Breda, Rucellai, Isocrate) ”*

8. Emendamento (GIP -) - “Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)”

Documento di Piano – Gli ambiti di trasformazione (Cap. 6) pag. 356

Testo aggiuntivo al comma 6.2 “ATU scalo Martesana”: *“ATU scalo Certosa (delimitato dalle vie Stephenson, Autostrada Milano-Torino, Triboniano) ”*

9. Emendamento (GIP -) - “Ambiti di Trasformazione di Interesse Pubblico Generale (ATIPG)”

Documento di Piano – Gli ambiti di trasformazione (Cap. 6) pag. 356

Testo aggiuntivo al comma 6.2 “4. ATIPG Cascina Monluè”: *“ATIPG Mercati Generali (delimitato dalle vie Molise, Lombroso, Cadibona, Varsavia, Bonfadini, Zama, Decemviri, Mugello) ”*

¹ (ricavi - costi di sviluppo - profitto immobiliare – costo dell’area, attualizzati)

10. Emendamento (GIP -) - “Perequazione urbanistica”

Documento di Piano - Norme tecniche di attuazione (Cap. 7) pag. 368

Testo aggiuntivo, dopo il comma 2: *Il Comune istituisce un “Osservatorio immobiliare delle transazioni perequative”, dando mandato ad un primario advisor esterno di comprovata esperienza nel campo valutativo e certificato a livello internazionale (ad esempio dotato di certificazione RICS – Royal Institution of Chartered Surveyors, o ASA – American Society of Appraisers), avente il compito di monitorare e registrare tutte le transazioni perequative avvenute e stilare rapporti trimestrali sull’andamento del mercato delle aree da rendere pubblico, al fine di garantire l’adeguata trasparenza del mercato necessaria alla corretta operatività del meccanismo perequativo.*

11. Emendamento (GIP -) - “Disciplina degli ambiti di trasformazione”

Documento di Piano - Norme tecniche di attuazione (Cap. 7) pag. 369

Testo originario: *“3. Gli Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP) compresi nei Piani di Cintura Urbana (PCU) del Parco Agricolo Sud Milano non possono ricevere diritti edificatori provenienti dal Tessuto Urbano Consolidato ma hanno la facoltà di trasferirli nello stesso. All’interno di tali ambiti le aree di concentrazione fondiaria e i relativi carichi urbanistici sono indicati coerentemente con quanto definito dai Piani di Cintura Urbana del Parco Agricolo Sud Milano.”*

Testo emendato: *“3. Gli Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP) compresi nei Piani di Cintura Urbana (PCU) del Parco Agricolo Sud Milano non possono ricevere diritti edificatori provenienti dal Tessuto Urbano Consolidato ma hanno la facoltà di trasferirli nello stesso. All’interno di tali ambiti ~~le aree di concentrazione fondiaria e i relativi carichi urbanistici sono indicati coerentemente con quanto definito dai Piani di Cintura Urbana del Parco Agricolo Sud Milano~~ sono escluse aree di concentrazione fondiaria e i diritti edificatori generati dall’applicazione dell’Indice di Utilizzazione territoriale, di cui al successivo art. 5, comma 1.2, dovranno essere trasferiti integralmente negli ATU, negli ATIPG e nel Tessuto Urbano Consolidato .”*

12. Emendamento (GIP -) - “Disciplina degli ambiti di trasformazione”

Documento di Piano – Norme tecniche di attuazione (Cap. 7) pag. 370

Testo originario: *“1.2 Ambiti di Trasformazione Periurbana: 1.2.1 Indice di Utilizzazione territoriale (Ut) pari a 0,20 mq/mq;”*

Testo emendato: *“1.2 Ambiti di Trasformazione Periurbana: 1.2.1 Indice di Utilizzazione territoriale (Ut): ~~da definirsi dopo adeguata concertazione con l’ente Parco Agricolo Sud Milano, la Regione Lombardia (che sarà chiamata a ratificare l’Accordo di Programma tramite cui si approveranno i P.C.U. del Parco Sud), la Provincia di Milano ed i comuni il cui territorio è ricompreso nel perimetro dei P.C.U., sulla base della proposta del comune di Milano di un indice pari a 0,20 mq/mq;”~~*

13. Emendamento (Zona 1, Zona 8) - “Disciplina degli ambiti di trasformazione”

Documento di Piano – Norme tecniche di attuazione (Cap. 7) pag. 371

Testo aggiuntivo, dopo il comma 2: *Nella stipula della convenzione di attuazione degli strumenti attuativi degli ambiti di trasformazione, si stabilisca come priorità vincolante al rilascio delle autorizzazioni edilizie per le lottizzazioni private, l’avvio della cantierizzazione delle infrastrutture di trasporto pubblico e viabilistiche previste nelle schede degli AT, anche attraverso il concorso di risorse private al finanziamento di tali infrastrutture, quali opere aggiuntive extra-oneri non computabili.*