

## Aggiornamento del Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano

*Rapporto preliminare – Documento di scoping*

*Allegato 1 - Quadro pianificatorio e  
programmatico di riferimento*

<i>Elaborato:</i>		<i>codifica:</i> 170600010_00	
Relazione		<i>revisione:</i> 00	
<i>Data:</i> 04/08/2017	<i>redatto:</i>	<i>verificato:</i>	<i>approvato:</i>
	Valentina Bani	Valentina Bani	Bruno Villavecchia
	Pietro Gargioni	Pietro Gargioni	Gloria Zavatta
	Sara Lodrini		
	Barbara Monzani		



Il presente documento "Aggiornamento del Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano - Rapporto Preliminare (documento di scoping) - Valutazione Ambientale Strategica – Allegato 1 – Quadro pianificatorio e programmatico di riferimento" è stato predisposto da Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio per conto del Comune di Milano - Assessore all'Urbanistica Verde e Agricoltura e Direzione Urbanistica.

**Comune di Milano**

*Sindaco*

Giuseppe Sala

*Assessore all'Urbanistica Verde e Agricoltura*

Pierfrancesco Maran

*Direttore Urbanistica*

Franco Zinna

*Vice direttore Urbanistica*

Simona Collarini

**Autorità Procedente**

*Direttore Area Pianificazione Urbanistica Generale*

Simona Collarini

*Responsabile Unità Pianificazione Generale*

Marino Bottini

**Autorità Competente per la VAS**

*Direttore Area Ambiente ed Energia*

Giuseppina Sordi

*Responsabile Ufficio Gestione VAS e Territorio*

Caterina Colombo

*Responsabile Unità Gestione e Tutela Risorse Idriche*

Antonella De Martino

**AMAT – Agenzia Mobilità Ambiente Territorio**

*Amministratore Unico*

Gloria Zavatta

**Coordinamento tecnico-scientifico**

Maria Berrini

Pietro Gargioni

**Hanno collaborato alla redazione del Rapporto Preliminare**

Area di Sviluppo del Territorio: Sara Lodrini, Barbara Monzani

Area Ambiente ed Energia: Bruno Villavecchia - Responsabile di Area, Valentina Bani

**Hanno inoltre fornito contributi specifici:**

Area Ambiente ed Energia: Paola Coppi, Silvia Moroni, Marta Papetti

Area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità: Valentino Sevino - Responsabile di Area, Veronica Gaiani, Adriano Loporcaro, Vladimiro Marras, Roberta Righini

Area Sviluppo del Territorio: Matteo Rovera, Luana Testa

**Si ringrazia per le informazioni e i dati forniti:**

AMSA SpA: Roberto Ipogino, Filippo Orsini

Area Bonifiche Comune di Milano: Mario Lagorio – Direttore, Chiara Monguzzi, Matteo Spinatonda

Area Pianificazione Urbanistica Generale Comune di Milano: Gianluca Palmarin, Guya Elisabetta Rosso

**Tutti i diritti sono riservati**

Tutti i diritti di riproduzione e rielaborazione anche parziale dei testi sono riservati; l'eventuale utilizzo e pubblicazione anche di parti di testo, delle tavole o delle tabelle dovrà prevedere la citazione della fonte.



## Sommario

<b>1</b>	<b>PIANI/PROGRAMMI SOVRAORDINATI/SOVRACOMUNALI.....</b>	<b>7</b>
1.1	PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO .....	7
1.2	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI.....	8
1.3	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO AGRICOLO SUD MILANO.....	10
1.4	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO NORD .....	12
1.5	PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE DELLA MEDIA VALLE DEL LAMBRO	13
1.6	PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE DELLE CAVE EST .....	14
<b>2</b>	<b>PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE.....</b>	<b>15</b>
2.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE .....	15
2.2	PIANO PAESISTICO REGIONALE .....	19
2.3	RETE ECOLOGICA REGIONALE.....	21
2.4	PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA "NAVIGLI LOMBARDI" .....	22
2.5	PROGRAMMA ENERGETICO REGIONALE .....	24
2.6	PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA .....	25
2.7	PIANO PER UNA LOMBARDIA SOSTENIBILE .....	26
2.8	PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE .....	28
2.9	PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI.....	29
2.10	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA .....	31
2.11	PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITA' DELL'ARIA.....	32
2.12	PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE E PROGRAMMA DI TUTELA E USO DELLE ACQUE .....	33
2.13	PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI E DELLE BONIFICHE.....	35
<b>3</b>	<b>PIANI/PROGRAMMI A LIVELLO PROVINCIALE .....</b>	<b>37</b>
3.1	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) .....	37
3.2	PIANO STRATEGICO TRIENNALE DEL TERRITORIO METROPOLITANO 2015-2018 .....	39
3.3	PIANO DI INDIRIZZO FORESTALE .....	41
3.4	PIANO ITTICO PROVINCIALE .....	42
3.5	PIANO FAUNISTICO VENATORIO.....	43
3.6	PIANO PROVINCIALE CAVE.....	44
3.7	PIANO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA "MI-BICI" .....	45
3.8	PROGRAMMA DI PREVISIONE E PREVENZIONE DEI RISCHI.....	46
<b>4</b>	<b>PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO COMUNALE .....</b>	<b>47</b>
4.1	PIANO GENERALE DI SVILUPPO DEL COMUNE DI MILANO .....	47
4.2	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE .....	50
4.3	PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO .....	52
4.4	PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI.....	54
4.5	PIANO DI AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE E IL CLIMA .....	55
4.6	PIANO D'AMBITO DELL'ATO CITTA' DI MILANO .....	57
4.7	CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MILANO.....	58



## 1 PIANI/PROGRAMMI SOVRAORDINATI/SOVRACOMUNALI

### 1.1 PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

<b>Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	<p>La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n° 183 dell'8 agosto 2001 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 maggio 2001 sancisce l'entrata in vigore del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico - brevemente denominato PAI - adottato con Deliberazione del Comitato Istituzionale n° 18 del 26 aprile 2001.</p> <p>Successivamente al 2001 sono state approvate numerose Varianti al PAI e altre saranno predisposte a seguito dell'attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGR).</p> <p>In data 7 dicembre 2016 con deliberazione n° 5 il Comitato Istituzionale ha adottato la variante alle norme del PAI e del PAI Delta.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>Il Piano rappresenta lo strumento che consolida ed unifica la pianificazione di bacino per l'assetto idrogeologico, coordinando le determinazioni del Piano Stralcio per le Fasce Fluviali, del Piano straordinario per le aree a rischio idrogeologico molto elevato e del Piano stralcio per la realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell'assetto idraulico alla eliminazione delle situazioni di dissesto idrogeologico e alla prevenzione dei rischi idrogeologici nonché per il ripristino delle aree di esondazione.</p> <p>L'ambito territoriale di riferimento del PAI è l'intero bacino idrografico del fiume Po.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Il Piano si propone di assicurare, attraverso la programmazione di opere strutturali, vincoli, direttive, la difesa del suolo rispetto al dissesto di natura idraulica ed idrogeologica mediante la realizzazione dei seguenti obiettivi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>garantire un livello di sicurezza adeguato sul territorio;</u></li> <li>2. <u>conseguire un recupero delle funzionalità dei sistemi naturali;</u></li> <li>3. <u>consentire il recupero degli ambiti fluviali e del sistema idrico</u> quali elementi centrali dell'assetto territoriale del bacino idrografico;</li> <li>4. <u>raggiungere condizioni d'uso del suolo compatibili con le caratteristiche dei sistemi idrografici e dei versanti</u> per consentire la stabilizzazione e il consolidamento dei terreni.</li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	<p>Le principali tipologie di dissesto sono rappresentate dalle esondazioni (in particolar modo dei fiumi Lambro ed Olona). Nell'ambito dello studio delle aree in fascia C, le classi di rischio sono state suddivise in quattro categorie a valore crescente (R1= rischio moderato, R4 = rischio molto elevato); i fenomeni di dissesto considerati sono principalmente esondazioni e dissesti lungo le sponde.</p> <p>La valutazione dell'indice di pericolosità per la categoria "esondazioni" è stata effettuata considerando le aree storicamente allagate, in territori in cui il sistema di protezione risulta assente o sporadicamente presente, e le aree di inondazione potenziale delimitate dalla fascia B lungo i corsi d'acqua.</p>

## 1.2 PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI

<b>Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	Nella seduta di Comitato Istituzionale del 17 dicembre 2015, con deliberazione n° 4/2015, è stato adottato il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA). L'approvazione del Piano è avvenuta nella seduta di Comitato Istituzionale del 3 marzo 2016 (deliberazione n.2/2016) e con l'emanazione del successivo DPCM del 27/10/2016.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>La Direttiva Europea 2007/60/CE, recepita nel diritto italiano con D.Lgs. 49/2010, ha dato avvio ad una nuova fase della politica nazionale per la gestione del rischio di alluvioni, che il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) deve attuare, nel modo più efficace.</p> <p>Il PGRA, introdotto dalla Direttiva per ogni distretto idrografico, dirige l'azione sulle aree a rischio più significativo, organizzate e gerarchizzate rispetto all'insieme di tutte le aree a rischio e definisce gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento a scala distrettuale, in modo concertato fra tutte le Amministrazioni e gli Enti gestori, con la partecipazione dei portatori di interesse e il coinvolgimento del pubblico in generale.</p> <p>Le finalità generali del PGRA valide per l'intero territorio del distretto sono individuate come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- valorizzare la pianificazione di bacino vigente (PAI e PAI DELTA) e promuoverne l'attuazione attraverso la programmazione in corso di revisione e aggiornamento (Accordi di Programma MATTM 2010 e 2015);</li> <li>- armonizzare e facilitare il coordinamento delle politiche, delle iniziative e delle risorse già mobilitate attraverso i finanziamenti regionali e locali per la messa in sicurezza del territorio e per un uso del territorio compatibile con le condizioni di rischio presenti;</li> <li>- portare un valore aggiunto ai dispositivi vigenti sulla base dell'esperienza acquisita;</li> <li>- costituire un quadro di riferimento sia per la gestione delle alluvioni che, in attuazione dei dispositivi nazionali, per tutte le politiche di gestione, tutela e risanamento del territorio (Legge 225/1992).</li> </ul>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Migliorare la conoscenza del rischio;</u></li> <li>2. <u>Migliorare la performance dei sistemi difensivi esistenti:</u> assicurare la sorveglianza, la manutenzione, l'integrazione e l'adeguamento dei sistemi esistenti di difesa attiva e passiva dalle piene;</li> <li>3. <u>Ridurre l'esposizione al rischio:</u> la riduzione della vulnerabilità e dell'esposizione al rischio costituiscono obiettivi fondamentali di una politica di prevenzione;</li> <li>4. <u>Assicurare maggiore spazio ai fiumi:</u> promuovere pratiche sostenibili di utilizzo del suolo, migliorare la capacità di ritenzione delle acque nonché l'inondazione controllata di aree predefinite in caso di fenomeno alluvionali, promuovere uno sviluppo territoriale ed urbanistico resiliente;</li> <li>5. <u>Difesa delle città e delle aree metropolitane.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	<p>Il PGRA individua, per il territorio comprendente Milano, una specifica ARS (Area a Rischio Significativo) distrettuale, che corrisponde a nodi critici di rilevanza strategica in cui le condizioni di rischio elevato o molto elevato coinvolgono insediamenti abitativi e produttivi di grande importanza, numerose infrastrutture di servizio e le principali vie di comunicazione.</p> <p>L'area a rischio significativo della Città di Milano comprende tutti i comuni dell'Unità di gestione Lambro – Olona interessati dalle aree inondabili dei corsi d'acqua del reticolo principale che si originano a Nord di Milano o in Milano. In particolare interessa i Comuni attraversati dai seguenti corsi d'acqua:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• naturali: Lambro (fino alla confluenza del Cavo Redefossi), Seveso, torrenti delle Groane (Garbogera, Pudiga, Guisa e Nirone), Lura, Bozzente, e Olona;</li> <li>• artificiali: Canale Scolmatore di Nord - Ovest (CSNO), Deviatore Olona, Naviglio della Martesana (tratto terminale), Cavo Redefossi e Deviatore Redefossi.</li> </ul> <p>Il territorio interessato comprende 111 Comuni Lombardi della Città Metropolitana di Milano e delle Province di Monza-Brianza, Como, Lecco e Varese. L'estensione delle aree allagabili del reticolo naturale principale comprese nell'ARS è di circa 110 km<sup>2</sup> (escludendo le aree interessabili da allagamenti per fuoriuscita nelle strade cittadine dai tratti tombinati al di sotto della città di Milano).</p> <p>Per questa ARS il Piano prevede i seguenti obiettivi specifici per il conseguimento della mitigazione del rischio:</p> <p><u>Migliorare la conoscenza del rischio;</u></p>



- Aggiornare la conoscenza del funzionamento dei sistemi di drenaggio urbano e la loro interazione con i corsi d'acqua naturali.

Migliorare la performance dei sistemi difensivi esistenti

- Adeguare strutturalmente e funzionalmente le opere di difesa passiva e le sezioni di deflusso;
- Completare il sistema di laminazione in relazione alla capacità di deflusso dei corsi d'acqua;
- Garantire una adeguata manutenzione dei sistemi difensivi.

Ridurre l'esposizione al rischio

- Proteggere il patrimonio culturale esistente;
- Proteggere le aree protette;
- Ridurre l'interferenza dei manufatti di attraversamento e trasversali con il deflusso delle piene.

Assicurare maggiore spazio ai fiumi

- Preservare le aree esterne all'alveo inciso compatibili con l'espansione e la laminazione della piena di riferimento.

Difesa delle città e delle aree metropolitane

- Riduzione della pericolosità all'interno dei centri urbani mediante azioni normative e amministrative;
- Riduzione della pericolosità mediante interventi di laminazione e di fitodepurazione delle acque di drenaggio urbano.

Gli obiettivi di preparazione e ritorno alla normalità previsti sono i seguenti:

Migliorare la conoscenza del rischio

- Previsione delle inondazioni e allarmi – messa in opera o miglioramento di un sistema di previsione o di allerta;
- Pianificazione della risposta alle emergenze – misure per stabilire o migliorare un piano istituzionale di risposta in caso di inondazione;
- Altre forme di preparazione per ridurre le conseguenze negative delle inondazioni.

Ridurre l'esposizione al rischio

- Previsione delle inondazioni e allarmi – messa in opera o miglioramento di un sistema di previsione o di allerta;
- Pianificazione della risposta alle emergenze – misure per stabilire o migliorare un piano istituzionale di risposta in caso di inondazione.

### 1.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO AGRICOLO SUD MILANO

Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano Piano di Settore Agricolo
<b>Stato di attuazione</b>
Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Sud è stato approvato con DGR n° 7/818 del 3 agosto del 2000. Il Parco regionale di cintura metropolitana "Parco Agricolo Sud Milano" è stato istituito con LR n° 24 del 23 aprile 1990.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
Il Piano Territoriale di Coordinamento ha effetti di piano paesistico coordinato con i contenuti paesistici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Per un miglior assetto del parco stesso, il Piano ne individua e delimita il perimetro e ne articola le aree suddividendole in "territori", in funzione degli obiettivi di tutela e valorizzazione dell'attività agricola, dell'ambiente e della fruizione. Il Parco Agricolo Sud Milano è classificato ai sensi della LR 8 Novembre 1996 n° 32 come "Parco regionale agricolo e di cintura metropolitana": al suo interno sono inoltre delimitate le riserve naturali e le aree che costituiscono il parco naturale.
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Ai sensi dell'art. 2 della LR 24/1990 le finalità del Parco Agricolo Sud Milano, in considerazione della prevalente attività agro-silvo-colturale del territorio a confine con la maggior area metropolitana della Lombardia, sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>la tutela ed il recupero paesistico ed ambientale delle fasce di collegamento tra città e campagna, nonché la connessione delle aree esterne con i sistemi verdi urbani;</u></li> <li>2. <u>l'equilibrio ecologico dell'area metropolitana;</u></li> <li>3. <u>la salvaguardia, il potenziamento e la qualificazione delle attività agro-silvo-culturali, in coerenza con la destinazione dell'area;</u></li> <li>4. <u>la fruizione culturale e ricreativa dell'ambiente da parte dei cittadini.</u></li> </ol> <p>Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del Parco, approvato con DGR 7/818 del 3 agosto 2000:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) persegue l'obiettivo primario di tutelare l'attività agricola (art.15);</li> <li>b) persegue l'obiettivo generale di tutela ambientale e paesaggistica orientando e guidando gli interventi ammessi (art. 16);</li> <li>c) dispone che l'Ente Gestore ed i comuni collaborino per tutelare, valorizzare e recuperare il patrimonio storico-architettonico del Parco, favorendone l'accessibilità pubblica (art. 17);</li> <li>d) individua tra gli obiettivi prioritari il miglioramento qualitativo delle acque superficiali e sotterranee ed il riequilibrio del bilancio idrico (art.18);</li> <li>e) prevede come principale finalità del piano la fruizione del parco in funzione ricreativa, educativa, sociale e culturale (art.19);</li> <li>f) persegue l'obiettivo generale di tutelare gli elementi vegetazionali di alto interesse naturalistico e paesistico esistenti e di programmare il potenziamento e l'arricchimento del patrimonio naturalistico (art.20), di tutela specifica di formazioni vegetali (artt. 21 e 22);</li> <li>g) dispone la salvaguardia ed il controllo del patrimonio faunistico in base alla legislazione vigente (art.23).</li> </ol> <p>Il Piano di Settore Agricolo, approvato dal Consiglio Direttivo del Parco con delibera n° 33 del 17 luglio 2007, ai sensi dell'art.7 delle NTA del PTC, "...è lo strumento attraverso il quale la gestione del Parco orienta, indirizza e mette in pratica tutta la complessa manovra degli strumenti a disposizione, ricercando in particolare le modalità per un impiego ai fini del Parco delle risorse di diversa provenienza, da quelle comunitarie a quelle nazionali e regionali, che si rivolgono al mondo agrario". Gli obiettivi fondamentali del PSA sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) organizzazione tecnica delle produzioni agricole (assicurando e tutelando la competitività delle aziende, garantendo l'evoluzione tecnologica dell'attività agricola, supportando e integrando le opportunità per aziende marginali, potenziando e recuperando le infrastrutture agrarie, intese come reticolo irriguo, strade vicinali, fabbricati rurali e infrastrutture in generale);</li> <li>b) tutela e conservazione qualità acqua e suolo;</li> <li>c) tutela e conservazione degli ecosistemi presenti nel Parco;</li> <li>d) valorizzazione del paesaggio agrario;</li> <li>e) sviluppo delle attività connesse con l'agricoltura nell'area del Parco;</li> <li>f) incentivazioni delle attività agricole eco-compatibili.</li> </ol>

### **Obiettivi alla scala di riferimento comunale**

La LR 86/83 prevede, tra gli strumenti e i procedimenti di attuazione del Parco, l'istituzione dei Piani di Cintura Urbana. La delimitazione di queste aree viene proposta di concerto tra l'ente gestore (la Provincia di Milano) ed i comuni interessati, tra cui Milano, in coerenza con gli obiettivi di qualificazione ambientale e paesistica.

Nel territorio del Comune di Milano, nell'ambito del Parco Sud, è prevista l'istituzione di 5 Piani di Cintura Urbana.

Tra gli ambiti di rilevanza storica e paesistica quello più rilevante è l'Abbazia di Chiaravalle con l'annesso Mulino risalente al XIII secolo, che sorgono in un'area oggi degradata ed in attesa di riqualificazione.

Sono segnalate anche aree verdi di interesse naturalistico o aree verdi fruibili per attività di educazione ambientale:

- a) Parco Trenno: parco urbano che occupa un'area piantumata a verde pubblico con percorsi pedonali e ciclabili;
- b) Bosco in città: parco urbano che propone attività di educazione ambientale;
- c) Parco Forlanini;
- d) Laghetto delle Vergini: area che sorge in prossimità dell'Idroscalo, costituita da un laghetto e da un bosco di latifoglie.

## 1.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO NORD

<b>Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Nord</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	<p>Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Nord è stato approvato con DCR n° II/633 del 22 dicembre 1977, modificata dalla variante al PTC di cui alla DGR n° VII/10206 del 6 agosto 2002. Il Parco Nord è stato istituito con LR n° 78 dell'11 giugno 1975.</p> <p>Con Deliberazione di Consiglio di Gestione n° 5 del 9/2/2016 è stato avviato il procedimento relativo alla variante del piano territoriale di coordinamento del parco regionale Nord Milano – in adeguamento rispetto alla disciplina paesaggistica vigente - unitamente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>Il Piano Territoriale del Parco di cintura metropolitana Nord Milano ha natura ed effetto di Piano Territoriale Regionale ai sensi della LR del 15 aprile 1975. Il Piano delimita il territorio del parco individuandone il perimetro e ne articola le aree suddividendole in “zone”, in funzione degli obiettivi di riorganizzazione funzionale, esercizio dell'attività agricola e fruizione a livello urbano e metropolitano.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Il Consorzio ha lo scopo di <u>tutelare e valorizzare le risorse ambientali e paesistiche del Parco Nord Milano</u>, area protetta regionale classificata quale parco di cintura metropolitana, mediante progettazione, realizzazione e gestione del Parco stesso e fornitura al pubblico dei servizi ambientali idonei e compatibili.</p>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	<p>Le NTA di attuazione della variante al PTC del Parco prevedono che, in sede di adozione o revisione degli strumenti urbanistici comunali, i comuni, per le aree esterne al Parco, debbano coordinare le proprie previsioni urbanistiche al Piano del Parco, con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) parcheggi perimetrali;</li> <li>b) viabilità di penetrazione;</li> <li>c) accessi e permeabilità dei confini;</li> <li>d) continuità delle piste ciclabili.</li> </ul> <p>In particolare devono essere recepite e risolte d'intesa con il Consorzio le indicazioni in proposito contenute nella planimetria del Piano del Parco.</p>

## 1.5 PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE DELLA MEDIA VALLE DEL LAMBRO

<b>Parco Locale di Interesse Sovracomunale della Media Valle del Lambro</b>
<b>Stato di attuazione</b>
<p>Il Piano Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) della Media Valle del Lambro è stato ufficialmente riconosciuto con Delibera della Giunta Regionale n° VII/8966 del 30 Aprile 2002 (Brugherio e Cologno Monzese) e con successiva Delibera della Giunta Provinciale n° 954/06 del 4 dicembre 2006 per l'ampliamento in Sesto San Giovanni.</p> <p>Successivamente, con Decreto del Sindaco Metropolitano n° 131/2016 del 19/05/2016 il PLIS si è ampliato nel territorio del Comune di Milano e con Decreto Deliberativo Presidenziale della Provincia di Monza e Brianza n° 81 del 24/10/2016 è stato riconosciuto il nuovo perimetro con l'ampliamento al Comune di Monza.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>Il Parco Media Valle Lambro si estende per circa 660 ettari lungo il corso del fiume Lambro, tra i comuni di Monza, Brugherio, Cologno Monzese, Sesto San Giovanni e Milano. Costituisce una formidabile cerniera di un sistema verde di scala metropolitana: a nord si collega, attraverso i terreni della Cascinazza, con il centro di Monza e poi con il Parco della Villa Reale; a sud confina con il parco del nuovo quartiere di via Adriano, e si collega, attraverso il Canale Martesana, con il centro di Milano; a ovest, attraverso il parco previsto sulle aree Falck, arriverà a poche centinaia di metri dal Parco Nord; ad est, sempre attraverso la Martesana, si collegherà al Parco Est Cave recentemente riconosciuto.</p> <p>Rappresenta quindi la connessione verde di un sistema articolato, formato dai centri di Milano, Monza, Sesto San Giovanni, Brugherio e Cologno Monzese e dal sistema dei parchi del Nord Milano. Tale sistema di aree verdi, comprendendo anche il Parco di Monza, raggiunge una superficie territoriale complessiva di grande rilievo, pari a circa 3500 ettari.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>In virtù delle caratteristiche sopra descritte gli obiettivi principali risultano essere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>il recupero di aree fortemente degradate attraverso un ridisegno complessivo delle aree che compongono il territorio in questione;</u></li> <li>2. <u>il riequilibrio ambientale del tessuto conurbato circostante e di quello in cui si trova.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>
<p>Il parco si sviluppa nella prima cintura orientale di Milano, all'interno di un continuum urbanizzato che ne impedisce l'integrazione con la rete provinciale e sovraprovinciale, il cui confine meridionale coincide con quello nord-orientale del capoluogo lombardo, verso il quartiere di Crescenzago. Il parco dovrebbe "ricucire" i territori di frangia lungo l'asta del fiume ed in prospettiva dovrebbe fungere da collegamento orizzontale tra il Parco Nord Milano, le aree verdi di Sesto e, più ad est, il PLIS delle Cave Est, il PLIS delle Cascine di Pioltello e la Martesana. E' inoltre fondamentale nel proprio ruolo di collegamento longitudinale tra il Parco Regionale della Valle del Lambro ed il Parco Agricolo Sud Milano.</p> <p>L'unico elemento di continuità ecologica del PLIS è rappresentato dal corso del fiume Lambro e dalla fascia boschiva ripariale, su cui intervenire per implementare le connessioni orizzontali e verticali sopra configurate.</p>

**1.6 PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE DELLE CAVE EST**

<b>Parco Locale di Interesse Sovracomunale delle Cave Est</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	Il PLIS delle Cave Est è stato riconosciuto dalla Giunta Provinciale il 25 maggio 2009. Con successiva deliberazione di Giunta Provinciale n. 337 del 25 novembre 2014 è stato riconosciuto l'ampliamento del PLIS nel territorio del Comune di Cernusco sul Naviglio.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	Il PLIS delle Cave Est interessa i comuni di Brugherio, Carugate, Cernusco sul Naviglio, Cologno Monzese e Vimodrone ed interessa una superficie totale di circa 787 ettari, distribuiti nel territorio dei comuni sopra citati. Si trova in un contesto fortemente urbanizzato ed infrastrutturato, tagliato diagonalmente dalla Tangenziale Est Milano e delimitato verso nord dal tracciato dell'autostrada Milano-Venezia, verso sud dal tracciato della ex "Padana superiore", verso ovest dai comuni di prima cintura milanese (Cologno e Brugherio), mentre ad est si trovano i due nuclei ancora distinti di Cernusco e Carugate. Il PLIS si caratterizza per la presenza di un paesaggio provvisto sia di elementi tipici del margine urbanizzato, che di peculiarità della pianura irrigua orientale, con fontanili e rogge derivate dal Naviglio Martesana e dal Canale Villoresi; forti segni territoriali sono inoltre i numerosi ex ambiti di attività estrattiva, soprattutto nella parte centrale e meridionale.
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Sono obiettivi del Parco:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>la funzione sportiva e ricreativa sostenibile;</u></li> <li>2. <u>la tutela e la riqualificazione paesaggistica;</u></li> <li>3. <u>la conservazione dei beni storici legati alla tradizione rurale;</u></li> <li>4. <u>la tutela del patrimonio agrario;</u></li> <li>5. <u>l'incremento delle connessioni ecologiche;</u></li> <li>6. <u>il recupero naturalistico e forestale.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	Il parco si sviluppa a cavallo delle province di Monza e Milano, in senso longitudinale, giungendo, nelle sue propaggini meridionali, fino alla zona di Cascina Gobba in Milano. La sua costituzione è fondamentale per l'implementazione del sistema di connessione orizzontale che si sviluppa tra il Parco Nord Milano, il PLIS della Media Valle del Lambro (verso ovest) ed i PLIS delle Cascine di Pioltello, del Molgora e del Rio Vallone (verso Est), oltre che della connessione Nord-Sud tra aree protette della Brianza, Est Milano e Parco Sud.

## 2 PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE

### 2.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Piano Territoriale Regionale
<p><b>Stato di attuazione</b></p>
<p>Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è stato approvato dal Consiglio regionale con DCR n° 951 del 19 gennaio 2010; è stato poi aggiornato annualmente e l'ultima modifica del 2015 è stata approvata dal Consiglio Regionale ed inserita nel Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) 2015, Aggiornamento PRS per il triennio 2016-2018, D.C.R. n° 897 del 24 novembre 2015 e pubblicata sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia (BURL), serie ordinaria n° 51 del 19 dicembre 2015.</p> <p>A fronte della necessità di rilanciare gli strumenti pianificatori e di ripensare le politiche di governo del territorio, con D.G.R. n° 367 del 4 luglio 2013, si è dato avvio ad un percorso di revisione del PTR. Successivamente, con D.G.R. n° 4738 del 22 gennaio 2016, la Giunta regionale ha approvato la proposta di Piano e di VAS per l'Integrazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) ai sensi della LR n° 31 del 28 novembre 2014 per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato. In data 14/04/2016 si sono tenuti la seconda seduta della Conferenza di VAS ed il Forum pubblico; con D.G.R. n° 6095 del 29/12/2016, la Giunta Regionale ha approvato gli elaborati dell'Integrazione del PTR ai sensi della LR 31/2014.</p> <p>In data 23/05/2017, con D.C.R. n° X/1523 il Consiglio Regionale ha adottato l'integrazione del PTR ai sensi della LR 31/2014.</p>
<p><b>Finalità e contenuti del Piano</b></p>
<p>Il PTR è lo strumento di governance della Regione; si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e settoriale con il contesto territoriale, ambientale, sociale ed economico, analizzando i punti di forza e le debolezze, evidenziando le criticità e le potenzialità dell'intero sistema regionale.</p> <p>Il PTR si pone l'obiettivo di coerenza con le strategie della programmazione comunitaria e nazionale che interessano il territorio regionale, procedendo ad eventuali adeguamenti di sistemi ed azioni. Come definito dall'art. 19 della LR 12/2005, il PTR "<i>costituisce atto fondamentale di indirizzo, agli effetti ambientali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei comuni e delle province</i>". Il PTR "<i>...indica gli elementi essenziali del proprio assetto territoriale e definisce altresì i criteri e gli indirizzi per la redazione degli atti di programmazione territoriale di province e comuni</i>".</p> <p>Ai sensi del D.Lgs. 42/04 e della vigente legislazione, il PTR possiede valenza di piano paesaggistico, confermando, in tal senso, la profonda interazione tra i temi della pianificazione territoriale e la tutela ambientale.</p>
<p><b>Obiettivi del Piano</b></p>
<p>Il Sistema degli obiettivi di Piano si pone come fine ultimo il miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Tale intendimento si articola in 3 macro-obiettivi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <u>rafforzare la competitività dei territori della Lombardia</u>. Per competitività si intende la capacità di una regione di migliorare la produttività rispetto ad altri territori, incrementando anche gli standard di qualità della vita dei cittadini;</li> <li>2) <u>riequilibrare il territorio lombardo</u>. Con tale affermazione non si intende perseguire una qualsivoglia forma di omologazione delle caratteristiche regionali esistenti, ma valorizzare i punti di forza di ogni sistema territoriale e favorire il superamento delle debolezze. "Equilibrio" è, quindi, inteso come lo sviluppo di un sistema policentrico;</li> <li>3) <u>proteggere e valorizzare le risorse della regione</u>. La Lombardia possiede notevoli ricchezze che necessitano di essere valorizzate, siano esse risorse primarie (naturali, ambientali, capitale umano) o prodotte dalle trasformazioni avvenute nel tempo (paesaggistiche, culturali, d'impresa).</li> </ol> <p>I 3 macro obiettivi sopra citati vengono a loro volta descritti in 24 obiettivi generali di Piano.</p> <p>La declinazione degli obiettivi è stata realizzata secondo due sistemi di lettura, il primo dal punto di vista tematico ed il secondo dal punto di vista territoriale; quest'ultima classificazione ha provveduto alla suddivisione del territorio lombardo in 6 sistemi territoriali spazialmente riconoscibili: Sistema Metropolitano, Sistema della Montagna, Sistema Pedemontano, Sistema dei Laghi, Sistema della Pianura Irrigua, Sistema del Fiume Po e Grandi Fiumi di Pianura.</p>

La città di Milano rappresenta il fulcro del Sistema Territoriale Metropolitan lombardo storico ad ovest del Fiume Adda, a costituire un triangolo industriale con l'ambito Varesino e quello del Lecchese; detto territorio si caratterizza essenzialmente per le elevatissime densità insediative, la presenza di vaste aree verdi tra le diverse polarità e l'elevato grado di infrastrutturazione.

Grande importanza riveste l'asse del Sempione, che collega Milano con la conurbazione di Legnano-Busto Arsizio-Gallarate, l'aeroporto intercontinentale di Malpensa e, più recentemente, il nuovo polo fieristico di Rho-Pero.

Il Sistema Metropolitan occidentale, insieme a quello Orientale che si appoggia sulle polarità di Bergamo e Brescia, costituisce il tratto centrale di un continuum insediativo ed industriale che attualmente si estende da Torino a Venezia e prosegue, a sud, verso Bologna.

Milano è, inoltre, il centro di una vasta rete di connessioni infrastrutturali a carattere internazionale, grazie all'apertura dei trafori del Gottardo e del Sempione; il Sistema Metropolitan lombardo diventerà, in prospettiva, cerniera tra alcuni grandi collegamenti transeuropei: il corridoio V Lisbona-Kiev, il Corridoio I, che collega il Mediterraneo con il Nord Europa tramite il Brennero ed il Corridoio Genova-Rotterdam, destinato a collegare le due principali porte europee verso l'Asia e l'Atlantico.

Il PTR evidenzia, inoltre, il ruolo di motore dello sviluppo economico svolto dal Sistema Metropolitan lombardo all'interno del contesto europeo, in virtù della presenza della Borsa, dei maggiori centri decisionali imprenditoriali, del nuovo polo fieristico Rho-Pero e dell'ambito FieraMilanoCity, di centri di ricerca e università, di una rete sanitaria e scolastica di qualità.

Tra le criticità del milanese collegabili al comparto ambientale si rilevano la mancanza di un sistema logistico lombardo in grado di alleggerire il nodo ferroviario di Milano, la congestione da traffico stradale sulle principali arterie viabilistiche, la scarsa qualità territoriale in termini di inquinamento, frammentazione degli spazi aperti, erosione di suolo e periurbanizzazione, il pericolo della banalizzazione del paesaggio, nonché della perdita di specificità storiche e culturali, tipici delle zone ad alta densità edilizia ed in rapida trasformazione. In campo economico e sociale si deve inoltre sottolineare la permanenza di sacche di disparità sociale sia tra la popolazione italiana, sia tra gli immigrati, ancora relativamente poco inseriti dal punto di vista sociale, in contrasto con l'acclarato ruolo dell'area nel sistema economico nazionale ed europeo.

Per il sistema territoriale metropolitan all'interno del PTR sono stati individuati i seguenti obiettivi:

- 1) tutelare la salute e a sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;
- 2) riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale;
- 3) tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa, migliorandone la qualità;
- 4) incentivare uno sviluppo territoriale policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale fulcro del nord Italia;
- 5) favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;
- 6) ridurre la congestione del traffico privato, potenziando il trasporto pubblico e favorendo vettori di mobilità sostenibile;
- 7) applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti, a tutela delle caratteristiche del territorio;
- 8) riorganizzare il sistema del trasporto merci;
- 9) sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso sistemi di cooperazione, verso un comparto produttivo di eccellenza;
- 10) valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;
- 11) EXPO: creare le condizioni per la realizzazione ottimale dell'evento e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio;
- 12) limitare l'ulteriore espansione urbana (favorire riqualificazione e riuso, conservare i varchi liberi, evitare sprawl, mantenere la riconoscibilità dei centri urbani, promuovere edilizia sostenibile, contenere i fenomeni di degrado in aree periurbane e di frangia).

Data l'importanza che riveste il tema del consumo di suolo nel territorio lombardo (ma non solo, dato che la Commissione europea ha posto un obiettivo quantitativo esplicito: consumo di suolo "zero" nel 2050) si riporta di seguito l'obiettivo prioritario dichiarato nella proposta di Piano e di VAS per l'Integrazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) ai sensi della LR n° 31 del 28 novembre 2014 per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato, i cui elaborati sono stati approvati dalla Giunta regionale con D.G.R. n° 6095 del 29/12/2016 e recentemente adottati dal Consiglio regionale con D.C.R. n° X/1523 del 23/05/2017:

la rigenerazione territoriale e urbana e il riuso delle aree dismesse e da bonificare, sostanziali per il contenimento del consumo di suolo.



L'integrazione del PTR mette in campo una pluralità di azioni accomunate dalla finalità di ottenere una riduzione del consumo di suolo, quantitativamente significativa, mirata alla salvaguardia dei suoli più critici e di maggiore qualità, ed efficace sotto il profilo della razionalità e dell'efficienza dell'assetto insediativo.

Il consumo di suolo è affrontato sia nella sua dimensione quantitativa che qualitativa esplicitando la connessione fra sviluppo insediativo e qualità di suoli liberi rimasti per un assetto territoriale sostenibile.

L'assetto insediativo della Lombardia, connotato da aree a fortissima concentrazione e nello stesso tempo da un'ampissima diffusione degli insediamenti in gran parte nella pianura e da un'alta qualità del suolo libero, agrario e naturale, rende evidente l'aspetto qualitativo del problema.

È a partire da queste considerazioni, che l'integrazione del PTR procede lungo un filo logico che affronta le questioni della "soglia" di riduzione del consumo di suolo, della quantità e della qualità dei suoli liberi attualmente interessati da previsioni di trasformazione dei PGT (e di cui la LR 31/2014 dispone l'obiettivo di riduzione), della rigenerazione, come efficace uso del suolo urbanizzato in quanto alternativa al consumo di territorio, della qualità generale dei suoli "in gioco", e del monitoraggio dell'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo. Il PTR organizza l'azione alle diverse scale territoriali e ai diversi livelli amministrativi.

Si ricorda che la LR 31/2014 affida al Piano Territoriale Regionale (PTR) il compito di stabilire i criteri per ridurre il consumo di suolo differenziati per Ambiti territoriali omogenei; il PTR deve anche fornire alle Province, alla Città Metropolitana e ai Comuni i criteri per adeguare la pianificazione in atto, impostare i nuovi PTCP/PTM/PGT e rigenerare il suolo urbanizzato.

### Obiettivi alla scala di riferimento comunale

Tutti gli obiettivi specifici del PTR, appartenenti al Sistema Metropolitano, possono essere contestualizzati nel territorio della città di Milano:

- a) tutelare la salute e a sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale. Nello specifico si fa riferimento alla riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dal traffico veicolare, alla tutela del suolo e delle acque sotterranee dai fenomeni di contaminazione degli inquinanti, alla bonifica dei siti contaminati, alla gestione integrata dei rischi;
- b) riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale. Si intende la possibilità di migliorare la funzionalità della rete ecologica e dei corridoi di connessione, favorire la presenza di un settore agricolo o riqualificarlo qualora fosse già esistente. Un'ulteriore forma di sviluppo sostenibile consiste nel miglioramento dell'efficienza energetica nel settore edilizio e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, sfruttando, ad esempio, l'energia solare termica, l'energia geotermica a bassa entalpia e le acque di falda tramite le pompe di calore;
- c) tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa, migliorandone la qualità. L'analisi delle acque superficiali di Milano mostra un quadro generale estremamente negativo: lo stato di qualità di tutte le acque superficiali è "scadente" o "pessimo". Le linee di azione mirano a ripristinare gli alvei dei fiumi e ad implementare politiche per la tutela dei fiumi e la prevenzione del rischio idraulico, in particolare nel milanese, anche attraverso una maggior integrazione dei progetti nel contesto ambientale e paesaggistico;
- d) favorire uno sviluppo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale fulcro del nord Italia. Lo scopo è il potenziamento dei centri secondari complementari (l'area di Malpensa, i comuni di prima cintura, l'area della fiera di Rho-Però) senza depotenziare il capoluogo lombardo. E' quindi fondamentale realizzare le opere infrastrutturali necessarie a favorire l'accessibilità trasportistica su gomma, potenziando la rete stradale e realizzando opere per perfezionare le relazioni tra i poli secondari del sistema territoriale (Tangenziale est esterna, collegamento Milano-Bergamo-Brescia, Autostrada Pedemontana);
- e) favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee. Si tratta, in particolare, di sviluppare politiche territoriali, ambientali ed infrastrutturali per rendere il sistema metropolitano lombardo competitivo con le aree metropolitane europee di eccellenza, valorizzando il patrimonio storico-culturale e paesaggistico e perseguendo strategie atte al miglioramento della qualità della vita;
- f) ridurre la congestione del traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo vettori di mobilità sostenibile. Il potenziamento del trasporto pubblico locale (linee metropolitane, linee di superficie e reti ferroviarie) in termini di efficienza e sostenibilità è uno dei requisiti per limitare l'utilizzo dei mezzi privati a favore di quelli pubblici, limitare il traffico e ridurre l'inquinamento atmosferico. Ai fini del contenimento della congestione stradale da traffico viene incentivato lo sviluppo delle applicazioni ICT (telelavoro, e-commerce, e-government) e dei percorsi ciclo-pedonali di adduzione alle stazioni del servizio ferroviario regionale e suburbano;
- g) applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti, a tutela delle caratteristiche del territorio. Le linee di azione che maggiormente possono essere contestualizzate nella realtà milanese si riferiscono:
  - al recupero di aree dismesse o degradate prevedendo la realizzazione non solo di aree

- edificate, ma anche di verde e servizi;
  - alla tutela del suolo libero esistente e alla preservazione dell'edificato per evitare fenomeni di sprawl urbano in particolare sulle aree agricole;
  - alla realizzazione di strutture congressuali a livello internazionale (l'EXPO è l'esempio più significativo), valorizzando appieno le risorse ambientali, paesaggistiche, storiche del territorio e realizzando opere infrastrutturali e servizi adeguati alle esigenze dei cittadini, ma attente alla costruzione del paesaggio complessivo;
  - alla valorizzazione del sistema del verde e delle aree libere, sia per migliorare la qualità del paesaggio urbano, sia per evitare o, perlomeno limitare, i fenomeni di conurbazione. Il Parco Agricolo Sud Milano, che circonda il territorio comunale, garantisce una discontinuità con i comuni di prima cintura;
  - a favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati per ridurre la disparità sociale ed il fenomeno della marginalità;
- h) riorganizzare il sistema del trasporto merci. Il tema della riorganizzazione del sistema logistico è uno degli obiettivi prioritari della mobilità milanese: la realizzazione di infrastrutture logistiche esterne a Milano o la costruzione di efficaci nodi di interscambio, porterebbe ad una diminuzione del traffico derivante dal trasporto merci. Lo sgravio del traffico attraverso il nodo Milano, già sovraccarico, può essere realizzato anche mediante il potenziamento della rete ferroviaria e la creazione di nuove infrastrutture di collegamento che by-passino il capoluogo lombardo, evitando la penetrazione delle merci non dirette alla regione urbana;
- i) sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso sistemi di cooperazione, verso un comparto produttivo di eccellenza. La realizzazione di strutture di ricerca applicata, in collaborazione con il sistema universitario milanese, è un obiettivo che consentirebbe di potenziare e strutturare economie di scala altrimenti irrealizzabili. Il capoluogo lombardo è già oggi considerato un centro d'eccellenza sia nel settore terziario, sia nei settori industriali avanzati (elettronica, comunicazioni, editoria). L'ulteriore rafforzamento di queste politiche economiche renderebbe Milano competitiva non solo a livello nazionale, ma anche a livello europeo;
- j) valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio. La promozione degli elementi paesaggistici, naturali ed architettonici contribuisce ad un complessivo miglioramento della qualità ambientale e determina una maggior attrazione per il turismo e per l'insediamento di attività di eccellenza. Per poter favorire politiche finalizzate alla sensibilizzazione sui temi ambientali ed il patrimonio culturale è necessario promuovere iniziative e programmi di formazione, coinvolgendo differenti settori di intervento (operatori di settore, professionisti, studenti, operatori pubblici);
- k) EXPO: accanto a questioni più site specifiche come la promozione della qualità progettuale dell'intervento e l'inserimento paesistico del progetto, l'evento sarà l'occasione per affrontare e definire questioni afferenti ad un contesto più allargato e strategico per la Lombardia ed il nord Italia, come gli interventi per la riqualificazione paesistico/ambientale e il riassetto idrogeologico e idraulico di Milano e dei sottobacini del Po, Olona e Lambro, la corretta integrazione tra funzioni urbane e spazi aperti e di valore naturalistico, anche per la realizzazione delle reti verdi e ecologiche, il completamento e la riorganizzazione della mobilità, lo sviluppo dei servizi e della ricettività;
- l) limitare l'ulteriore espansione urbana. Il suolo è considerato una risorsa non rinnovabile. La minimizzazione del consumo di suolo, attraverso interventi di riqualificazione di aree dimesse e/o sottoutilizzate ed interventi di trasformazione del patrimonio edilizio esistente, è uno degli obiettivi dell'amministrazione comunale. Il completamento del margine urbano verterà prevalentemente su aree già raggiunte dall'urbanizzazione e prive di valore ambientale significativo, in modo da garantire la salvaguardia di aree ad interesse paesaggistico.

## 2.2 PIANO PAESISTICO REGIONALE

<b>Piano Paesaggistico Regionale</b>
<b>Stato di attuazione</b>
<p>Il Piano Territoriale Regionale, ai sensi della LR 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico. Il nuovo PTR, dunque, integra ed aggiorna il precedente Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), approvato nel 2001. La Regione Lombardia ha provveduto all'aggiornamento del PTPR mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la predisposizione di integrazioni ed aggiornamenti del quadro di riferimento paesistico e degli indirizzi di tutela del PTPR del 2001, che risultano immediatamente operativi;</li> <li>• l'approvazione della proposta complessiva di Piano Paesaggistico integrato al PTR.</li> </ul>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>Il D.Lgs. 42/04 ha introdotto il concetto di una pianificazione paesaggistica diffusa a tutto il territorio nazionale ed ha aperto la possibilità dell'integrazione delle politiche del paesaggio con altre forme di pianificazione che interessano il territorio stesso.</p> <p>In tal senso, il Piano del Paesaggio Lombardo risulta essere costituito, tra gli altri, dall'insieme di atti a specifica valenza paesistica quali il PTPR, i Piani territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP), i PGT dei singoli comuni, gli atti istitutivi ed i Piani di Coordinamento dei Parchi regionali, nazionali, PLIS e delle Riserve Naturali, i Piani Forestali.</p> <p>Il Piano Paesaggistico Regionale ha la duplice natura di quadro di riferimento per la costruzione del Piano del Paesaggio Lombardo e, nel contempo, di strumento di disciplina paesaggistica del territorio.</p> <p>Il Piano tratta i temi legati alle specificità paesaggistiche del territorio lombardo, segnala i valori ed i fattori di identità territoriali, i processi di degrado e di banalizzazione del paesaggio in atto e propone strategie atte a conseguire obiettivi di tutela e di recupero.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Le finalità del PPR si uniformano a quanto previsto per gli obiettivi del Piano del Paesaggio Lombardo nel suo complesso ed agli strumenti pianificatori, programmatori e progettuali che lo compongono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>conservazione dei caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia attraverso il controllo dei processi di trasformazione, finalizzato alla tutela delle preesistenze e dei relativi contesti;</u></li> <li>2. <u>miglioramento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione del territorio (innovazione, costruzione di nuovi paesaggi);</u></li> <li>3. <u>aumento della consapevolezza dei valori paesistici e la loro fruizione da parte dei cittadini.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>
<p>La città di Milano si colloca in posizione intermedia tra l'Alta Pianura Asciuma e la Bassa Pianura Irrigua e si caratterizza, al pari dell'area metropolitana, per un paesaggio edilizio di scarsa identità, con segni di un passato industriale in via di trasformazione e di un nuovo sviluppo commerciale di carattere transitorio, contraddistinto dalle iniziative di tutela dei Fiume Adda e Ticino e di salvaguardia dei territori agricoli a corona della città inseriti nel perimetro del Parco Agricolo Sud. All'interno dei Repertori del PPR sono riconosciuti come componenti e caratteri percettivi del paesaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• luoghi dell'identità locale come Piazza del Duomo, Piazza della Scala, il Castello Sforzesco ed il sistema dei Navigli;</li> <li>• la strada panoramica Alzaia Naviglio Grande;</li> <li>• I tracciati guida paesaggistici della Greenway del Ticino e del Naviglio Grande (partenza da Sesto Calende, arrivo alla Darsena di Milano) della pista ciclabile della Martesana e della Greenway Milano-Varzi;</li> <li>• i siti Unesco di S. Maria delle Grazie ed il Cenacolo vinciano;</li> <li>• il punto di osservazione del paesaggio lombardo riferito a "paesaggio metropolitano-Milano".</li> </ul> <p>Dal punto di vista delle unità tipologiche di paesaggio, Milano viene collocata all'interno di una apposita categoria denominata "Paesaggi Urbanizzati-Poli Urbani ad alta densità": all'interno di questo ambito gli indirizzi di tutela sono rivolti agli elementi paesaggistici non ancora edificati, al recupero di valori perduti, alla valorizzazione delle aree degradate o dimesse: il riferimento è in particolare alla valorizzazione delle vie d'accesso alla città e dei collegamenti con stazioni ferroviarie ed aeroporti, alla ricostruzione di una "trama verde della città" attraverso il ridisegno e l'arricchimento del verde urbano, al recupero delle aree dimesse industriali, agricole o abitative.</p> <p>Lungo l'asse del Sempione, della Brianza e la direttrice Bergamo-Brescia-Verona, Il milanese si distingue</p>

per il degrado paesistico dovuto ai “processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e diffusione di pratiche ed usi urbani”, con un forte consumo di suolo e concentrazione di aree di frangia destrutturate, cave, discariche, insediamenti commerciali ed altri elementi detrattori puntuali o a rete (es. sistema delle tangenziali); per quanto riguarda “gli ambiti di degrado paesistico provocato da criticità ambientali” si sono individuati i corsi d’acqua dell’Olona, Lambro Settentrionale e Meridionale ed il sito da bonificare di interesse nazionale della Bovisa (ora sito di interesse regionale).

Per Milano, e più in generale per gli ambiti di degrado sopra descritti, gli indirizzi di tutela del PPR prevedono l’integrazione di aspetti paesistici nelle politiche e nelle azioni di pianificazione e governo locale del territorio, con esplicito riferimento agli atti del PGT e di pianificazione attuativa (es. PRU e PII), al PTCP e alla pianificazione provinciale e regionale di settore (es. cave, rifiuti, aree agricole), nonché agli strumenti di programmazione delle aree protette ed in tema di protezione civile.

## 2.3 RETE ECOLOGICA REGIONALE

<b>Rete Ecologica Regionale</b>
<p><b>Stato di attuazione</b></p> <p>Con la deliberazione n° 8/8515 del 26 novembre 2008, la Giunta regionale ha approvato i prodotti realizzati nella 2<sup>a</sup> fase del progetto Rete Ecologica Regionale, come già previsto nelle precedenti deliberazioni n° 6447/2008 (documento di piano del PTR contenente la tavola di Rete Ecologica) e n° 6415/2007 (prima parte dei Criteri per l'interconnessione della Rete con gli strumenti di programmazione degli enti locali).</p>
<p><b>Finalità e contenuti del Piano</b></p> <p>La Rete Ecologica Regionale (RER), riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale, costituisce strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.</p>
<p><b>Obiettivi del Piano</b></p> <p>Gli Obiettivi generali della RER sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>riconoscere le aree prioritarie per la biodiversità;</u></li> <li>• <u>individuare un insieme di aree e azioni prioritarie per i programmi di riequilibrio ecosistemico e di ricostruzione naturalistica ai vari livelli territoriali;</u></li> <li>• <u>fornire lo scenario ecosistemico di area vasta e i collegamenti funzionali per:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'inclusione dell'insieme dei SIC e delle ZPS nella Rete Natura 2000 (Direttiva Comunitaria 92/43/CE);</li> <li>- il mantenimento delle funzionalità naturalistiche ed ecologiche del sistema delle Aree Protette nazionali e regionali;</li> <li>- l'identificazione degli elementi di attenzione da considerare nelle diverse procedure di Valutazione Ambientale;</li> <li>- l'integrazione con il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) del Po che costituisce riferimento per la progettazione e la gestione delle reti ecologiche (comma 12, art.1, N.A. del PAI);</li> </ul> </li> <li>• <u>articolare il complesso dei servizi ecosistemici rispetto al territorio, attraverso il riconoscimento delle reti ecologiche di livello provinciale e locale (comunali o sovracomunali).</u></li> </ul>
<p><b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b></p> <p>A livello comunale vengono definiti i criteri e sono date indicazioni per l'individuazione della Rete Ecologica Comunale.</p> <p>Il progetto di rete ecologica di livello comunale deve prevedere le seguenti azioni di carattere generale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• una verifica di adeguatezza del quadro conoscitivo esistente, ed eventualmente un suo completamento ai fini di un governo efficace degli ecosistemi di pertinenza comunale;</li> <li>• la definizione di un assetto ecosistemico complessivo soddisfacente sul medio periodo;</li> <li>• la definizione di regole per il mantenimento della connettività lungo i corridoi ecologici del progetto di REC, o del progetto eco-paesistico integrato;</li> <li>• la definizione di regole per il mantenimento dei tassi di naturalità entro le aree prioritarie per la biodiversità a livello regionale;</li> <li>• la realizzazione di nuove dotazioni di unità polivalenti, di natura forestale o di altra categoria di habitat di interesse per la biodiversità e come servizio ecosistemico, attraverso cui potenziare o ricostruire i corridoi ecologici previsti, e densificare quelle esistenti all'interno dei gangli del sistema.</li> </ul>

## 2.4 PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA "NAVIGLI LOMBARDI"

<b>Piano Territoriale Regionale d'Area "Navigli Lombardi"</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	Il Piano è stato approvato dalla Regione Lombardia con D.C.R. n° 72 del 16 novembre 2010. È stato pubblicato un ulteriore volume nel 2014, in vista di EXPO, contenente un monitoraggio dell'attuazione del PTRRA dopo quattro anni dall'approvazione.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	L'obiettivo generale del PTRRA è quello di valorizzare e preservare i Navigli come elemento di identità storica, territoriale e culturale della Lombardia.
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Gli obiettivi principali riconoscibili nel piano sono rivolti a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>potenziare la fruizione del patrimonio storico/architettonico e naturalistico/ambientale che caratterizza le aree dei Navigli;</u></li> <li>2. <u>salvaguardare il complesso delle risorse e del patrimonio culturale dal degrado, dalla scarsa tutela e dall'uso improprio del territorio circostante;</u></li> <li>3. <u>coordinare gli interventi e gli strumenti di pianificazione intercomunali e interprovinciali, per creare opportunità di sviluppo sostenibile e migliorare la qualità della vita.</u></li> </ol> <p>Gli obiettivi generali, specifici e le linee operative si riferiscono a 6 aree primarie di attività:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) tutela del territorio dei navigli;</li> <li>b) tutela dell'ambiente (acqua, biodiversità, risorse naturali ed ambientali);</li> <li>c) tutela del paesaggio (qualità territoriale, culturale e paesaggistica);</li> <li>d) tutela dell'agricoltura;</li> <li>e) incentivazione del turismo (forme di promozione territoriale, costruzione del sistema turistico sostenibile dei Navigli);</li> <li>f) interventi sul comparto energetico (migliorare la qualità energetica e ambientale del sistema navigli: riduzione emissioni climalteranti, dipendenza dai combustibili fossili, ecc.).</li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	<p>Per l'area paesaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deve essere perseguita la conservazione delle sponde sulla scorta di quanto già previsto dal "Master Plan Navigli" del 2004 redatto per il territorio milanese;</li> <li>• sono individuate, soprattutto all'interno del territorio di Milano, varie aree di degrado paesistico/discariche per cui devono essere definiti, caso per caso, interventi di riqualificazione; le eventuali nuove edificazioni dovranno essere morfologicamente e tipologicamente congruenti con il contesto e risolvere margini incompiuti;</li> <li>• dovranno essere verificati gli impatti paesaggistici di nuove infrastrutture di mobilità, con particolare riferimento per il comune di Milano, al raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara-Alessandria.</li> </ul> <p>Per quanto concerne l'area territorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la fascia di tutela di 100 m dalle sponde dei navigli viene apposta per i tratti del Naviglio Pavese non già vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art.136 (ex Legge 1497/39);</li> <li>• si prevede un nuovo punto di approdo per la navigazione (Assago/Milanofiori);</li> <li>• per quanto concerne l'individuazione di ambiti della Rete Verde e della Rete Ecologica Regionale vengono individuati ambiti agricoli e naturalistici all'interno di una fascia di 500 metri dalle sponde dei navigli; come area di criticità della Rete Ecologica Regionale viene individuato l'ambito di attraversamento del Naviglio Martesana sul fiume Lambro;</li> <li>• il Piano contiene una proposta di sistema ciclabile regionale che interessa anche la città di Milano, in senso sia radiale che trasversale (in particolare si propongono 2 anelli, di cui uno lungo l'antica cerchia dei Navigli, che congiungano tra loro i Navigli e la connessione Nord-Sud tra Expo e l'oasi di Lacchiarella lungo la "Via d'Acqua");</li> <li>• per l'obiettivo del recupero delle aree dimesse e di territori degradati, in Milano si segnalano le aree di Expo 2015 e degli ex scali ferroviari oltre ad aree a sud di Conca Fallata, oggi in fase di trasformazione;</li> <li>• il Piano comprende un obiettivo "progetto EXPO", per la costruzione di un corridoio sostenibile di vie d'acqua e di terra, sinergico con il sistema dei Navigli;</li> <li>• per quanto riguarda, infine le azioni di approfondimento, vengono segnalate:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ azione 2: riqualificazione e nuovo ruolo urbano per le stazioni della MM2;</li> <li>○ azione 9: distretto agricolo del Comune di Milano.</li> </ul> </li> </ul>

Infine per l'area turismo:

- per lo sviluppo della navigazione tra Locarno, Milano e Pavia, si prevedono interventi lungo il Naviglio Grande tra Abbiategrasso e la Darsena di Milano per la stabilizzazione delle sponde, la riqualificazione degli approdi e delle infrastrutture di servizio; si ipotizza lo sviluppo di un percorso canoistico dal Lago Maggiore a Milano; si propone inoltre il ripristino della navigabilità tra il Lario, l'Adda e Milano;
- risultano già completati gli itinerari ciclopedonali lungo i navigli;
- per quanto riguarda la realizzazione di circuiti turistici culturali, il centro storico di Milano viene considerato tra i principali di attrattività storica ed architettonica;
- il Piano propone l'istituzione di un'isola pedonale permanente nell'area dei navigli milanesi.

## 2.5 PROGRAMMA ENERGETICO REGIONALE

<b>Programma Energetico Regionale</b>
<b>Stato di attuazione</b>
Il Programma Energetico Regionale (PER) della Lombardia è stato approvato in data 21 marzo 2003 con D.G.R. n° 12467.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
Il PER si pone l'obiettivo di assicurare il fabbisogno energetico lombardo, massimizzando l'uso delle fonti di approvvigionamento basate sulle risorse locali (impiego di biomasse o rifiuti per la produzione combinata di energia elettrica e di calore, sviluppo del comparto solare e fotovoltaico, ottimizzazione del sistema di produzione idroelettrico) e di sviluppare l'uso di combustibili puliti nel sistema dei trasporti e del riscaldamento, migliorando l'efficienza energetica nei settori civile e terziario, che presentano ancora forti margini di miglioramento.
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Gli obiettivi strategici individuati dal piano sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>ridurre il costo dell'energia</u> allo scopo di contenere i costi per le famiglie e migliorare la competitività del sistema delle imprese;</li> <li>2. <u>ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti</u>, nel rispetto delle peculiarità dell'ambiente e del territorio;</li> <li>3. <u>promuovere la crescita competitiva dell'industria delle nuove tecnologie energetiche</u>;</li> <li>4. <u>prestare attenzione agli aspetti sociali e di tutela della salute dei cittadini collegati alle politiche energetiche</u>, quali gli aspetti occupazionali, la tutela dei consumatori più deboli ed il miglioramento dell'informazione, in particolare sulla sostenibilità degli insediamenti e sulle compensazioni ambientali previste.</li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>
La città di Milano ricade nell'ambito denominato "Area della grande Milano". Per quest'area, altamente antropizzata ed industrializzata, sono ammissibili interventi di potenziamento e/o miglioramento di centrali esistenti, evitando la costruzione di nuove centrali in siti attualmente non dedicati alla produzione di energia elettrica.



## 2.6 PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA

Piano d'Azione per l'Energia	
<b>Stato di attuazione</b>	Il Piano d'Azione per l'Energia (PAE) è lo strumento operativo del Programma Energetico Regionale (PER). Il PAE è stato approvato con deliberazione n° VIII/4277 del 7 marzo 2007 e contiene nuovi indirizzi ed obiettivi strategici regionali che integrano e modificano i contenuti del precedente PER. L'aggiornamento 2008 del Piano (D.G.R. VIII/8746 del 22 dicembre 2008) contiene nuovi indirizzi di politica energetica regionale (politica "20-20-20", sulla scorta di quella europea e nazionale) collegati ad un insieme di misure e azioni da effettuare nel breve e medio periodo.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	Il mutato contesto produttivo, ambientale e sociale ha reso necessario un adeguamento delle misure di sviluppo in tema energetico non solo a livello regionale, ma anche nazionale e comunitario. Il Piano rappresenta un documento di programmazione per lo sviluppo sostenibile, puntando sulla minimizzazione dei costi dell'energia prodotta e dei relativi impatti ambientali, senza trascurare la crescita competitiva delle imprese e la tutela delle classi più deboli.
<b>Obiettivi del Piano</b>	Le misure individuate nel PAE possono essere raccolte nelle seguenti 4 macrotematiche: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>risparmio energetico e razionalizzazione</u>, avente come obiettivo generale la riduzione dei consumi finali di energia in tutti i settori d'uso finali;</li> <li>2. <u>fonti energetiche rinnovabili</u>, perseguendo l'incremento e lo sviluppo delle singole fonti energetiche rinnovabili a livello regionale;</li> <li>3. <u>mercato energia e titoli di efficienza energetica</u>;</li> <li>4. <u>interventi normativi, amministrativi, accordi volontari, ricerca e sviluppo</u>.</li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	Nessun riferimento specifico.

## 2.7 PIANO PER UNA LOMBARDIA SOSTENIBILE

Piano per una Lombardia sostenibile
<b>Stato di attuazione</b>
Il Piano è stato approvato con DGR n° VIII/11402 del 10 febbraio 2010.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>Il Piano rappresenta il contributo che la Regione vuole dare al raggiungimento dell'obiettivo 20-20-20 prospettato dal Piano sul Clima dell'Unione Europea (abbattimento del 20% delle emissioni di CO<sub>2</sub>, 20% di produzione energetica da fonti rinnovabili, risparmio del 20% dell'energia utilizzata, il tutto entro il 2020).</p> <p>Il Piano per una Lombardia sostenibile è reso completo dal "Piano strategico delle tecnologie per la sostenibilità energetica in Lombardia", documento che individua e descrive le 12 tecnologie che, se opportunamente supportate, aiuteranno la Regione a raggiungere i sopracitati obiettivi del Piano sul Clima europeo.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Gli interventi descritti nel Piano prevedono oltre 70 interventi suddivisi in "azioni verticali" a breve e medio termine e "azioni trasversali" a lungo termine che interesseranno svariati ambiti tra cui anche energia, reti e infrastrutture.</p> <p>Le azioni verticali sono state suddivise per ambiti tematici omogenei:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>mobilità: incentivare un modello di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico</u> (sostituzione/rinnovo del parco veicolare circolante in Lombardia, iniziative di sviluppo della mobilità leggera, azioni infrastrutturali come la realizzazione di piste ciclabili o orientate al potenziamento e miglioramento del sistema di trasporto pubblico locale);</li> <li>2. <u>reti e Infrastrutture: rinnovamento del sistema infrastrutturale dei trasporti regionali</u> (sviluppo dell'intermodalità delle merci, incremento dell'accessibilità e dell'integrazione urbana delle stazioni ferroviarie, potenziamento delle reti stradali secondarie finalizzate, sviluppo delle reti dei servizi di pubblica utilità);</li> <li>3. <u>imprese: sostegno finanziario alle imprese lombarde</u> (azioni per l'efficientamento delle piccole medie imprese, azioni relative al settore commerciale, interventi relativi alle filiere agroindustriali e alimentari per lo sviluppo della sostenibilità in ambito agricolo, anche diffondendo le pratiche di "filiera corta");</li> <li>4. <u>edifici: miglioramento del sistema edilizio sia dal punto di vista dell'incremento dell'efficienza energetica sia per quanto concerne lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili</u> (gli interventi previsti sono focalizzati tanto verso l'edilizia pubblica quanto quella privata);</li> <li>5. <u>territorio: interventi che riguardano l'assorbimento della CO<sub>2</sub>eq da parte dei sistemi forestali</u> (es. sviluppo dell'utilizzo delle biomasse forestale locale a fini energetici).</li> </ol> <p>Si riportano inoltre, nel seguito, le azioni trasversali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. provvedimenti normativi per avviare la sperimentazione in tema di cattura e stoccaggio della CO<sub>2</sub>;</li> <li>2. provvedimenti normativi e semplificazione normativa per promuovere la diffusione della geotermia a bassa entalpia;</li> <li>3. bilancio emissioni CO<sub>2</sub>: modello per la stima delle emissioni di CO<sub>2</sub> con attenzione all'AQST Expo;</li> <li>4. GPP - Green Public Procurement: attuazione e diffusione dell'Accordo volontario con Unioncamere Lombardia, ARPA e Centrale Regionale Acquisti per l'ecoinnovazione mediante la promozione di beni e servizi verdi (D.G.R. n°10831 del 16/12/2009); si prevede la definizione di criteri ecologici, indirizzi e incentivi;</li> <li>5. promozione di piani di azione locali per la riduzione delle emissioni di gas serra da parte delle PA;</li> <li>6. applicazione a livello regionale del Piano d'Azione per la Riduzione dei Rifiuti (PARR);</li> <li>7. progetto sperimentale "etichetta clima" per alcuni prodotti caratterizzati da filiere produttive;</li> <li>8. tavolo della filiera agro-alimentare;</li> <li>9. tavolo regionale per l'edilizia sostenibile;</li> <li>10. disciplinare tecnico per la riduzione dei consumi di energia in edilizia ERP, mediante una migliore progettazione e gestione degli immobili;</li> <li>11. realizzazione nuove strutture commerciali a basso fabbisogno energetico: in fase di rilascio della concessione per le nuove strutture di vendita con superficie &gt;1.500 m<sup>2</sup> vengono previste premialità in funzione dell'efficienza energetica;</li> <li>12. inserimento di criteri di efficienza/autosufficienza energetica per tutte le nuove realizzazioni di GDO (grande distribuzione organizzata) con sup &gt;1.500 m<sup>2</sup> (possibilità di interventi di compensazione);</li> <li>13. requisiti qualitativi per la realizzazione di nuovi impianti di erogazione carburanti (D.C.R. n° 834 del 12/05/2009): introduzione obbligo di installazione di pannelli fotovoltaici (almeno 8kw) per i nuovi</li> </ol>

- impianti di erogazione carburanti;
14. obbligo di dotarsi di impianto a metano per i nuovi distributori di carburanti e per quelli in fase di rinnovo concessione (D.C.R. n° 834 del 12/05/2009);
  15. previsione di premialità volumetriche per gli operatori che inseriscono un impianto di distribuzione a metano in impianti esistenti;
  16. accordo con DG Infrastrutture e Mobilità per la programmazione impianti di erogazione a metano per le nuove opere infrastrutturali (es. Pedemontana, Brebemi, ...);
  17. accordo con società di autonoleggio per il potenziamento della flotta a metano/gpl prevedendo agevolazioni presso punti strategici (es. aeroporti, fiera, ...);
  18. vincolare una quota dei finanziamenti destinati all'edilizia sanitaria a interventi di risparmio energetico (FER, trigenerazione, verde, ...);
  19. previsione di opere di risparmio energetico per gli interventi di ristrutturazione dei presidi ospedalieri esistenti e per la realizzazione di nuove strutture (IV atto, V atto, nuove realizzazioni 2009-2015);
  20. orientamento e indirizzo ai PTCP e PGT in merito all'integrazione delle politiche 20-20-20 nei contenuti dei piani, in linea con gli obiettivi generali del PTR;
  21. riorientare la connotazione energetico/ambientale della VAS mediante l'inserimento di criteri energetico/ambientali legati alla politica 20-20-20;
  22. LR 13/2009 "Azioni straordinarie per lo sviluppo e la qualificazione del patrimonio edilizio ed urbanistico della Lombardia";
  23. definizione "ambiti agricoli" (LR 12/2005) - Rafforzare integrazione politiche di interventi sui suoli e sui sistemi agro-forestali - Compensazione forestale (art. 43 LR 12/2005);
  24. CDM (Clean Development Mechanism) locale: creazione di una piattaforma locale finalizzata agli investimenti privati in sistemi forestali per compensare liberamente le emissioni o promuovere proprie azioni virtuose (sensibilizzazione imprese);
  25. revisione PSR (2007-2013): possibile riorientamento di alcune misure secondo la politica 20-20-20;
  26. salvaguardia del patrimonio forestale esistente con criteri per la trasformazione del bosco e interventi di natura compensativa approvati dalla Giunta Regionale (D.G.R. n° 675/2005 e s.m.i.; art. 43 LR 31/2008 e art. 4 D.Lgs. 227/2004);
  27. programma d'azione "nitrati" autorizzazioni AIA - interrimento effluenti (D.G.R, n° 5868 del 21/11/2007);
  28. salvaguardia patrimonio forestale: regole di gestione sostenibile delle foreste (collegamento con inventario regionale della capacità di assorbimento CO<sub>2</sub>);
  29. implementazione del modulo carbonio in Inemar, analisi e verifica della capacità di assorbimento di CO<sub>2</sub> dei sistemi agro forestali;
  30. Progetto di Legge di riforma del TPL (LR 22/98): possibilità di definire e inserire dei criteri energetico/ambientali/climatici per le gare o le concessioni legate al TPL;
  31. legge per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica (LR 7 del 30 aprile 2009). Fornire criteri e norme per lo sviluppo delle ciclabili negli EELL. Redazione Piano Regionale della mobilità ciclistica (intermodalità e fruizione territorio);
  32. Factor20 - Forwarding ACTions On a Regional and local scale to reach UE targets of the European Climate Action Plan "20-20 by 2020" – Sviluppo di un modello innovativo di valenza europea per la contabilizzazione degli sforzi di avvicinamento agli obiettivi della politica europea "20/20/20";
  33. sviluppo /ricerca: investimenti sulla tecnologia per la sperimentazione di nuovi combustibili;
  34. programma di approfondimento del tema delle smart grids come "nuovo modello di produzione e di consumo dell'energia".

#### **Obiettivi alla scala di riferimento comunale**

Tra le azioni verticali sul territorio è specificatamente compreso il completamento del progetto "dieci grandi foreste di pianura".

## 2.8 PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE

<b>Piano Energetico Ambientale Regionale</b>
<b>Stato di attuazione</b>
Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) della Lombardia è stato approvato in data 12 giugno 2015 con DGR n° 3706.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>Il PEAR richiama, nella definizione dei propri principi e obiettivi, il contesto europeo e nazionale, facendo proprie alcune delle priorità individuate dalla SEN (Strategia Energetica Nazionale) al 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la promozione dell'efficienza energetica;</li> <li>• lo sviluppo sostenibile delle energie rinnovabili;</li> <li>• lo sviluppo del mercato elettrico pienamente integrato con quello europeo.</li> </ul> <p>Inoltre assume, in ottica regionale, tre dei quattro obiettivi principali dalla SEN:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la riduzione significativa del gap di costo dell'energia per i consumatori e le imprese, con un allineamento ai prezzi e costi dell'energia europei;</li> <li>• il raggiungimento e superamento degli obiettivi ambientali definiti dal Pacchetto europeo Clima-Energia 2020;</li> <li>• l'impulso alla crescita economica e sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico e delle filiere collegate al risparmio energetico.</li> </ul>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>I macro-obiettivi individuati dal piano sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>governo delle infrastrutture e dei sistemi per la grande produzione di energia;</u></li> <li>2. <u>governo del sistema di generazione diffusa di energia, con particolare riferimento alla diffusione delle fonti energetiche rinnovabili;</u></li> <li>3. <u>valorizzazione dei potenziali di risparmio energetico nei settori d'uso finale;</u></li> <li>4. <u>miglioramento dell'efficienza energetica di processi e prodotti;</u></li> <li>5. <u>qualificazione e promozione della "supply chain" lombarda per la sostenibilità energetica.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>
<p>Regione Lombardia assegna rilevanza alla pianificazione urbanistica delle città, ritenendo che possa fornire interessanti opportunità sul contenimento dei consumi. Il rinnovo delle strategie a cui le Amministrazioni pubbliche sono chiamate richiede la necessità di ripensare gli strumenti urbanistici in chiave energetica e di costruire strumenti innovativi che siano in grado di incentivare il risparmio energetico.</p> <p>Le prospettive future sono quelle di un'urbanistica incentrata su interventi di rigenerazione urbana e gli stessi dovranno essere orientati in modo da contribuire al raggiungimento di più elevati standard prestazionali.</p> <p>L'integrazione tra energia e territorio si esplica declinando due complementari tipologie di sistemi, ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sistemi energetici a scala urbana e territoriale - perché il risparmio, l'efficienza e lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili avviene e si ritrova sul territorio;</li> <li>• sistemi energetici a scala di edificio e quartiere – perché spesso si oscilla all'interno di questi due tipi di contesti.</li> </ul> <p>Si possono quindi delineare due linee di azione che tra loro non sono disgiunte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ripensare gli strumenti urbanistici in chiave energetica;</li> <li>• rigenerare e dare luogo all'upgrade urbano.</li> </ul> <p>Gli Enti locali operano tramite i propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e i regolamenti urbanistici ed edilizi, al fine di assicurare il contenimento dei consumi energetici nei tessuti urbani, nonché favorire la valorizzazione delle fonti rinnovabili di energia, anche nell'ambito degli interventi di riqualificazione del tessuto edilizio e urbanistico esistente. Inoltre, nel rispetto degli obiettivi e indirizzi del PEAR, gli strumenti urbanistici comunali dovranno favorire interventi di efficientamento energetico.</p>

## 2.9 PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI

<b>Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)</b>
<b>Stato di attuazione</b>
Il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) è stato approvato in data 20/09/2016 con D.C.R. n° 1245.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>Il Programma orienta le scelte infrastrutturali e rafforza la programmazione integrata di tutti i servizi (trasporto su ferro e su gomma, navigazione, mobilità ciclistica) per migliorare la qualità dell'offerta e l'efficienza della spesa, per una Lombardia "connessa col mondo", competitiva e accessibile.</p> <p>Le scelte compiute nel Programma considerano la sua complessità e l'articolato contesto territoriale allargato con cui la Lombardia si confronta.</p> <p>Con il supporto di modelli di previsione specifici sono stati stimati i benefici che deriveranno dagli interventi programmati entro il 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ridurre la congestione stradale, principalmente nelle aree e lungo gli assi più trafficati;</li> <li>• migliorare i servizi del trasporto collettivo;</li> <li>• incrementare l'offerta di trasporto intermodale;</li> <li>• contribuire a ridurre gli impatti sull'ambiente;</li> <li>• favorire la riduzione dell'incidentalità stradale rispettando gli obiettivi posti dalla UE.</li> </ul>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Obiettivi del PRMT:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale: rete primaria;</u></li> <li>2. <u>migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata;</u></li> <li>3. <u>sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;</u></li> <li>4. <u>realizzare un sistema logistico e dei trasporti integrato, competitivo e sostenibile;</u></li> <li>5. <u>migliorare le connessioni con l'area di Milano e le altre polarità regionali di rilievo;</u></li> <li>6. <u>sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda;</u></li> <li>7. <u>intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti.</u></li> </ol> <p>Obiettivi ambientali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>favorire il riequilibrio modale verso forme di trasporto più efficienti e meno emissive e conseguire una riduzione delle distanze percorse con veicoli motorizzati individuali per il trasporto di persone e su gomma per il trasporto merci;</u></li> <li>2. <u>favorire la riduzione della congestione stradale, con particolare riferimento alle zone densamente abitate;</u></li> <li>3. <u>favorire lo sviluppo e l'impiego di carburanti e sistemi di propulsione veicolare più efficienti e a minor impatto emissivo;</u></li> <li>4. <u>ridurre l'esigenza di ulteriore infrastrutturazione del territorio in favore di servizi, misure organizzative e gestionali e all'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti preservandone e incrementandone funzionalità e capacità;</u></li> <li>5. <u>nella progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto, curarne l'inserimento ambientale e paesistico, tenendo conto delle caratteristiche proprie di vulnerabilità e resilienza degli ambiti territoriali interessati;</u></li> <li>6. <u>migliorare la sicurezza nei trasporti, riducendo il numero di morti e feriti e prestando particolare attenzione agli utenti vulnerabili;</u></li> <li>7. <u>migliorare il livello di accessibilità ai servizi, in particolare con il trasporto collettivo, e assicurare una qualità adeguata degli spostamenti;</u></li> <li>8. <u>favorire modelli di mobilità che comportino uno stile di vita attivo e un cambiamento culturale verso comportamenti più sostenibili, anche attraverso lo sviluppo di un ambiente urbano di qualità.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>
<p>L'area di Milano interagisce significativamente con molte delle dinamiche di mobilità esistenti su scala regionale.</p> <p>In questo senso Milano svolge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un importante ruolo di attrattore/generatore di mobilità (come evidenziato dalla Matrice regionale</li> </ul>

Origine /Destinazione 2014, circa il 30% della mobilità complessivamente generata e circa il 40% della mobilità complessivamente attratta in Lombardia sono correlate all'area milanese) in relazione alla sua dimensione di riferimento socio-economico per la Lombardia e per l'Italia;

- la funzione di punto di snodo di buona parte del traffico - stradale e ferroviario – di interesse regionale, nazionale e internazionale, in relazione alla struttura del sistema infrastrutturale lombardo.

Il territorio milanese è quindi interessato da significativi flussi (di accessibilità e di attraversamento) rispetto ai quali è necessario dare risposte in termini di alleggerimento delle componenti di transito e di gestione delle componenti di penetrazione/egresso, anche in un'ottica di sostenibilità ambientale.

Tra gli obiettivi/strategie del PRMT riguardanti Milano si ricordano:

- sgravare il nodo di Milano dagli attraversamenti;
- rafforzare le linee ferroviarie suburbane;
- realizzare nodi di interscambio e sinergie di rete.

## 2.10 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

<b>Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) è stato approvato con delibera n° X /1657 dell'11 aprile 2014.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) definisce indirizzi per l'aggiornamento della pianificazione degli Enti locali e norme tecniche per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale, con l'obiettivo di favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero. Il Piano individua il sistema ciclabile di scala regionale mirando a connetterlo e integrarlo con i sistemi provinciali e comunali, favorisce lo sviluppo dell'intermodalità e individua le stazioni ferroviarie "di accoglienza"; propone una segnaletica unica per i ciclisti; definisce le norme tecniche ad uso degli Enti Locali per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale.
<b>Obiettivi del Piano</b>	Obiettivo del PRMC è <u>favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero.</u>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	Non sono specificati particolari obiettivi alla scala comunale. Il PRMC individua tre percorsi che coinvolgono il territorio di Milano: <ul style="list-style-type: none"> <li>• n° 5 "Via dei Pellegrini";</li> <li>• n° 9 "Navigli";</li> <li>• n°15 "Lambro".</li> </ul>

## 2.11 PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA

<b>Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	
<p>Il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA) è stato approvato con DGR n° X/593 del 06/09/2013.</p> <p>Con Delibera di Giunta regionale n° 3523 del 30/04/15 è stato approvato il primo monitoraggio dello stato di attuazione del PRIA, che ha aggiornato il quadro conoscitivo e ha analizzato lo stato di attuazione delle misure approvate; con delibera n° 5299 del 13 giugno 2016 è stato poi approvato il secondo monitoraggio dello stesso PRIA, aggiornato al 2015.</p>	
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	
<p>Il PRIA costituisce il nuovo strumento di pianificazione e di programmazione regionale in materia di qualità dell'aria, aggiornando ed integrando quelli già esistenti; è lo strumento specifico mirato a prevenire l'inquinamento atmosferico e a ridurre le emissioni a tutela della salute e dell'ambiente.</p>	
<b>Obiettivi del Piano</b>	
<p>Obiettivo strategico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente.</u></li> </ul> <p>Obiettivi generali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati ove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti;</u></li> <li>• <u>preservare da peggioramenti nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.</u></li> </ul>	
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	
<p>Il territorio del comune di Milano appartiene all'Agglomerato di Milano.</p> <p>Ciascun agglomerato è costituito dalla città di cui al nome dell'agglomerato stesso e dall'area contigua che può essere considerata, con la città, come un unico conglomerato urbano. Gli agglomerati sono caratterizzati, oltre che da un'elevata densità abitativa e di traffico, dalla presenza di attività industriali e da elevate densità di emissioni di PM10 primario, NOX e COV. Inoltre si tratta di aree che presentano maggiore disponibilità di trasporto pubblico locale organizzato (TPL).</p>	



**2.12 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE e PROGRAMMA DI TUTELA E USO DELLE ACQUE****Piano di Tutela delle Acque e Programma di Tutela e Uso delle Acque****Stato di attuazione**

Il Programma di Tutela ed Uso delle Acque (PTUA) vigente è stato definitivamente approvato con DGR n° 2244 del 29 marzo 2006; è stato successivamente aggiornato dalla DGR n° 3297 dell'ottobre 2006 (nuove aree vulnerabili ai sensi del D.Lgs. 152/2006), dalla DGR n° 3937 del 27 dicembre 2006 (modifica allegato 6 alla relazione presentate da AATO Brescia) e dalla DGR n° 8511 del 26 novembre 2008 (modifiche delle proposte al PTUA presentate da AATO Pavia).

Il nuovo PTA è attualmente in fase di approvazione; con DGR n° 3539 del 08/05/2015 è stato avviato il procedimento di approvazione del nuovo Piano di Tutela delle Acque (PTA) e della relativa VAS. Con D.G.R. n° 6027 del 19 dicembre 2016 è stata effettuata la presa d'atto della proposta di Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA). In data 22/02/2017 si è tenuta la seconda conferenza di VAS.

**Finalità e contenuti del Piano**

La Regione Lombardia, con l'approvazione della Legge Regionale 12 dicembre 2003, n. 26 e s.m.i. ha indicato il Piano di Tutela delle Acque come strumento per la pianificazione della tutela qualitativa e quantitativa delle acque. Il Piano è redatto in coerenza con gli atti di pianificazione di distretto idrografico. Il Piano di Tutela è costituito dall'Atto di Indirizzi, approvato dal Consiglio Regionale su proposta della Giunta Regionale, e dal Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA), approvato dalla Giunta Regionale, che individua le azioni per il raggiungimento degli obiettivi contenuti nell'Atto di indirizzi. Il nuovo Piano di Tutela delle Acque sarà riferito al periodo 2016-2021.

Il Piano di Tutela ed Uso delle Acque è un atto comprensivo delle diverse discipline che attengono alla pianificazione della tutela della risorsa idrica. La pianificazione è caratterizzata da un approccio, in linea con la disciplina comunitaria, per aree di bacino idrografico e con la necessità di tener conto del livello più appropriato per la gestione delle acque.

Fondamentale è l'impegno all'integrazione delle politiche per le acque con le altre politiche, tra cui la gestione del rischio idraulico, la pianificazione urbanistica, la protezione civile, la gestione del demanio idrico, l'agricoltura, l'energia, le infrastrutture e trasporti e la tutela della salute del cittadino. Risulta quindi necessario garantire un impegno straordinario per limitare gli ulteriori fattori di impatto e ottenere invece un miglioramento, superando il divario esistente tra lo stato ambientale delle risorse idriche e gli obiettivi di qualità indicati dalla Direttiva Quadro sulle Acque (Direttiva 2000/60/CE).

**Obiettivi del Piano**

Gli obiettivi strategici di qualità del PTUA 2006 sono:

1. la tutela prioritaria delle acque sotterranee e dei laghi per la loro valenza anche in relazione all'approvvigionamento potabile attuale e futuro;
2. la destinazione alla produzione di acqua potabile e la salvaguardia di tutte le acque superficiali oggetto di captazione a tale fine e di quelle previste quali fonte di approvvigionamento dalla pianificazione;
3. l'idoneità alla balneazione per tutti i grandi laghi prealpini e per i corsi d'acqua loro emissari;
4. la designazione quali idonei alla vita dei pesci dei grandi laghi prealpini e dei corsi d'acqua aventi stato di qualità buono o sufficiente;
5. lo sviluppo degli usi non convenzionali delle acque, quali usi ricreativi e la navigazione, la tutela dei corpi idrici e degli ecosistemi connessi;
6. il perseguimento dell'equilibrio del bilancio idrico per le acque superficiali e sotterranee.

Gli obiettivi strategici della proposta del nuovo PTA sono:

1. promuovere l'uso razionale e sostenibile delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
2. assicurare acqua di qualità, in quantità adeguata al fabbisogno e a costi sostenibili per gli utenti;
3. recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali degli ambienti acquatici e delle fasce di pertinenza dei corpi idrici;
4. promuovere l'aumento della fruibilità degli ambienti acquatici nonché l'attuazione di progetti e buone pratiche gestionali rivolte al ripristino o al mantenimento dei servizi ecosistemici dei corpi idrici;
5. ripristinare e salvaguardare un buono stato idromorfologico dei corpi idrici, contemperando la salvaguardia e il ripristino della loro qualità con la prevenzione dei dissesti idrogeologici e delle alluvioni.

Il Programma indica gli obiettivi di qualità da perseguire per ciascun corpo idrico, definiti tenendo conto di:

- obiettivi strategici della Regione;
- obiettivi previsti in linea generale dalla Direttiva 2000/60 CE e dalla parte III del D.Lgs.152/2006;
- ulteriori obiettivi definiti dal Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po.

#### **Obiettivi alla scala di riferimento comunale**

Il Piano contiene un'accurata analisi del quadro conoscitivo territoriale. I corsi d'acqua superficiali dell'area milanese, ad esclusione del canale Villoresi, si caratterizzano per condizioni ecologiche "cattive o scarse". Gli obiettivi della programmazione regionale, in linea con le indicazioni comunitarie, prescrivono che entro il 2027 la qualità ecologica dei corsi d'acqua debba raggiungere il livello ambientale "buono".

Il monitoraggio delle acque sotterranee del capoluogo segnala uno stato chimico "scarso" e si prevede entro il 2027 il raggiungimento del giudizio "buono".

## 2.13 PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI E DELLE BONIFICHE

Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e delle Bonifiche 2014-2020	
<b>Stato di attuazione</b>	Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e delle Bonifiche è stato approvato con DGR n° 1990 del 20/06/2014.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>La nuova <b>pianificazione regionale in tema di gestione dei rifiuti</b> si configura come un'occasione propizia per indirizzare, tramite opportuni strumenti di governance, la gestione dei rifiuti nel loro complesso verso una modalità più innovativa e di eccellenza, mirata sempre all'autosufficienza ma con una forte impronta di innovatività portata da un'analisi ambientale avanzata e razionale, nonché dallo sviluppo di nuova imprenditorialità: la Green Economy lombarda.</p> <p>La vera novità consiste nello stabilire chiaramente un ordine di priorità tra le forme di gestione del rifiuto secondo le seguenti casistiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prevenzione;</li> <li>• preparazione per il riutilizzo;</li> <li>• riciclaggio (recupero di materia);</li> <li>• recupero di altro tipo (ad es. il recupero di energia);</li> <li>• smaltimento.</li> </ul> <p>Prima ancora di affrontare l'importante tema di una corretta ed efficiente raccolta differenziata attraverso la quale massimizzare il recupero di materia dai rifiuti, occorrerà prendere in esame possibili azioni atte ad evitare di produrre rifiuti, qualora sia possibile anche con azioni semplici e incisive sui comportamenti di tutti i cittadini.</p> <p>Elemento innovativo della nuova programmazione regionale è il fatto che le scelte che verranno individuate saranno supportate dalle recenti metodiche di Analisi del Ciclo di Vita (LCA, Life Cycle Assessment) applicata ai sistemi di gestione dei rifiuti, così da consentire una visione globale della filiera prodotto-rifiuto-riciclo-smaltimento finale atta ad una più attenta e consona pianificazione regionale in materia.</p> <p><b>Il Piano di Bonifica delle aree inquinate</b> è lo strumento fondamentale per prevenire e contenere il degrado del suolo e delle acque sotterranee; esso sviluppa i contenuti indicati dall'art. 199 del D.Lgs. 152/2006 e in particolare prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'ordine di priorità degli interventi basato su un criterio di valutazione del rischio elaborato dall'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA);</li> <li>• l'individuazione dei siti da bonificare e delle caratteristiche generali degli inquinamenti presenti;</li> <li>• le modalità degli interventi di bonifica e risanamento ambientale, che privilegino prioritariamente l'impiego di materiali provenienti da attività di recupero;</li> <li>• la stima degli oneri finanziari;</li> <li>• le modalità di smaltimento dei materiali da asportare.</li> </ul> <p>Oltre a tali contenuti, il Piano di Bonifica riporta le azioni idonee a attuare la normativa regionale in materia, con particolare riferimento alle procedure previste per l'esecuzione delle attività di bonifica e per la valorizzazione ambientale e urbanistica delle aree contaminate.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Gli obiettivi generali del Piano sono:</p> <p><b>Rifiuti urbani</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>il contenimento della produzione totale di rifiuti urbani (RU);</u></li> <li>2. <u>la massimizzazione della raccolta differenziata;</u></li> <li>3. <u>la massimizzazione del recupero di materia ed energia;</u></li> <li>4. <u>il mantenimento dell'autosufficienza regionale per il trattamento del RUR (rifiuti urbani residui) e generale miglioramento ed efficientamento dell'impiantistica esistente;</u></li> <li>5. <u>il perseguimento di obiettivi strategico-funzionali (tariffa puntuale, sensibilizzazione della popolazione, riduzione dei gas climalteranti, favorire il mercato dei prodotti del riciclaggio, lotta all'illecito).</u></li> </ol> <p><b>Rifiuti speciali</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>garantire la sostenibilità ambientale ed economica del ciclo dei rifiuti, minimizzando il suo impatto sulla salute e sull'ambiente nonché quello sociale ed economico;</u></li> <li>2. <u>favorire l'invio a recupero dei flussi di rifiuti che attualmente sono inviati a smaltimento;</u></li> <li>3. <u>migliorare la gestione dei rifiuti;</u></li> <li>4. <u>ridurre la quantità e pericolosità dei RS;</u></li> </ol>

5. creare le condizioni per aumentare l'accettabilità nel territorio degli impianti di trattamento rifiuti.  
Sono inoltre definiti obiettivi concernenti gli imballaggi e i rifiuti biodegradabili da collocare in discarica.

Relativamente alle **aree inquinate da bonificare**, il PRGR promuove i seguenti obiettivi:

1. definizione delle priorità di intervento sui siti contaminati e pianificazione economico-finanziaria;
2. sviluppo dell'azione regionale per la gestione del procedimento di bonifica;
3. recupero e riqualifica delle aree contaminate dismesse;
4. gestione sostenibile dei rifiuti prodotti nel corso degli interventi di bonifica;
5. definizione di una strategia per le problematiche di inquinamento diffuso.

#### **Obiettivi alla scala di riferimento comunale**

I siti da bonificare che coinvolgono il territorio del comune di Milano individuati nel Programma Regionale di Bonifica sono i seguenti:

- Siti di Interesse Regionale: area Bovisa-Gasometri (ex SIN), area EXPO 2015, area AMSA tra Milano e Vimodrone, aree ex Max Meyer-Duco (ora PPG Industries) ed ex NYMCO tra Milano e Cormano.

### 3 PIANI/PROGRAMMI A LIVELLO PROVINCIALE

#### 3.1 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

<b>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale</b>
<b>Stato di attuazione</b>
<p>La Provincia di Milano ha approvato il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale il 17 dicembre 2013 con Delibera di Consiglio n° 93.</p> <p>Il nuovo PTCP ha acquistato efficacia il 19 marzo 2014, con la pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - Serie Avvisi e Concorsi, n° 12, secondo quanto prescritto all'art.17, comma 10 della LR 12/2005.</p> <p>All'approvazione hanno fatto seguito due varianti per la correzione di errori materiali, l'ultima delle quali è stata approvata con Decreto del Sindaco Metropolitano n° 218 del 14 luglio 2015.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>La strategia di fondo che orienta e caratterizza l'adeguamento del PTCP è il rafforzamento del policentrismo costitutivo e storicamente determinatosi nella costruzione del territorio milanese, oggi appannato dallo sviluppo più recente concentrato in forma radiale sul polo regionale di Milano, puntando prevalentemente su:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- potenziamento della "densità qualificata" dei poli del sistema urbano policentrico articolato in una Città centrale, che comprende Milano e altri 24 comuni, e in 10 Poli attrattori;</li> <li>- qualificazione ed estensione delle reti infrastrutturali, rafforzando le connessioni trasversali, prolungando verso l'esterno la rete metropolitana e i servizi ferroviari e potenziando il sistema degli interscambi;</li> <li>- qualificazione dell'ambiente e del paesaggio urbano, agricolo e naturalistico, salvaguardando gli spazi aperti tra polo e polo e tra questi e il polo centrale;</li> <li>- potenziamento e riqualificazione del sistema paesistico-ambientale con la costruzione di un sistema a rete degli spazi verdi articolato in una Rete verde, nelle Grande Dorsali Territoriali (Dorsale Verde Nord, Dorsali Est e Ovest rappresentate dalle valli dell'Olona e del Lambro), nel Sistema dei Navigli.</li> </ul>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Il PTCP individua 6 macro-obiettivi trasversali a tutti i sistemi territoriali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni.</u> Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali, la difesa del suolo nonché la tutela dell'agricoltura e delle sue potenzialità, cogliendo le opportunità di inversione dei processi di degrado in corso.</li> <li>2. <u>razionalizzazione e sostenibilità del sistema della mobilità e sua integrazione con il sistema insediativo.</u> Verificare la coerenza tra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediate rispetto ai diversi livelli di accessibilità, valutati in relazione alla presenza e alla capacità del trasporto pubblico e privato di persone, merci e informazioni, e verificare la sostenibilità ambientale ed economica delle specifiche eventuali maggiori esigenze indotte dalle previsioni insediative.</li> <li>3. <u>potenziamento della rete ecologica.</u> Favorire la realizzazione di un sistema di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità e di salvaguardia dei varchi inedificati, fondamentali per la rete e per i corridoi ecologici.</li> <li>4. <u>policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo.</u> Favorire la densificazione della forma urbana, il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree dismesse o degradate, la compattazione della forma urbana, conferendo una destinazione consolidata, che privilegi la superficie a verde permeabile alle aree libere intercluse e in generale comprese nel tessuto urbano consolidato. Qualora le aree interessate da previsioni di trasformazioni di iniziativa pubblica o privata non siano attuate, favorirne il ritorno alla destinazione agricola. Escludere i processi di saldatura tra diversi centri edificati e gli insediamenti lineari lungo le infrastrutture.</li> <li>5. <u>innalzamento della qualità dell'ambiente e dell'abitare.</u> Favorire un corretto rapporto tra insediamenti e servizi pubblici o privati di uso pubblico anche attraverso l'incremento delle aree per servizi pubblici, in particolare a verde. Tutelare i valori identitari e culturali dei luoghi. Favorire la riqualificazione ambientale delle aree degradate e il sostegno alla progettazione urbana e architettonica di qualità e alla progettazione edilizia ecosostenibile e bioclimatica. Favorire l'impiego di tecniche urbanistiche compensative e perequative di livello comunale e sovracomunale per il</li> </ol>

perseguimento del macro-obiettivo.

6. incremento dell'housing sociale in risposta al fabbisogno abitativo e promozione del piano casa. Favorire la diversificazione dell'offerta insediativa al fine di rispondere alla domanda di housing sociale per i nuclei familiari che non possono accedere al libero mercato immobiliare. Favorire interventi di housing sociale di elevata qualità urbana e architettonica integrati con il tessuto urbano esistente e motori virtuosi per il recupero delle periferie. Prevedere il reperimento di aree da destinare ad interventi di housing sociale e l'introduzione negli strumenti di pianificazione locale di meccanismi urbanistici che favoriscano la realizzazione degli interventi stessi.

#### **Obiettivi alla scala di riferimento comunale**

Il PTCP definisce la struttura paesistica del territorio provinciale mediante la suddivisione in unità tipologiche. Il comune di Milano ricade nella "media pianura irrigua e dei fontanili", per la quale valgono i seguenti indirizzi:

- a) tutelare, valorizzare e riqualificare la rete idrografica naturale e artificiale;
- b) salvaguardare la struttura del paesaggio agrario del Naviglio Grande, le visuali percettive e tutelare gli insediamenti rurali storici, le partiture poderali compatte, la rete irrigua, la vegetazione, la rete viaria minore e le marcite;
- c) salvaguardare i contesti paesistico-ambientali del Fontanile Nuovo e delle Sorgenti della Muzzetta;
- d) valorizzare e riqualificare il paesaggio agrario residuo lungo il Sempione e la Padana Superiore, a ovest, e lungo Cassanese, Rivoltana e Paullese, ad est.

Dal punto di vista della difesa del suolo il PTCP recepisce le indicazioni del PAI, individuando, anche all'interno del territorio milanese, le fasce di vincolo definite dall'Autorità di Bacino in riferimento al corso del Fiume Lambro. Sono altresì individuati i pozzi per l'approvvigionamento idrico.

Per quanto concerne l'implementazione della rete ecologica provinciale, il fiume Lambro ed i Navigli Grande, Pavese e Martesana sono considerati corridoi ecologici principali, insieme al fiume Lambro Meridionale ed alla Roggia Vettabbia. Oltre a questi, sono individuate alcune linee principali di connessione del verde, per le quali le NTA del PTCP prevedono che il Comune, nei propri atti di pianificazione individui a scala di maggior dettaglio i corridoi ecologici e le direttrici di connessione.

La tavola degli ambiti agricoli, inoltre, individua nel territorio di Milano gli ambiti agricoli di interesse strategico all'interno del Parco Agricolo Sud Milano.

### 3.2 PIANO STRATEGICO TRIENNALE DEL TERRITORIO METROPOLITANO 2015-2018

Piano Strategico Triennale del territorio Metropolitano 2015-2018
<p><b>Stato di attuazione</b></p>
<p>La Città metropolitana di Milano, al termine del percorso politico amministrativo previsto dalla legge, ha approvato in via definitiva il Piano strategico del territorio con delibera di Consiglio del 12 maggio 2016.</p>
<p><b>Finalità e contenuti del Piano</b></p>
<p>Città metropolitana si propone come ente che cura lo sviluppo strategico del territorio attraverso la promozione di relazioni multilivello capaci di sviluppare progetti, catalizzare risorse e semplificare i processi decisionali. In questa prospettiva, il Piano strategico individua “sei piattaforme progettuali” su cui poggiare l’azione di Città metropolitana nei prossimi anni, frutto dell’attività di Città metropolitana e delle interazioni sviluppate con altri stakeholder.</p> <p>Spetterà allo sviluppo del processo di pianificazione contribuire ad alimentare ulteriormente le piattaforme di progetto. Il Piano strategico non è infatti concepito come uno strumento statico, ma come un processo dinamico e incrementale.</p> <p>Le linee guida delle strategie di sviluppo sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>l'innovazione e semplificazione</u> della pubblica amministrazione;</li> <li>- la promozione di nuove <u>attività economiche</u> e nuova <u>occupazione</u>;</li> <li>- <u>l'integrazione</u> di infrastrutture e servizi di mobilità di persone e dati;</li> <li>- le <u>trasformazioni territoriali e del sistema ambientale</u>;</li> <li>- la sollecitazione della <u>cooperazione intercomunale</u> per servizi di rete e di prossimità.</li> </ul>
<p><b>Obiettivi del Piano</b></p>
<p>Il PSM individua per ogni strategia degli obiettivi e degli indirizzi progettuali.</p> <p>Le sei strategie individuate sono le seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. agile e performante;</li> <li>2. creativa e innovativa;</li> <li>3. attrattiva e aperta;</li> <li>4. intelligente e sostenibile;</li> <li>5. veloce e integrata;</li> <li>6. coesa e cooperante.</li> </ol> <p>La strategia n. 4 – Intelligente e sostenibile - individua gli obiettivi più strettamente ambientali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>incentivare i processi di rigenerazione urbana</u>, nell’ottica di limitazione del consumo di suolo, attraverso nuove forme e strumenti, comprese perequazione e compensazione territoriale e fiscale;</li> <li>- <u>attuare politiche orientate al miglioramento dell’equilibrio dell’ecosistema</u>;</li> <li>- <u>definire un nuovo disegno del sistema dei parchi</u> proiettato verso la regione urbana, oltre la cintura verde;</li> <li>- <u>dare maggiore compiutezza all’attuale quadro di governo delle aree protette</u>, valorizzando il ruolo dei PLIS entro un sistema integrato che combini tutele e progettazione paesistico-ambientale.</li> <li>- <u>riconoscere nella pianificazione territoriale – e in particolare negli ambiti di tutela – l’agricoltura come fattore di valorizzazione economica ed elemento fondante del territorio</u>.</li> <li>- <u>affrontare il tema della fragilità idrogeologica del territorio</u>;</li> <li>- <u>promuovere l’attuazione di politiche unitarie</u> in tema di controllo, riduzione delle emissioni ed efficienza energetica.</li> </ul>
<p><b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b></p>
<p>Per quanto riguarda la “Milano metropolitana”, il Piano individua i seguenti temi e problemi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. innovazione e inclusione: politiche di sviluppo economico e politiche del lavoro;</li> <li>2. food policy e valorizzazione del sistema agroalimentare;</li> <li>3. riduzione del consumo di suolo e salvaguardia del territorio e dell’ambiente:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- riduzione del consumo di suolo: ridurre al minimo o al meglio eliminare le potenzialità edificatorie su suoli liberi e su alcuni ambiti resi trasformabili ma non ancora attuati;</li> <li>- rete ecologica e parchi: conferire una visione sistemica alle differenti forme entro un piano di azione di respiro territoriale, trovandole opportune modalità di raccordo con la pianificazione metropolitana e regionale;</li> <li>- riassetto idrogeologico e ambientale: affrontare dal punto di vista urbanistico e ambientale l’adattamento della città ai cambiamenti climatici, aumentandone la resilienza;</li> <li>- emissioni: sviluppare politiche coordinate multilivello in tema di mobilità, efficientamento energetico, agricoltura;</li> </ul> </li> </ol>

4. cura della città esistente: dar corso a interventi pubblici ponendo l'attenzione alla qualità dei progetti, alla definizione di spazi e servizi pubblici, alla qualità ambientale;
5. rigenerazione urbana: proseguire le politiche di rigenerazione urbana, capaci di adattarsi alle differenti necessità/opportunità esistenti e che si presenteranno in futuro (forme di rigenerazione urbana estensiva e diffusa e processi di rigenerazione intensiva e concentrata/grandi scenari di trasformazione);
6. riqualificazione del sistema dei servizi e nuove forme dell'abitare;
7. integrazione dei sistemi di mobilità;
8. gestioni associate di servizi pubblici locali: la riorganizzazione a livello metropolitano dei modelli conosciuti, al fine di conseguire maggiori livelli di efficienza e di incisività delle politiche.



### 3.3 PIANO DI INDIRIZZO FORESTALE

<b>Piano di Indirizzo Forestale</b>
<b>Stato di attuazione</b>
La Città metropolitana di Milano, con Deliberazione del Consiglio metropolitano n° 8 del 17 marzo 2016, ha approvato il Piano di Indirizzo Forestale (PIF), con validità 15 anni, in revisione del previgente strumento, scaduto nel 2014, e in adeguamento ai contenuti delle nuove disposizioni di redazione dei Piani di Indirizzo Provinciale dettati dalla D.G.R. 24 luglio 2008 n° 8/7728.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
Il PIF costituisce uno strumento di analisi e di indirizzo per la gestione del territorio forestale ad esso assoggettato, di raccordo tra la pianificazione forestale e quella territoriale, di supporto per la definizione delle priorità nell'erogazione di incentivi e contributi e per le attività silvicolture da svolgere. In relazione alle caratteristiche dei territori oggetto di pianificazione, delimita le aree in cui è possibile autorizzare le trasformazioni, definisce modalità e limiti per le autorizzazioni alle trasformazioni dei boschi e stabilisce tipologie, caratteristiche qualitative, quantitative e localizzative dei relativi interventi di natura compensativa. L'ambito di applicazione del PIF è costituito dalla superficie forestale di competenza amministrativa della Città metropolitana di Milano, compresa l'area del Parco Agricolo Sud Milano. Nei rimanenti parchi regionali presenti sul territorio provinciale valgono gli esistenti strumenti pianificatori (Piano settore boschi o PIF del parco regionale).
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Principi e finalità del Piano d'Indirizzo Forestale sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>ridefinire ed aggiornare i contenuti del Piano secondo la nuova realtà amministrativa ed istituzionale della provincia, dopo l'istituzione della provincia di Monza e Brianza;</u></li> <li>2. <u>aggiornare lo stato delle foreste nel territorio provinciale a 10 anni dalla redazione del primo PIF;</u></li> <li>3. <u>verificare i risultati delle politiche forestali ed i processi di governance attuati con l'applicazione del primo PIF;</u></li> <li>4. <u>ridefinire il ruolo delle risorse forestali nell'ambito delle politiche territoriali, economiche ed ambientali della Città metropolitana;</u></li> <li>5. <u>integrare il Piano con le nuove disposizioni emanate da Regione Lombardia;</u></li> <li>6. <u>definire i criteri provinciali di redazione dei PAF.</u></li> </ol> <p>I criteri guida per la redazione del piano sono così individuati:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) conferma degli indirizzi di redazione del Piano in vigore, di cui la revisione produrrà solo un aggiornamento all'attualità dei dati: <ul style="list-style-type: none"> <li>- inventario delle risorse secondo le dinamiche di sviluppo in corso e secondo gli affermati criteri di interpretazione forestale (analisi multifunzionale, riscontro delle tipologie forestali, ecc.);</li> <li>- valutazione delle funzioni espresse dai boschi, con particolare riferimento non solo alla componente produttiva, di cui valutare ed indicare indirizzi operativi concreti e realizzabili, ma anche alla tutela e conservazione della biodiversità, alla protezione dell'ambiente dall'inquinamento, agli aspetti paesaggistici, ricreativi, didattici;</li> <li>- definizione dei criteri di miglioramento dei soprassuoli forestali in applicazione dei principi di pianificazione e gestione prossime alla natura;</li> <li>- indicazioni per una silvicoltura attiva ed attenta all'economia locale;</li> </ul> </li> <li>b) articolazione ed adattamento del Piano alle previsioni della D.G.R. n° 8/7728/2008, con uno specifico set di approfondimento e sviluppo nei seguenti temi: <ul style="list-style-type: none"> <li>- coordinamento del Piano con la pianificazione territoriale sovraordinata e aggiornamento dello stato delle risorse forestali e loro classificazione funzionale;</li> <li>- pianificazione della trasformazione delle aree forestali;</li> <li>- integrazione verticale del Piano con la pianificazione comunale.</li> </ul> </li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>
Il piano individua, entro i confini comunali, sia boschi che elementi boscati minori (macchie boscate, boschi in aree protette regionali, ambiti a parchi urbani e aree della fruizione, ambiti a parchi e giardini storici).

### 3.4 PIANO ITTICO PROVINCIALE

<b>Piano Ittico Provinciale</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	Il nuovo Piano Ittico è stato approvato in data 21 ottobre 2010 dal Consiglio provinciale.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>Il Piano ittico provinciale è lo strumento fondamentale nel settore della gestione del patrimonio ittico e della pesca.</p> <p>Contiene misure specifiche relative sia al complesso del reticolo idrografico provinciale, sia al reticolo idrografico di interesse ittico, comprendenti azioni di gestione faunistica, di salvaguardia e di riqualificazione ambientale, oltre a misure di vigilanza sulla pesca ed alla predisposizione di misure di monitoraggio dei risultati delle azioni di piano.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Le strategie fondamentali di Piano si riconoscono nei seguenti obiettivi generali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>mantenere ed incrementare la popolazione ittica di pregio soggetta a pressione di pesca;</u></li> <li>2. <u>tutelare le specie ittiche di interesse conservazionistico;</u></li> <li>3. <u>sviluppare l'attività di pesca dilettantistica;</u></li> <li>4. <u>valorizzare e razionalizzare la pesca professionale (ove presente);</u></li> <li>5. <u>pianificare la gestione delle acque tutelando la sopravvivenza e la riproduzione della fauna ittica.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	<p>Anche se la rete idrografica del sistema Olona-Seveso-Lambro è caratterizzata in assoluto dalla maggiore pressione produttiva e dalla maggiore urbanizzazione riscontrabili in ambito provinciale e nonostante che le condizioni di gran parte dei corsi d'acqua risultino gravemente compromesse, con nessuna vocazione ittica, il Piano prevede i seguenti interventi nel comune di Milano o interessanti anche la rete idrografica milanese:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) azioni di riqualificazione morfologica dell'Idroscalo a fini ittici e di riequilibrio della comunità ittica;</li> <li>b) azioni volte alla promozione della Darsena e dei Navigli milanesi per la fruizione alieutica e turistica;</li> <li>c) caratterizzazione ecologica della roggia Vettabbia ed eventuale reintroduzione di fauna ittica;</li> <li>d) studio di fattibilità della reintroduzione di fauna ittica negli affluenti del Seveso dell'Alto Milanese (in particolare riferimento, per Milano, ai Torrenti Garbogera e Guisa).</li> </ol>

### 3.5 PIANO FAUNISTICO VENATORIO

<b>Piano Faunistico Venatorio</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	Il vigente Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Milano è stato approvato con Delibera del Consiglio provinciale n° 4/2014 del 09/01/2014.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	Il PFV deve configurarsi come un piano di conservazione, intendendo il termine “conservazione” come comprensivo sia della tutela, sia dell'utilizzo della risorsa fauna. In sintesi è possibile quindi affermare che il Piano è rivolto all'individuazione di misure di “conservazione” che favoriscano le popolazioni animali e la loro armoniosa interazione con l'ecosistema naturale e con la presenza dell'uomo nell'area. Il Piano Faunistico Provinciale tiene quindi in considerazione, oltre che la tutela delle popolazioni animali, anche aspetti legislativi di base e le legittime attese di chi vive sul territorio.
<b>Obiettivi del Piano</b>	Gli obiettivi principali del Piano risultano essere: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>la conservazione della fauna selvatica nel territorio della Provincia di Milano</u> attraverso azioni di tutela e di gestione;</li> <li>2. <u>la realizzazione di un prelievo venatorio impostato in modo biologicamente ed economicamente corretto</u> e, conseguentemente, inteso come prelievo commisurato rispetto a un patrimonio faunistico di entità stimata, per quanto concerne le specie sedentarie, e di status valutato criticamente per quanto riguarda le specie migratrici.</li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	Il PFV inserisce il territorio di Milano dell'Ambito Territoriale di Caccia (ATC) della Pianura Milanese. Individua altresì Parchi naturali all'interno del Parco Nord e Parco Agricolo Sud Milano e le Oasi di protezione faunistica del Lambro Meridionale e di San Donato-San Giuliano e quella del Bosco in Città.

### 3.6 PIANO PROVINCIALE CAVE

<b>Piano Provinciale Cave</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	<p>Il vigente Piano Cave della Provincia di Milano, avente durata decennale, è stato approvato dalla Regione Lombardia il 16 maggio 2006 con DCR n° VIII/166 e con successiva Legge Regionale n.38 del 2015 ne è stata prorogata l'efficacia fino al termine massimo del 30 giugno 2019.</p> <p>Con Delibera del Consiglio metropolitano n.23 del 2 maggio 2016 sono state approvate le "Linee di indirizzo per la preparazione del nuovo Piano Cave della Città Metropolitana di Milano per i settori sabbia, ghiaia e argilla" ed in data 8 giugno 2017, con Decreto del Sindaco Metropolitano, è stato avviato il procedimento per la redazione del Piano e della relativa VAS.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>Il Piano è stato elaborato in conformità ai criteri e alle direttive per la formazione dei piani provinciali emanati dalla Regione Lombardia con DGR n° 6/41714 del 26/02/1999.</p> <p>Il Piano Cave è lo strumento con il quale si attua la programmazione in materia di ricerca e coltivazione delle sostanze minerarie di cava (nel territorio provinciale i materiali inerti estratti sono ghiaia, sabbia e argilla; i materiali lapidei non sono presenti).</p> <p>Il Piano cave provinciale identifica gli ambiti territoriali nei quali è consentita l'attività estrattiva, determina tipi e quantità di sostanze di cava estraibili nonché le modalità di escavazione e le norme tecniche da osservare nell'esercizio dell'attività.</p> <p>Il Piano inoltre individua le destinazioni finali delle aree al termine della coltivazione e ne detta i criteri per il ripristino.</p> <p>Il nuovo Piano dovrà essere redatto in conformità alle disposizioni delle DGR n. VIII/11347/2010 e n. IX/2752/2011, che definiscono gli elementi essenziali ed i contenuti da comprendere. Le Linee di indirizzo sopra citate sono focalizzate, in particolare, sull'obiettivo di favorire il risparmio del territorio e di giacimenti naturali non rinnovabili e incentivare l'utilizzo di materiali provenienti da fonti alternative.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Gli obiettivi del vigente Piano Cave sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>individuare i giacimenti sfruttabili</u>, i tipi e le quantità di sostanze estraibili per ogni ambito di cava;</li> <li>2. <u>individuare gli ambiti territoriali estrattivi</u>, compresi quelli ubicati nelle aree protette;</li> <li>3. <u>individuare le aree di riserva dei materiali inerti</u>, da utilizzare solo per le opere pubbliche;</li> <li>4. <u>identificare le cave cessate</u> da sottoporre a recupero ambientale;</li> <li>5. <u>stabilire la destinazione d'uso delle aree per la durata dei processi produttivi e la loro destinazione finale</u> al termine dell'attività estrattiva;</li> <li>6. <u>stabilire le normative generali per tutte le attività estrattive, per la coltivazione ed il recupero ambientale</u>, in funzione delle caratteristiche idrogeologiche, geotecniche ed al tipo di sostanze estraibili.</li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	<p>Sul territorio di Milano sono contemplate solo 2 "cave di recupero", cioè cave cessate in cui è consentita la temporanea ripresa dell'attività estrattiva al solo fine di consentirne il recupero ambientale, rispettando i tempi e i modi stabiliti nel progetto di sistemazione ambientale. Sia la Cava "Cascina Guascona" che la Cava "Cascina Bassa" ricadono all'interno del Parco Agricolo Sud Milano; nel Piano Cave sono riportate solamente previsioni indicative di escavazione, modificabili a seconda dei contenuti dei Piani di Recupero.</p>

### 3.7 PIANO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA “MI-BICI”

<b>Piano Strategico della Mobilità Ciclistica “MI-Bici”</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	Il Consiglio Provinciale ha approvato il Piano Strategico della Mobilità Ciclistica “MI-Bici” tramite propria deliberazione n° 65 del 15 Dicembre 2008.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>Il Piano cerca di diffondere l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto primario per i brevi-medi tragitti. La logica d'impostazione del Piano si basa su due concetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• una dimensione sovracomunale delle attività che si svolgono all'interno della provincia, che determina spostamenti tra comuni limitrofi e accessi al capoluogo milanese;</li> <li>• una notevole attività, da parte di tutti i Comuni, nell'incentivare l'uso della bicicletta, realizzando una pluralità di strutture dedicate alla ciclabilità.</li> </ul> <p>La spinta all'utilizzo della “due ruote” deve, però, basarsi sulla costruzione di un contesto che comprenda non solamente il campo infrastrutturale, ma anche urbanistico, culturale, sociale e normativo. La rete provinciale che è stata identificata e tracciata si propone di collegare i nuclei insediati con i principali poli urbanistici di interesse, i nodi di trasporto pubblico e i grandi sistemi ambientali.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Il piano si propone di:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>identificare itinerari che possano costituire un sistema di collegamento tra polarità e sistemi urbani, in grado di recuperare anche itinerari continui di lungo raggio;</u></li> <li>2. <u>garantire la continuità e la connettività degli itinerari, la completa sicurezza, la completezza delle polarità servite, la coerenza e l'omogeneità della segnaletica, la definizione degli standard geometrici per la realizzazione delle piste ciclabili.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale</b>	<p>La rete portante provinciale esistente, di progetto e da programmare è stata identificata in un insieme di potenziali percorsi continui, tra i quali percorsi ciclabili radiali, in numero di 17, che si dipartono dal centro di Milano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verso Nord: 17) Varesina, 1) Groane, 2) Comasina; 3) Valassina; 4) Valle del Lambro, 5) Monza Vimercate;</li> <li>• verso Est: 6) Martesana, 7) Cassanese, 8) Rivoltana, 9) Paullese;</li> <li>• verso Sud: 10) Emilia, 11) Valtidone, 12) Naviglio Pavese;</li> <li>• verso Ovest: 13) Naviglio Grande, 14) Cusaghese, 15) Novara, 16) Sempione;</li> </ul> <p>oltre a 2 percorsi circolari dal centro verso l'esterno (n° 33 “circonvallazione esterna Milano” e n° 32 “circolare interna”).</p>

### 3.8 PROGRAMMA DI PREVISIONE E PREVENZIONE DEI RISCHI

#### Programma di Previsione e Prevenzione dei Rischi

##### Finalità e contenuti del Piano

Il Programma Provinciale di Previsione e Prevenzione dei Rischi (PPPR), previsto dalla L.225/92 e sancito a livello regionale dalla L.R. 16/04, ha lo scopo di identificare i principali rischi, naturali ed antropici insistenti sul territorio provinciale.

Il vigente Programma (2013), che rappresenta un aggiornamento del precedente PPPR approvato nel 2004, ha lo scopo di individuare ed analizzare i rischi presenti sul territorio, in base alle loro peculiari caratteristiche e al livello di potenziale interazione con il tessuto antropico e con la presenza umana. Sono stati analizzati:

- rischio idrogeologico-idraulico;
- rischio chimico-industriale;
- rischio da trasporto di sostanze pericolose;
- rischio inquinamenti (aria, acqua, suolo);
- rischio incendi boschivi;
- rischio incidenti stradali e ferroviari;
- black-out elettrici e black-out dei servizi essenziali (oleodotti, metanodotti, ecc.);
- atti terroristici;
- eventi meteorologici eccezionali (trombe d'aria, grandinate, nevicate, gelate, siccità).

La determinazione degli scenari di rischio è stata basata sui seguenti step, comuni a tutte le categorie considerate:

- analisi storico-statistica dei fenomeni;
- analisi e valutazione della pericolosità territoriale;
- analisi e valutazione della vulnerabilità territoriale;
- individuazione dei sistemi di monitoraggio e valutazione delle attività di predizione;
- indicazioni in ordine alle attività di mitigazione;
- elaborazione degli scenari di rischio;
- elaborazione e produzione di cartografie della pericolosità territoriale.

##### Obiettivi alla scala di riferimento comunale

Con specifico riferimento al solo territorio comunale:

- rischio idrogeologico-idraulico: vengono descritti gli eventi già accaduti e gli scenari di rischio esondazione per Lambro, Vettabbia e Seveso; sono inoltre riportati interventi di tipo strutturale e normativo da applicare al reticolo idrografico Nord Milano, riguardanti in particolare la scolmatura delle piene e la riduzione dei colmi di piena (rif. 3.3.2 del Documento di Scoping per informazioni aggiornate);
- rischio industriale: sono presenti industrie classificate a Rischio di Incidente Rilevante in città e nei comuni contermini (rif. 3.3.1 del Documento di Scoping per dati ed informazioni aggiornati);
- trasporto sostanze pericolose: le classi di rischio più elevato si registrano sul sistema delle Tangenziali, nel tratto della A4 verso Brescia ed in corrispondenza del nodo ferroviario settentrionale di Milano compreso tra gli svincoli e le stazioni di Segrate, Lambrate, Centrale, Greco, Certosa, Rho-Però);
- inquinanti: si segnala in particolare il plume di contaminazione delle acque sotterranee nell'ambito dell'area EXPO, lo stato ecologico critico delle acque superficiali (Olona, Seveso, Lambro, Redefossi), il superamento dei limiti di qualità dell'aria e la presenza di siti contaminati;
- incendi: la quasi totalità sia degli elementi puntuali presenti sul territorio (es. scuole, biblioteche, ecc) sia degli elementi areali rientrano in bassa fascia di rischio (R1 o R2);
- incidentalità: sulla rete infrastrutturale automobilistica di Milano avviene il 66% di tutti gli incidenti provinciali (in particolare sulla Tangenziale Est); dal punto di vista del traffico aereo, oltre all'incidente di Linate del 2001 (118 vittime) si sono registrati altri due eventi nel corso del 2011 (12 aprile a Linate, 20 luglio a Bresso – entrambi senza conseguenze significative);
- atti terroristici: Milano è "applicant organization" all'interno del progetto europeo "Smart Ciber" (System of Maps Assessing Risk of Terrorism against Critical Infrastructures in Big Events Rallies), avente l'obiettivo di creare un sistema di mappatura per la prevenzione dei rischi sia di security sia di safety (Protezione Civile) in occasione dei grandi eventi.

## 4 PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO COMUNALE

### 4.1 PIANO GENERALE DI SVILUPPO DEL COMUNE DI MILANO

<b>Piano Generale di Sviluppo del Comune di Milano</b>
<b>Stato di attuazione</b>
Il Piano Generale di Sviluppo e le Linee programmatiche di mandato per il periodo 2017/2019 sono stati approvati dal Consiglio Comunale con delibera n° 27/2016 del 07/07/2016.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>Le strategie fondamentali e trasversali delle azioni di governo della città per il periodo 2017-2019 si fondano sui seguenti valori:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- innovazione e inclusione;</li> <li>- legalità, trasparenza ed efficienza amministrativa;</li> <li>- protagonismo e partecipazione;</li> <li>- proiezione internazionale e attenzione alle periferie;</li> <li>- sicurezza, vivibilità e cura della città;</li> <li>- sostenibilità ed economia verde;</li> <li>- politica, attività amministrativa e corretto dimensionamento delle risorse.</li> </ul> <p>A partire dalla consapevolezza di avere di fronte alcune occasioni importanti da cogliere per consolidare la posizione di Milano nel panorama nazionale e internazionale, il piano sviluppa una serie di linee di intervento che rappresentano il quadro di riferimento politico ed operativo per le attività e i progetti da implementare nel corso del mandato.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>gli obiettivi del piano sono costituiti dalle seguenti missioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. servizi istituzionali e generali, di gestione e di controllo;</li> <li>2. ordine pubblico e sicurezza;</li> <li>3. istruzione e diritto allo studio;</li> <li>4. tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali;</li> <li>5. politiche giovanili, sport e tempo libero;</li> <li>6. turismo;</li> <li>7. assetto del territorio ed edilizia abitativa;</li> <li>8. sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente;</li> <li>9. trasporti e diritto alla mobilità;</li> <li>10. soccorso civile;</li> <li>11. diritti sociali, politiche sociali e famiglia;</li> <li>12. tutela della salute;</li> <li>13. sviluppo economico e competitività;</li> <li>14. politiche per il lavoro e la formazione professionale;</li> <li>15. agricoltura, politiche agroalimentari e pesca;</li> <li>16. relazioni internazionali.</li> </ol>
<b>Obiettivi specifici</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• servizi istituzionali e generali, di gestione e di controllo: <ul style="list-style-type: none"> <li>- migliorare l'efficacia e la trasparenza nella gestione delle risorse economico-finanziarie;</li> <li>- valorizzare il demanio e il patrimonio comunale non abitativo;</li> <li>- attuare un'efficace e trasparente politica di sviluppo di lavori pubblici;</li> <li>- promuovere il rapporto tra Amministrazione e cittadinanza per garantire trasparenza, qualità dei servizi e il valore della memoria;</li> <li>- legalità e trasparenza;</li> <li>- migliorare l'accesso della cittadinanza ai servizi utilizzando innovazioni tecnologiche e gestionali;</li> <li>- sviluppare sistemi integrati e interoperabili per una efficace gestione delle attività dell'Amministrazione;</li> <li>- sviluppare i sistemi informativi e gli Open Data;</li> <li>- rafforzare il ruolo di Città Metropolitana;</li> <li>- rafforzare il ruolo dei Municipi;</li> <li>- migliorare la qualità della vita delle Periferie;</li> </ul> </li> </ul>

- potenziare le azioni di indirizzo e controllo sulle Partecipate per migliorare la qualità dei servizi prestati;
- valorizzazione delle risorse umane;
- ordine pubblico e sicurezza:
  - migliorare la qualità della vita dei cittadini, la loro sicurezza e coesione sociale attraverso l'organizzazione di risposte sinergiche tese alla riduzione dei reati, al contrasto della criminalità e alla prevenzione dei conflitti;
- istruzione e diritto allo studio:
  - valorizzare e sviluppare i servizi educativi, scolastici ed ausiliari per rispondere ai bisogni della città;
  - promuovere e rilanciare le attività formative;
- tutela e valorizzazione dei beni e delle attività culturali:
  - promuovere il sistema della cultura anche per l'internazionalizzazione di Milano;
- politiche giovanili, sport e tempo libero:
  - valorizzare i luoghi dello sport per promuovere un sano stile di vita per tutti;
  - potenziare il rapporto tra Amministrazione e giovani;
- turismo:
  - promuovere Milano come polo attrattivo e come destinazione turistica internazionale;
- assetto del territorio ed edilizia abitativa:
  - rigenerazione urbana per uno sviluppo territoriale sostenibile;
  - semplificare i processi gestionali ed amministrativi dell'area urbanistica del comune;
  - valorizzare l'arredo urbano e lo spazio pubblico;
  - realizzare politiche abitative pubbliche e di riqualificazione e rigenerazione urbana;
- sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente:
  - valorizzare il verde cittadino;
  - migliorare la qualità e la sostenibilità ambientale;
- trasporti e diritto alla mobilità:
  - razionalizzare il sistema della sosta e dei parcheggi cittadini;
  - pianificare interventi volti a migliorare il sistema della mobilità;
  - migliorare il sistema della mobilità della Città Metropolitana;
  - implementare i sistemi di controllo e gestione della mobilità anche attraverso l'uso di tecnologie digitali;
  - prolungare e moltiplicare gli ambiti riservati alla mobilità ciclo-pedonale;
- soccorso civile:
  - promuovere un sistema di protezione civile efficiente, efficace e preparato;
- diritti sociali, politiche sociali e famiglia:
  - potenziare l'integrazione e la diffusione dei servizi sociali e sanitari sul territorio, garantendo l'accesso ai cittadini;
  - promuovere politiche per la popolazione anziana attraverso nuove linee di intervento;
  - sviluppare nuove politiche e azioni di coesione sociale per contrastare il rischio di esclusione sociale;
  - consolidare il sistema integrato dei servizi per favorire la permanenza al domicilio delle persone fragili e non autosufficienti;
  - sviluppo dei servizi di sostegno alle persone con disabilità e con problematiche relative alla salute mentale;
  - valorizzare e sviluppare i servizi educativi, scolastici ed ausiliari per rispondere ai bisogni della città;
  - organizzare sul territorio una rete di servizi volti alla prevenzione dei conflitti e alla mediazione degli stessi, potenziando progetti che favoriscano piena integrazione nel tessuto sociale cittadino;
  - valorizzare il volontariato e l'associazionismo come risorsa per Milano;
  - migliorare l'accesso della cittadinanza ai servizi utilizzando innovazioni tecnologiche e gestionali;
- tutela della salute:
  - confermare Milano quale città garante dei diritti degli animali;
- sviluppo economico e competitività:
  - sviluppare il sistema commerciale della Città Metropolitana;
  - rafforzare lo sviluppo economico della città attraverso la valorizzazione dell'innovazione;
  - rafforzare e sostenere il sistema moda, creatività e design;
- politiche per il lavoro e la formazione professionale:



- sostenere e rilanciare un lavoro di qualità e promuovere iniziative per l'occupazione;
- sostenere e sviluppare la formazione dell'eccellenza;
- agricoltura, politiche agroalimentari e pesca:
  - valorizzare la dimensione agricola della Città Metropolitana;
- relazioni internazionali:
  - promuovere Milano come Città internazionale.

## 4.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

<b>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	<p>Con Deliberazione della Giunta Comunale n° 2342 del 9/11/2012 sono state approvate le linee di Indirizzo per il riavvio, da parte del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico del Comune di Milano, del procedimento di aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità (PUM), denominato con successiva Determina Dirigenziale n° 33 del 2/05/13 "Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)", e della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS).</p> <p>Attualmente il PUMS ha concluso gli adempimenti previsti dal procedimento di VAS durante l'elaborazione del piano (elaborazione e pubblicazione della documentazione di piano e di VAS, consultazione con i soggetti esterni interessati e con la cittadinanza, pubblicazione del parere motivato ambientale e recepimento delle prescrizioni) ed è stato adottato dal Consiglio Comunale con Delibera n°13 dell'8 giugno 2017.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>Alla base degli indirizzi per la redazione del PUMS sta l'indicazione di voler assicurare con il Piano <i>"...un equilibrio effettivo tra domande di mobilità, di qualità della vita, di protezione ambientale e della salute"</i>. I principali elementi di fondo assunti per lo sviluppo del Piano sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- riconoscimento pieno della scala territoriale metropolitana alla quale il sistema insediativo ed economico milanese è riferito;</li> <li>- adozione di un orizzonte di pianificazione non limitato al breve medio periodo, ma capace di superare i ritardi e i condizionamenti che le scelte del passato ancora oggi comportano;</li> <li>- consapevolezza che sostenibilità ambientale e mobilità efficiente sono obiettivi che si rafforzano a vicenda;</li> <li>- piena assunzione delle indicazioni emerse dalla consultazione referendaria del 2011, nella direzione di una decisa svolta ambientale nelle politiche sulla mobilità cittadina da attuare anche assegnando priorità alla Visione Zero Rischio (zero vittime di incidenti stradali) e alla riduzione del tasso di motorizzazione milanese, da ricondurre entro i livelli di molte altre capitali europee (oggi circa 30/40auto ogni 100 abitanti); assunzione della necessità di efficientamento nell'uso delle risorse finanziarie in costante diminuzione sia per finanziare nuove opere infrastrutturali, sia per garantire la manutenzione e l'esercizio dei sistemi attuali.</li> </ul>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Gli obiettivi generali del PUMS sono i seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Mobilità sostenibile</u> - soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, contribuendo al governo di area metropolitana e restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti.</li> <li>2. <u>Equità, sicurezza e inclusione sociale</u> – garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti.</li> <li>3. <u>Qualità ambientale</u> - promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità.</li> <li>4. <u>Innovazione ed efficienza economica</u> - valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate.</li> </ol>
<b>Obiettivi specifici</b>	<p>Gli obiettivi specifici previsti dal PUMS sono così articolati:</p> <p><u>Mobilità sostenibile</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato;</li> <li>b) ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato a favore di modi di trasporto a minore impatto (con particolare attenzione agli spostamenti di scambio MI/area urbana e al trasporto merci), garantendo reti e servizi di mobilità adeguati;</li> <li>c) riequilibrare e recuperare quote di rete stradale e spazi pubblici a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL, migliorarne la qualità e ottimizzarne la gestione, in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi;</li> <li>d) incentivare i comportamenti "corretti" di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli.</li> </ol> <p><u>Equità, sicurezza e inclusione sociale</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli a cui sono esposti gli utenti più</li> </ol>

- vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali ("Visione Zero");
- b) ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili;
- c) ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità;
- d) aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità.

Qualità ambientale

- a) ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti 'regionali' attribuibili al settore dei trasporti (PM 10, PM 2.5, NO2 e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al "traffico di prossimità";
- b) ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti derivanti dal settore dei trasporti;
- c) prevenire e contenere l'inquinamento acustico;
- d) migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione.

Innovazione ed efficienza economica

- a) garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità (lotta all'evasione, innovazione tariffaria, preferenziamento e razionalizzazione);
- b) rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto;
- c) promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (riducendo la congestione e migliorando gli indici di carico);
- d) ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, accrescendo l'offerta di servizi pubblici flessibili e valorizzando forme di condivisione delle stesse, innovazioni tecnologiche e gestionali, partenariati pubblico – privato.

### 4.3 PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Piano Generale del Traffico Urbano
<p><b>Stato di attuazione</b></p>
<p>Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è stato adottato definitivamente con provvedimento n° 270 del 30 dicembre 2003 del Commissariato per l'emergenza del traffico e della mobilità nella città di Milano. Con Deliberazione n.14 del 27 marzo 2013 è stato adottato in via definitiva da parte del Consiglio Comunale l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), comprensivo di Valutazione Ambientale Strategica.</p>
<p><b>Finalità e contenuti del Piano</b></p>
<p>Il PGTU è uno strumento di programmazione di breve periodo. La struttura del Piano è orientata a coerenza con differenti livelli di pianificazione: il Piano Urbano del Traffico (che rappresenta la programmazione sul lungo periodo), il Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico (che costituisce il riferimento esclusivamente per il servizio di trasporto pubblico), il Piano Urbano dei Parcheggi (strumento attuativo per le politiche di stazionamento e che costituisce un punto di riferimento per le nuove trasformazioni) ed i piani particolareggiati dello stesso PGTU.</p> <p>L'aggiornamento del PGTU comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la verifica della congruenza del PGTU 2003 rispetto agli indirizzi di programmazione indicati dall'Amministrazione in carica;</li> <li>• il monitoraggio e la quantificazione degli effetti derivanti dall'attuazione di interventi previsti dal PGTU nell'orizzonte di breve e di lungo periodo nel periodo fra il 2003, anno di adozione del piano, e il 2012;</li> <li>• l'individuazione di temi progettuali e azioni di piano da attuare nel breve periodo e/o nel riallineamento temporale di azioni già previste dal PGTU 2003.</li> </ul> <p>Fra le azioni oggetto dell'aggiornamento di piano viene confermata la previsione del <i>road pricing</i>, quale misura necessaria per la riqualificazione ambientale del centro di Milano, individuandone come confine ottimale la Cerchia dei Bastioni (Area C).</p>
<p><b>Obiettivi del Piano</b></p>
<p>Il Piano si basa sui seguenti obiettivi di livello strategico:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>mantenimento di elevati livelli di accessibilità</u> sia del centro che delle aree più esterne, attraverso collegamenti radiali e tangenziali con elevati livelli di servizio;</li> <li>2. <u>miglioramento delle condizioni di circolazione viabilistica milanese</u>;</li> <li>3. <u>razionalizzazione del sistema della sosta</u>, sulla base dell'attuazione del PUP e la regolamentazione della sosta in sede stradale;</li> <li>4. <u>trasferimento modale</u>: salvaguardia del trasporto pubblico, incrementandone l'offerta e risolvendone le criticità nei punti di maggior interferenza con la rete e le relazioni stradali;</li> <li>5. <u>miglioramento delle condizioni ambientali</u> in termini di protezione di pedoni e ciclisti, decongestionamento, contenimento di emissioni atmosferiche e rumore.</li> </ol> <p>I temi progettuali individuati per le linee d'azione dall'aggiornamento del PGTU riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la riqualificazione ambientale, attraverso la realizzazione delle isole ambientali e degli interventi a favore della pedonalità, lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'attuazione di interventi per la riqualificazione del centro e lo sviluppo di politiche a favore della mobilità sostenibile e di <i>mobility management</i>;</li> <li>- il trasporto pubblico, con la realizzazione di interventi di protezione del TPL e interventi di incremento della capacità del trasporto pubblico;</li> <li>- gli interventi sulla circolazione, con la riqualificazione degli ambiti locali, la realizzazione di interventi ai nodi e la razionalizzazione del trasporto merci;</li> <li>- il sistema della sosta, attraverso la regolamentazione della sosta su strada e la realizzazione di parcheggi in struttura.</li> </ul>
<p><b>Obiettivi specifici/strategie</b></p>
<p>Le strategie dell'aggiornamento di Piano a seguito della verifica dello stato di attuazione e della congruenza con le linee programmatiche dell'Amministrazione sono le seguenti.</p> <p><u>Riqualificazione ambientale:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. estendere nel territorio comunale gli ambiti riservati alla mobilità dolce, con interventi a favore della pedonalità e della ciclabilità, della sicurezza stradale e di una migliore fruibilità dello spazio urbano;</li> <li>2. riqualificare, in termini di fruibilità e di qualità ambientale, l'ambito del centro storico, riducendo il traffico veicolare e garantendo l'accessibilità prevalentemente mediante il trasporto pubblico, anche</li> </ol>

con il ricorso a sistemi innovativi di governo della mobilità.

Trasporto pubblico:

3. migliorare il sistema complessivo della mobilità urbana, in termini di sicurezza e accessibilità, attraverso interventi di protezione della circolazione dei mezzi pubblici e di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico.

Interventi sulla circolazione:

4. realizzare, in attuazione della classificazione funzionale della rete stradale e dello schema di circolazione delineati dal PGTU vigente, un sistema di rete continuo e interconnesso, attraverso interventi di riqualificazione degli ambiti locali e delle intersezioni;
5. razionalizzare ed efficientare il sistema distributivo delle merci in ambito urbano, con l'obiettivo di migliorare le condizioni complessive della circolazione veicolare e ridurre l'impatto ambientale dovuto al traffico delle merci.

Sistema della sosta:

6. estendere progressivamente gli ambiti di regolamentazione della sosta, attuando forme di razionalizzazione dell'uso della strada che inducano una diminuzione del numero di spostamenti veicolari e favoriscano il trasferimento modale verso il trasporto pubblico;
7. valorizzare e favorire l'offerta di parcheggio in struttura, riducendo l'occupazione di suolo pubblico dovuta alle auto in sosta, al fine di incrementare la capacità della rete stradale portante e di recuperare spazi da destinare alla protezione del trasporto pubblico e alla mobilità dolce/ciclistica e pedonale.

#### 4.4 PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI

<b>Programma Urbano dei Parcheggi</b>
<b>Stato di attuazione</b>
<p>È stato approvato il settimo aggiornamento del Programma Urbano dei Parcheggi (PUP), redatto ai sensi della legge 122/89 nel corso del 2003. Il PUP è stato poi integrato dalle seguenti revisioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I Revisione VII Aggiornamento PUP, provvedimento del Commissario per l'Emergenza del Traffico e della Mobilità della città di Milano n° 453 del 13 Luglio 2005;</li> <li>• II Revisione VII Aggiornamento PUP, provvedimento del Commissario per l'Emergenza del Traffico e della Mobilità della città di Milano n° 591 del 26 Aprile 2006;</li> <li>• III Revisione VII Aggiornamento PUP, Deliberazione di Consiglio Comunale n° 14 del 19 Aprile 2012;</li> <li>• IV Revisione VII Aggiornamento PUP, Deliberazione di Consiglio Comunale n° 4 del 28 Gennaio 2013.</li> </ul> <p>Con deliberazione della Giunta Comunale n° 567 del 27 marzo 2013 sono state approvate le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento di aggiornamento del PUP e per l'avvio del relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>Il PUP rappresenta lo strumento di pianificazione fondamentale per il soddisfacimento dei fabbisogni di sosta in città; la strategia fondamentale dello strumento consiste nell'eliminazione del maggior numero possibile di autovetture dalle sedi stradali e dai marciapiedi, recuperando spazi per il trasporto pubblico, la circolazione veicolare, la mobilità ciclistica e pedonale.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Il piano ha lo scopo di:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>indicare le localizzazioni ed i dimensionamenti dei parcheggi, le priorità di intervento e i tempi di attuazione;</u></li> <li>2. <u>indicare le disposizioni per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi specifici</b>
<p>Il PUP prevede interventi relativi sia al sistema dei parcheggi per residenti, sia a quello dei parcheggi pubblici. In quest'ultimo caso sono contemplati:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) parcheggi di interscambio (Abbiategrasso, Quarto Oggiaro, Roserio, Negrelli, Affori, Comasina, Lampugnano2, Ornato, Bisceglie2, Rho-Pero);</li> <li>b) parcheggi di corrispondenza (San Leonardo, Certosa, Maciachini, Udine, Caterina da Forlì, Romolo2, Fornari/Gambara, Luigi di Savoia, Lambrate, Bovisa2, Rogoredo);</li> <li>c) parcheggi pubblici a servizio delle funzioni urbane (con sosta a rotazione per servizi cittadini, terziario-direzionale o loisir);</li> <li>d) parcheggi per i grandi servizi (Fiera, zone universitarie, aree ospedaliere);</li> <li>e) parcheggi a servizio delle aree centrali, assi commerciali, funzioni terziarie e per lo spettacolo.</li> </ol> <p>Vengono inoltre recepite le previsioni di parcheggi pubblici contenuti in grandi progetti di intervento (PIL, PRU, PP).</p>

## 4.5 PIANO DI AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE E IL CLIMA

### Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES)

#### Stato di attuazione

Il Comune di Milano ha approvato con deliberazione di Giunta Comunale n° 85 del 20 gennaio 2009, successivamente convalidata con deliberazione di Consiglio Comunale n° 25 del 9 luglio 2012, la formale adesione all'iniziativa della Commissione Europea "Covenant of Mayor", impegnandosi a ridurre le emissioni di anidride carbonica del proprio territorio comunale del 20% al 2020 e ad elaborare il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (di seguito PAES).

Pertanto, con Deliberazione n° 135 del 31 gennaio 2014 la Giunta Comunale ha dato mandato agli uffici competenti di avviare l'elaborazione del PAES e della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e ha contestualmente approvato le linee di indirizzo per lo sviluppo del Piano.

Rappresentando il PAES il documento di riferimento per il Comune di Milano per la pianificazione di misure volte al risparmio energetico e alla promozione delle fonti rinnovabili, il medesimo assume anche la connotazione di Piano Energetico Comunale, recependo così quanto previsto dalla Legge n° 10 del 9 Gennaio 1991 riguardante le "Norme per l'attuazione del Piano Energetico Nazionale".

Attualmente il PAES ha concluso gli adempimenti previsti dal procedimento di VAS durante l'elaborazione del piano (elaborazione e pubblicazione della documentazione di piano e di VAS, consultazione con i soggetti esterni interessati e con la cittadinanza, pubblicazione del parere motivato ambientale e recepimento delle prescrizioni) ed è in attesa di adozione da parte dell'Amministrazione Comunale.

#### Finalità e contenuti del Piano

L'obiettivo del PAES è la riduzione delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) di almeno il 20% al 2020 rispetto all'anno di riferimento 2005.

Gli ambiti settoriali d'intervento considerati per l'individuazione delle misure sono:

- P - Edifici pubblici
- E - Edifici e usi energetici nel comparto privato
- I - Illuminazione Pubblica
- ER - Energia rinnovabile
- T - Trasporti
- R - Rifiuti

Le principali misure per ambito settoriale, contenute nella proposta di Piano, sono di seguito elencate.

##### Edifici pubblici

- riqualificazione energetica degli edifici pubblici ad uso non residenziale;
- riqualificazione energetica degli edifici residenziali pubblici – interventi programmati;
- piano di efficientamento degli edifici pubblici;
- acquisto energia elettrica verde certificata per gli stabili comunali destinati a uffici e servizi;
- interventi di efficientamento e buone pratiche per la riduzione dei consumi di energia elettrica nelle strutture comunali.

##### Edifici e usi energetici nel comparto privato:

- riqualificazione energetica edilizia privata;
- promozione dell'efficienza energetica nel settore residenziale;
- promozione dell'efficienza energetica nel settore terziario;
- sviluppo del teleriscaldamento.

##### Incentivazione e promozione della produzione di energia da fonti rinnovabili:

- recupero di calore dal ciclo integrato delle acque per alimentare reti di quartiere o a integrazione della rete di teleriscaldamento;
- efficientamento energetico degli impianti di illuminazione pubblica e delle lanterne semaforiche;
- acquisto di energia verde certificata per l'illuminazione pubblica e gli impianti semaforici.

##### Trasporti:

- completamento misure consolidate nel settore mobilità;
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

##### Rifiuti:

- politiche di gestione e di recupero dei rifiuti.

#### Obiettivi specifici

La proposta di obiettivi per il PAES è la seguente:

1. ridurre i consumi di energia negli usi finali, con particolare riferimento al comparto civile e al settore dei trasporti;
2. diversificare le fonti di approvvigionamento energetico della città, incrementando il ricorso a fonti rinnovabili per la produzione di energia;
3. contribuire al raggiungimento di obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria del Comune di Milano;
4. sviluppare una "consapevolezza diffusa" sul risparmio energetico e sulla sostenibilità ambientale, al fine di orientare la cittadinanza verso comportamenti responsabili;
5. creare le condizioni atte a consentire lo sviluppo di un mercato dell'efficiamento energetico (con specifico riferimento al settore dell'edilizia).



#### 4.6 PIANO D'AMBITO DELL'ATO CITTA' DI MILANO

<b>Piano d'Ambito dell'ATO Città di Milano</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	<p>Il Piano d'Ambito è stato approvato dall'AATO (Autorità dell'Ambito Territoriale Ottimale della città di Milano) nel 2007, ed è stato redatto ai sensi dell'art. 11 della L. 36/1994 (ex Legge Galli) e dell'art. 48 della LR 26/2003.</p> <p>Successivamente, con deliberazione n° 6/2015 del 19/03/2015, il Consiglio Comunale ha approvato l'Aggiornamento del Piano d'Ambito, che è stato poi approvato anche dal Consiglio di amministrazione dell'ATO Città di Milano con Deliberazione n°6 del 26/06/2015.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>Il Piano d'Ambito rappresenta una tappa rilevante nel processo di riorganizzazione dei servizi idrici. La legge Galli predispose, ai fini dell'affidamento del servizio integrato, una convenzione tra soggetto affidatario e l'autorità d'ambito; a quest'ultima compete, in particolare, la definizione di un programma degli interventi necessari accompagnato da un piano finanziario e dal modello gestionale ed organizzativo. Il Piano d'Ambito va quindi inteso quale documento strategico che da un lato identifica i fabbisogni dei tre settori del Servizio integrato (acquedotti, fognature, collettamento e depurazione) e dall'altro organizza le risorse economiche ed umane per il raggiungimento degli obiettivi preposti.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Il Piano propone obiettivi specifici per i tre gli ambiti del servizio idrico integrato:</p> <p><u>Acquedotto:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• miglioramento del livello di efficienza della rete;</li> <li>• ottimizzazione quali-quantitativa delle risorse idropotabili;</li> <li>• perfezionamento del livello di distribuzione quantitativa;</li> <li>• perfezionamento del livello di distribuzione qualitativa.</li> </ul> <p><u>Fognatura:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• potenziamento del servizio;</li> <li>• mantenimento del livello di efficienza delle reti;</li> <li>• ottimizzazione dell'efficienza idraulica della rete.</li> </ul> <p><u>Depurazione:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• potenziamento degli impianti e ottimizzazione della loro efficienza.</li> </ul>

#### 4.7 CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MILANO

<b>Classificazione Acustica del Territorio del Comune di Milano</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	La Classificazione Acustica del Comune di Milano è stata approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 32 del 9 Settembre 2013.
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>La classificazione acustica, o azionamento acustico, consiste nell'assegnare ad ogni porzione omogenea di territorio una classe acustica tra le 6 individuate dal legislatore, all'interno delle quali si applicano differenti valori limiti di rumorosità. La classificazione acustica è uno strumento di pianificazione che fornisce informazioni sui livelli di rumore esistenti o previsti nel territorio comunale.</p> <p>Tramite la Classificazione Acustica è possibile comprendere quali aree siano da salvaguardare dal punto di vista acustico, quali zone presentino livelli di rumore accettabili, quali siano a rischio, in quali sia permesso lo sviluppo di attività rumorose e dove sia necessario programmare e perseguire interventi di risanamento ambientale.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<p>Le strategie fondamentali sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>salvaguardare le zone dove non si è riscontrato inquinamento acustico;</u></li> <li>2. <u>indicare gli obiettivi di risanamento acustico per quelle zone in cui sono stati riscontrati valori acustici in grado di produrre impatti negativi sulla salute pubblica.</u></li> </ol>
<b>Obiettivi specifici</b>	La zonizzazione del territorio in classi acustiche consente di programmare interventi e misure di tutela e di riduzione dell'inquinamento acustico mediante i Piani di Risanamento, riguardanti le aree in cui i valori di attenzione stabiliti dalla classificazione acustica non vengono rispettati o nel caso di contatto diretto tra aree i cui valori limite di esposizione al rumore differiscano per più di 10 dB (A).