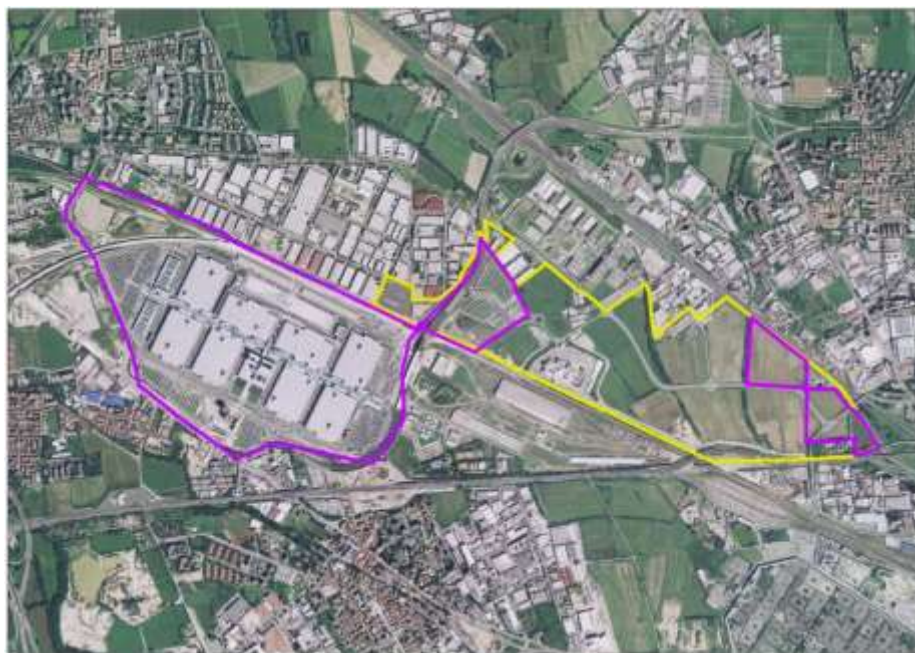




Regione Lombardia

**Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) dell'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma “per la riqualificazione e lo sviluppo del sistema fieristico lombardo attraverso la realizzazione del Polo Esterno della Fiera nella localizzazione di Pero-Rho e attraverso la riqualificazione del polo urbano” al fine di coordinare le previsioni con l'Accordo di Programma “per consentire la realizzazione dell'Expo 2015 e la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento” (promosso con DGR n. IX/1468 del 30 marzo 2011).**



**SINTESI NON TECNICA  
DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

*12 gennaio 2015*



Documento redatto con il contributo di ERSAF

*Dirigenti responsabili L. Ratti e G. Ioriatti.*

*Con il contributo del Professor S. Malcevschi per la supervisione scientifica*

## Sommario

SEZIONE I – PREMESSA E METODOLOGIA .....	4
1 - Premessa .....	4
2 – Criteri di sostenibilità adottati.....	5
SEZIONE II – ANALISI.....	6
3- Obiettivi e contenuti dell’Atto integrativo .....	6
4- Approfondimento sul sistema delle aree di parcheggio .....	10
5 - Quadro di sintesi.....	11
6 - Ambito di influenza dell’atto integrativo AdP Fiera e della Variante Urbanistica.....	14
7 - Relazione dell’Atto Integrativo con i piani e i programmi esistenti .....	15
8 - Quadro territoriale e ambientale .....	16
SEZIONE III – VALUTAZIONE .....	23
9 - Riferimenti per la valutazione: elementi e scenari assunti .....	23
10 - Oggetto della valutazione: gli elementi della variante urbanistica.....	24
11 - Gli scenari esogeni, lo sviluppo tendenziale in atto e gli orizzonti temporali.....	25
12 – Analisi delle Coerenze esterne ed interne.....	28
12.1 –Prima fase – analisi di coerenza programmatica.....	28
12.2 – Seconda fase – analisi di sostenibilità .....	28
12.3 – La terza fase – verifica di coerenza interna .....	31
13 - Stime degli effetti potenziali e possibili impatti .....	32
14 - Misure di sostenibilità e indirizzi per il miglioramento .....	37
15 - Monitoraggio .....	39
16 - Osservazioni e contributi pervenuti nella fase di Scoping.....	40
17 – Ambito di influenza Atto Integrativo AdP Fiera – Sintesi .....	41

## SEZIONE I – PREMESSA E METODOLOGIA

### 1 - Premessa

L'Accordo di Programma (AdP) è uno strumento attraverso il quale gli enti territoriali (le regioni, le province e i comuni) assicurano il coordinamento delle attività necessarie per la realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento di carattere regionale.

L'Atto Integrativo all'Accordo di Programma Fiera è stato promosso da Regione Lombardia con la finalità di raccordare e rendere coerenti le previsioni di due accordi di programma, più precisamente, l'Accordo di Programma per la qualificazione e lo sviluppo del sistema fieristico lombardo (per semplicità denominato AdP Fiera) e l'Accordo di Programma per la realizzazione dell'EXPO 2015 d'ora in avanti denominato AdP Expo) e di risolvere le interferenze tra i due, dando altresì atto che tale raccordo potrà prevedere una ripermimetrazione dell'AdP Fiera ed avere quindi anche effetti di variante alla disciplina urbanistica<sup>1</sup>.

La promozione dell'Atto Integrativo all'AdP Fiera è stata condivisa tra tutti i soggetti sottoscrittori dell'Accordo di Programma Fiera e di quelli sottoscrittori dell'Accordo di Programma Expo.

L'Atto Integrativo definisce obiettivi e azioni per il territorio e potrebbe avere effetti sull'ambiente. Per questo motivo è sottoposto al processo di valutazione ambientale strategica (VAS), in coerenza con la normativa vigente.

La VAS è una procedura che permette di garantire un'adeguata considerazione degli aspetti ambientali nella pianificazione o programmazione di una specifica area.

La prima fase della VAS, di cui il documento conclusivo è il Documento di Scoping, è costituita da una valutazione preliminare dell'Atto integrativo e ha la finalità di definire i criteri e le modalità operative attraverso cui elaborare l'intero processo di VAS. La seconda fase, in cui si sviluppa la vera e propria valutazione degli aspetti ambientali, ha come documento fondamentale conclusivo il Rapporto Ambientale (RA). Nel RA vengono raccolti i principali effetti ambientali potenziali causati dal Piano o Programma, le alternative considerate, le eventuali misure per prevenire tali effetti, per mitigarli o compensarli. Infine viene redatta, a conclusione delle analisi, la Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale con l'obiettivo di rendere comprensibili ad un pubblico più ampio, tecnici e non, i risultati contenuti nel Rapporto Ambientale stesso.

La **sostenibilità** dell'AI rappresenta la capacità di prendere decisioni in grado di garantire un adeguato uso delle risorse a disposizione, che sia coerente con i bisogni attuali senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri. All'interno del RA la sostenibilità dell'Atto Integrativo è valutata considerando criteri e obiettivi che divengono veri e propri punti di riferimento per l'analisi da svolgere.

Il presente Rapporto Ambientale si riferisce alla Proposta di Variante urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera, e considera tutto il processo decisionale di carattere istruttorio, sviluppato dagli organi dell'Accordo di programma (Segreteria tecnica e Comitato per l'Accordo di Programma).

---

<sup>1</sup> La variante urbanistica è lo strumento di modifica delle attuali previsioni urbanistiche che accompagna l'AI AdP Fiera e che può modificarle, a seguito delle decisioni prese nell'ambito del processo decisionale dell'AI AdP Fiera

## 2 – Criteri di sostenibilità adottati<sup>2</sup>

I Criteri di sostenibilità adottati dal Rapporto Ambientale sono quelli di riferimento per Regione Lombardia nei principali piani e programmi e riguardano diverse componenti ambientali come l'acqua, l'aria, le emissioni di gas serra, il suolo, la popolazione umana e la salute, il rumore e le vibrazioni, le radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, l'energia, la mobilità e i trasporti.

I principali obiettivi di sostenibilità ambientale che sono stati considerati sono i seguenti<sup>3</sup>:

- Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi per la salute umana e l'ambiente;
- Fare in modo che le concentrazioni dei gas a effetto serra<sup>4</sup> rimangano le più basse possibili;
- Garantire una buona qualità delle acque di superficie e sotterranee, prevenendo l'inquinamento e promuovendo l'uso sostenibile delle risorse idriche;
- Promuovere un uso sostenibile del suolo, evitando i fenomeni di erosione e contaminazione e mantenendo la permeabilità<sup>5</sup> del suolo stesso;
- Tutelare il suolo libero esistente e preservarlo da nuove costruzioni;
- Tutelare la salute pubblica e promuovere la qualità della vita;
- Prevenire e ridurre i rumori generati dai diversi mezzi di trasporto e dalle industrie;
- Ridurre l'esposizione a campi elettromagnetici rischiosi per la salute umana e l'ambiente naturale;
- Ridurre i consumi e gli sprechi di energia per tutelare l'ambiente;
- Migliorare il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile per ridurre il traffico privato.

---

<sup>2</sup> Consultare il capitolo 3 “Criteri di sostenibilità adottati” del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

<sup>3</sup> Derivano dai criteri di sostenibilità adottati per il presente Rapporto ambientale fanno riferimento al documento “Costruzione del Quadro di sostenibilità per l'AQST - Programma di interventi per la realizzazione di EXPO 2015”

<sup>4</sup> I gas a effetto serra sono i gas presenti in atmosfera, come l'anidride carbonica, responsabili dell'aumento della temperatura dell'atmosfera terrestre e perciò del fenomeno del riscaldamento globale.

<sup>5</sup> La permeabilità rappresenta la capacità di un suolo di essere attraversato da fluidi di diversa natura.

## SEZIONE II – ANALISI

### 3- Obiettivi e contenuti dell'Atto integrativo<sup>6</sup>

L'Atto Integrativo all'AdP Fiera promosso da Regione Lombardia nel 2011 ha come **obiettivo principale** quello di coordinare i contenuti degli Accordi di Programma Fiera ed Expo, risolvere le interferenze emerse tra i due strumenti e di aggiornare le previsioni dell'Accordo di Programma Fiera non ancora realizzate, anche eventualmente attraverso l'adozione di una variante alla disciplina urbanistica dell'area, alla luce del recente assetto dell'ambito territoriale e delle trasformazioni previste per l'attuazione dell'Expo 2015, garantendo lo svolgimento di Expo 2015 e nel contempo la funzionalità del Polo Fieristico.

Le immagini di Figura 1 riportano i perimetri delle aree dei due Accordi di Programma (Fiera ed Expo) con in evidenza le sovrapposizioni tra queste, gli elementi di interferenza e le previsioni da rendere coerenti.

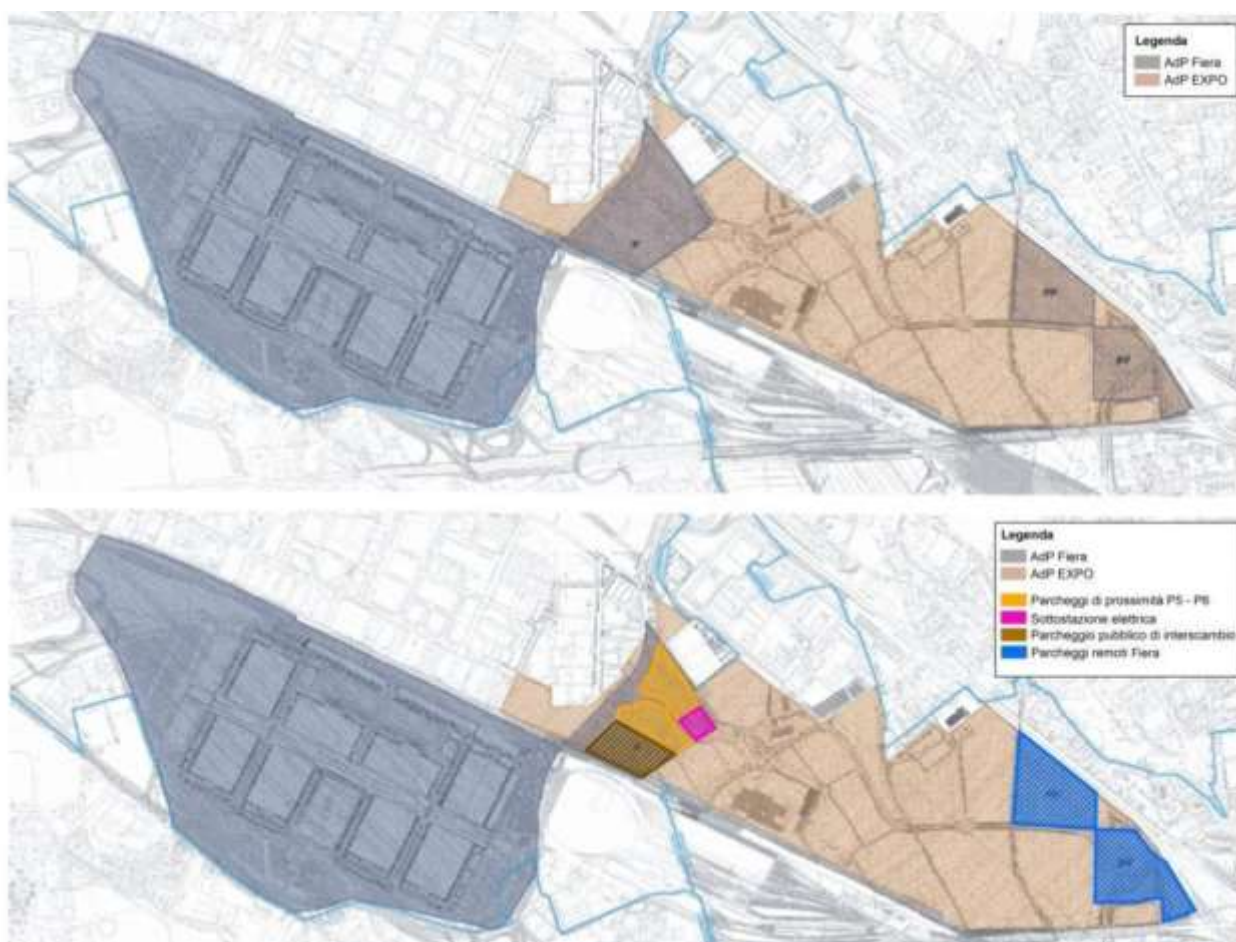


Figura 1 – Schema dei rapporti tra le aree oggetto dei due AdP  
Fonte: Comune di Milano, Comune di Rho; Relazione illustrativa Atto integrativo AdP Fiera

<sup>6</sup> Consultare il capitolo 4 “Presentazione dell'Atto integrativo dell'Accordo di Programma Fiera”, paragrafi 4.1 e 4.4, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

Per quanto riguarda la Proposta di Variante urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera, nella presente Sintesi non Tecnica si tiene in considerazione che, dal momento che l'ambito territoriale interessato è oggetto di profonde trasformazioni, vi sono numerosi fattori che rendono articolato e complesso l'intero processo decisionale, in relazione anche al legame con Expo 2015 e soprattutto con lo sviluppo del Post Expo. Inoltre la definizione delle soluzioni strategiche più idonee di fatto rende ancora dinamico e aperto il processo decisionale del Post Expo.

Gli elementi considerati nell'Atto Integrativo all'AdP Fiera (Fig. 1) si riferiscono a due tipologie di opere:

- 1 opere già presenti sul territorio (interferenze)
- 2 opere o funzioni programmate dall'AdP Fiera ma non ancora realizzate (elementi "da coerenza").

Il primo gruppo di elementi, costituito dalle **interferenze** con opere già realizzate, comprende

- i parcheggi di prossimità Fiera, P5 e P6, che si trovano nel Comune di Rho, in area chiamata "Triulza";
- la sottostazione elettrica di alimentazione del quartiere fieristico, situata nell'area "Triulza".

Gli elementi di interferenza hanno presentato un carattere di maggiore urgenza, in quanto condizionavano direttamente l'effettivo avvio dei lavori relativi all'Esposizione Universale; sono stati pertanto trattati fin dalle prime fasi del processo decisionale e ad oggi hanno trovato già soluzioni condivise, sono stati risolti e non sono trattati nella variante urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera. In dettaglio:

- i parcheggi P5 e P6 sono stati ricollocati in area di proprietà FFM (nella cosiddetta "Area Parco Nord" a Mazzo di Rho) ricompresa nel perimetro dell'AdP Fiera;
- la sottostazione elettrica di alimentazione del quartiere fieristico, situata nell'area "Triulza" è stata ricollocata su aree in Comune di Rho acquisite da Soc. Expo 2015 S.p.A.

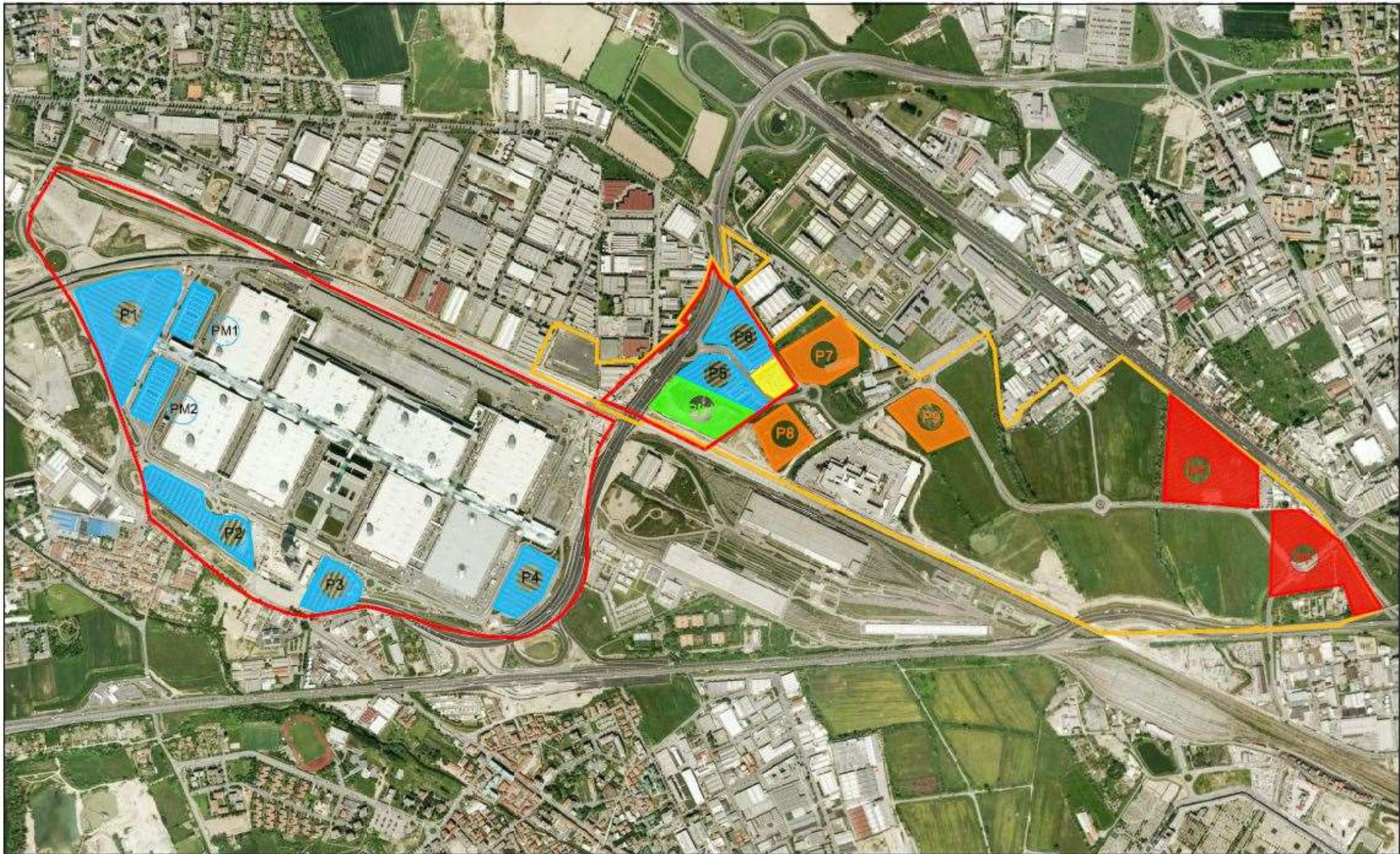
Il secondo gruppo, gli **elementi "da coerenza"**, comprende le opere programmate nell'AdP Fiera, ma non ancora realizzate, quali

- il parcheggio pubblico di interscambio, originariamente previsto nell'area "Triulza";
- i parcheggi remoti Fiera, previsti in Comune di Milano sull'area "Fiorenza".

La proposta di variante urbanistica definita dall'AI all'AdP Fiera tratta il parcheggio di interscambio e i parcheggi remoti.



Allegato 1 - Previsioni e dotazione di parcheggi dell'AdP Fiera e successivi atti integrativi



Variante Urbanistica all'AdP Fiera per coordinare le previsioni con L'AdP Expo

LEGENDA

PREVISIONI ACCORDO DI PROGRAMMA FIERA (AdP)

PARCHEGGI DI PROSSIMITA'	- 8.300 p.a. attorno al perimetro del quartiere fieristico (P1, P2, P3, P4, PM1, PM2) - 1.700 p.a. in area Triulzia (P5 e P6)
PARCHEGGI REMOTI FIORENZA	- 4.000 p.a. come da previsione dell' AdP Fiera e Variante al PRG di Milano del 2003 (PF)
TOTALE	- 14.000 p.a.
PARCHEGGIO PUBBLICO DI INTERSCAMBIO	- 2.000 p.a. come da previsione (Pint.)

STATO DI FATTO

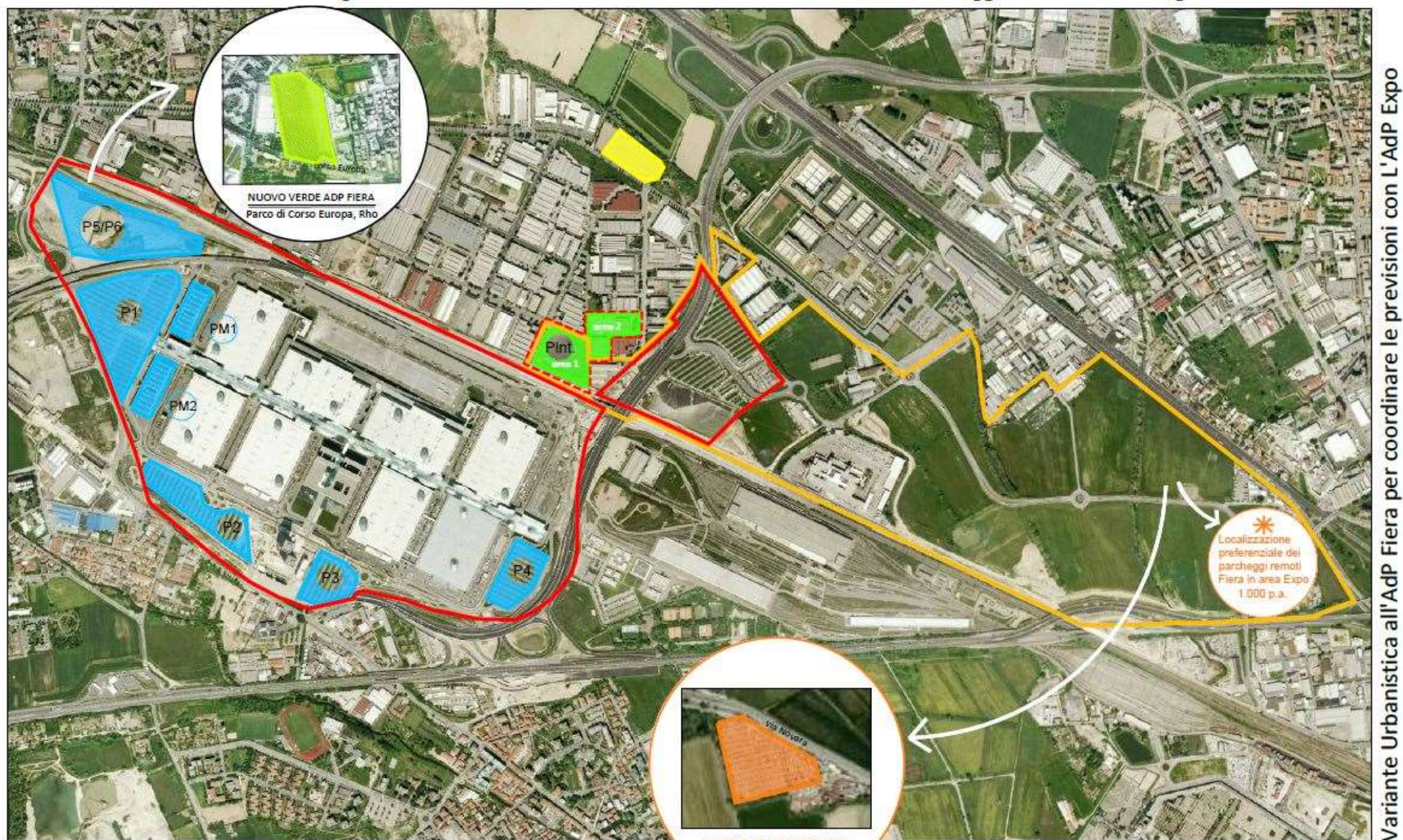
PARCHEGGI DI PROSSIMITA'	- 8.300 p.a. attorno al perimetro del quartiere fieristico (P1, P2, P3, P4, PM1, PM2) - 1.700 p.a. in area Triulzia (P5 e P6)
PARCHEGGI REMOTI provvisori	- 3.600 p.a. (P7, P8, P9)

ACCORDO DI PROGRAMMA FIERA
ACCORDO DI PROGRAMMA EXPO
SOTTOSTAZIONE ELETTRICA

Figura 1 bis– Schema di interazione delle aree oggetto dei due AdP  
Fonte: Relazione Illustrativa Variante Urbanistica



## Allegato 2 - Previsioni urbanistiche e soluzione delle interferenze oggetto dell'Atto Integrativo all'AdP Fiera



### LEGENDA

#### PREVISIONI VARIANTE ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA FIERA (AdP)

<span style="background-color: #00a0e3; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> PARCHEGGI DI PROSSIMITA'	- 8.300 p.a. attorno al perimetro del quartiere fieristico (P1, P2, P3, P4, PM1, PM2)
	- 1.700 p.a. nell'ex area Parco Nord - Pantanedo (P5 e P6)
<span style="background-color: #00b050; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> PARCHEGGI REMOTI multifunzionali	- 1.000 p.a. localizzabili preferibilmente al margine Est dell'Area Expo da regolamentare negli atti convenzionali urbanistici del P.L.L. dello strumento urbanistico post Expo nell'ambito di una gestione promiscua e non in termini aggiuntivi
	- 1.500 p.a. nell'area Dazio di via Novara e Milano
<b>TOTALE PREVISIONE</b>	<b>- 12.500 p.a.</b>
<span style="background-color: #00ff00; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> PARCHEGGIO PUBBLICO DI INTERSCAMBIO - 1.500 p.a. nuova previsione (Pint.)	

<span style="border-top: 2px solid red; width: 20px; display: inline-block;"></span> PERIMETRO ACCORDO DI PROGRAMMA FIERA
<span style="border-top: 2px dashed red; width: 20px; display: inline-block;"></span> PERIMETRO ACCORDO DI PROGRAMMA FIERA VARIANTE
<span style="border-top: 2px solid yellow; width: 20px; display: inline-block;"></span> PERIMETRO ACCORDO DI PROGRAMMA EXPO
<span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> NUOVA SOTTOSTAZIONE ELETTRICA

Variante Urbanistica all'AdP Fiera per coordinare le previsioni con L'AdP Expo

Figura 1 ter- Schema di interazione delle aree oggetto dei due AdP a seguito del processo decisionale dell'AI dell'AdP Fiera

Fonte: Relazione Illustrativa Variante Urbanistica



#### 4- Approfondimento sul sistema delle aree di parcheggio<sup>7</sup>

Le aree di parcheggio previste dall'Accordo di Programma Fiera derivano da studi specifici che prevedevano un dimensionamento delle esigenze del polo fieristico per 14.000 posti auto, così organizzati:

- 10.000 posti auto nei parcheggi di prossimità;
- 4.000 posti auto nei parcheggi remoti;

L'AdP Fiera inoltre prevedeva la realizzazione di un parcheggio pubblico di interscambio con una dotazione attuale di 2.000 p.a., sempre in area Triulza.

I 10.000 posti auto di prossimità sono stati realizzati in parte nel perimetro fieristico (8.300) e i rimanenti (1.700) nei parcheggi di prossimità P5 e P6, situati nel Comune di Rho nella località Triulza.

I 4.000 posti auto previsti in area Fiorenza come parcheggi remoti Fiera non sono stati mai realizzati, ma erano stati creati 3.600 posti auto temporanei nei parcheggi P7, P8 e P9, su un'area limitrofa ai P5 e P6.

Per quanto riguarda il parcheggio di interscambio, in attesa della realizzazione della soluzione progettuale definitiva il Comune di Rho ha provveduto a attrezzare a parcheggio a raso con un numero di p.a. effettivi di ca. 600 unità l'area sovrastante la vasca di laminazione (Figura 2)

Alla luce delle trasformazioni che stanno interessando l'area di riferimento in merito alle infrastrutture e ai flussi di traffico per l'accessibilità questo assetto di parcheggi è stato aggiornato. Nuovi studi<sup>8</sup> di recente elaborazione, condotti per approfondire l'attuale domanda di parcheggio, hanno rivisto e aggiornato le esigenze di parcheggio dell'area, sia rispetto ai parcheggi afferenti il Polo fieristico, sia rispetto alle esigenze del parcheggio pubblico di interscambio. Il risultato di analisi e modelli previsionali ha portato ad una riduzione della domanda di parcheggio e di conseguenza alla dotazione di posti auto da reperire.

---

<sup>7</sup> Consultare il capitolo 4 "Presentazione dell'Atto integrativo dell'Accordo di Programma Fiera", paragrafo 4.2, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

<sup>8</sup> *Studio di mobilità ed analisi dei sistemi di accessibilità del Polo Fieristico* avente per oggetto l'analisi dell'evoluzione della domanda di parcheggio nel periodo 2006 – 2012, predisposto da Systematica su incarico di Fondazione Fiera (marzo 2013); *Studio avente per oggetto la verifica e revisione del dimensionamento del parcheggio di interscambio presso la stazione Rho-Fiera*, predisposto dal Comune di Milano in collaborazione con AMAT (gennaio 2013)

## 5 - Quadro di sintesi<sup>9</sup>

Questo paragrafo riporta una sintesi (rappresentata in Fig. 2) dei risultati finali, ovvero degli elementi dell'Atto Integrativo che sono stati già risolti o inseriti all'interno della variante urbanistica:

- i Parcheggi di prossimità P5 e P6 sono stati spostati nell'area "Parco Nord" in località Mazzo di Rho. La loro realizzazione è stata completata nel mese di aprile 2013 *(NON È INTERESSATA DALLA PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA)*;
- La sottostazione elettrica è stata ricollocata in un'area agricola in Comune di Rho vicino allo svincolo A8-Rho Monza *(NON È INTERESSATA DALLA PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA)*.

Per quanto riguarda le previsioni "da coerenzicare", si è giunti alle seguenti conclusioni:

- In merito al **Parcheggio di interscambio**, è stata confermata la localizzazione sull'area della vasca di laminazione<sup>10</sup>, denominata Area 1, interna al perimetro dell'AdP Expo ma esterna a quello originale dell'AdP Fiera, con 400 posti auto a raso. Inoltre, ad adeguamento e integrazione di questa, il progetto prevede la realizzazione su aree industriali private, denominate Area 2, ubicate in via Grandi in Rho limitrofe alla suddetta area "vasca volano", di posti autodistribuiti su 2 lotti d'intervento: della capacità di 1100 p.a., che insieme ai 400 p.a. della vasca volano coprirà il complessivo fabbisogno di 1.500 posti auto *(ENTRAMBE LE AREE – AREA 1 E AREA 2 – SONO INTERESSATE DALLA PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA)*
- La realizzazione dei **Parcheggi remoti** si riferisce a due previsioni localizzative diverse:
  - la prima è rappresentata preferibilmente al margine Est del sito Expo, con una dotazione di 1.000 posti auto<sup>11</sup> *(INTERESSATA DALLA PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA)*,
  - la seconda è costituita dall'esistente parcheggio di proprietà comunale di via Novara, località "Dazio", quest'ultima avente una capienza complessiva di 1.500 posti auto *NON È INTERESSATA DALLA PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA, in quanto già in uso e oggetto di altri procedimenti*<sup>12</sup>.

In Tabella 1 è proposta una sintesi, per quanto riguarda il sistema delle aree a parcheggio, di quanto era stato previsto nell'ambito dell'AdP Fiera e di ciò che è stato previsto nell'AI AdP Fiera e relativa proposta di variante urbanistica.

Area di parcheggio	Previsione AdP Fiera	Atto Integrativo AdP Fiera
--------------------	----------------------	----------------------------

<sup>9</sup> Consultare il capitolo 4 "Presentazione dell'Atto integrativo dell'Accordo di Programma Fiera", paragrafo 4.5, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

<sup>10</sup> Le "vasche volano" o "vasche di laminazione" sono invasi in grado di fungere da ammortizzatori idraulici durante le piogge di particolare intensità e durata, trattenendo temporaneamente la portata intercettata dalle superfici impermeabili ed evitando, in questo modo, pericolosi sovraccarichi per i riceventi finali.

<sup>11</sup> La proposta di variante urbanistica prevede che vi sia la possibilità di localizzare quota parte di questi 1000 posti auto anche al di fuori del perimetro dell'AdP Expo, nell'ambito di aree o strutture di parcheggio esistenti o in programma, in ambiti di trasformazione urbanistica, qualora la localizzazione risultasse funzionale alle necessità dei parcheggi remoti del Polo Fieristico.

<sup>12</sup> Approvazione del progetto con D.C.C. n. 406 del 3/07/1989 che ha costituito variante agli strumenti urbanistici ai sensi dell'art. 2 della L. 205/89 - "Interventi strutturali nelle aree interessate dai campionati di calcio del 1990 (Mondiali Italia 90)". Con D.G. n. 1682 del 03.08.2012 il Comune di Milano ha messo a disposizione del Polo esterno della Fiera il parcheggio di via Novara, con delibera di GC n. 1426 del 19/07/2013 è stato approvato il progetto definitivo di manutenzione straordinaria e riqualificazione del parcheggio di via Novara e con verbale del 21/10/2013 della Conferenza dei servizi vengono rilasciate le autorizzazioni necessarie ai lavori.



Parcheggi afferenti al complesso fieristico	<i>Parcheggi di prossimità P5 e P6</i>	<i>Area Triulza per 1700 posti auto</i>	<i>Area "Parco Nord" per 1700 posti auto (già realizzato non oggetto di variante urbanistica)</i>
	<b>Parcheggi remoti</b>	Area Fiorenza per 4000 posti auto	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1500 posti auto in via Novara; (già esistenti non oggetto di variante urbanistica)</li> <li>- <b>1000 posti auto preferibilmente al margine est dell'area Expo, da regolamentare con atti convenzionali</b></li> </ul>
Parcheggio pubblico	<b>Parcheggio di interscambio</b>	Area Triulza per 2000 posti auto	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>400 posti auto in area vasca volano;</b></li> <li>- <b>1100 posti auto complessivi in struttura, su un'area in via Grandi, di cui 300 a raso da attuare prioritariamente come primo lotto di intervento (lotto1).</b></li> </ul>

Tabella 1 – Approfondimento del sistema dei parcheggi  
(in grassetto gli elementi della variante urbanistica oggetto di valutazione)

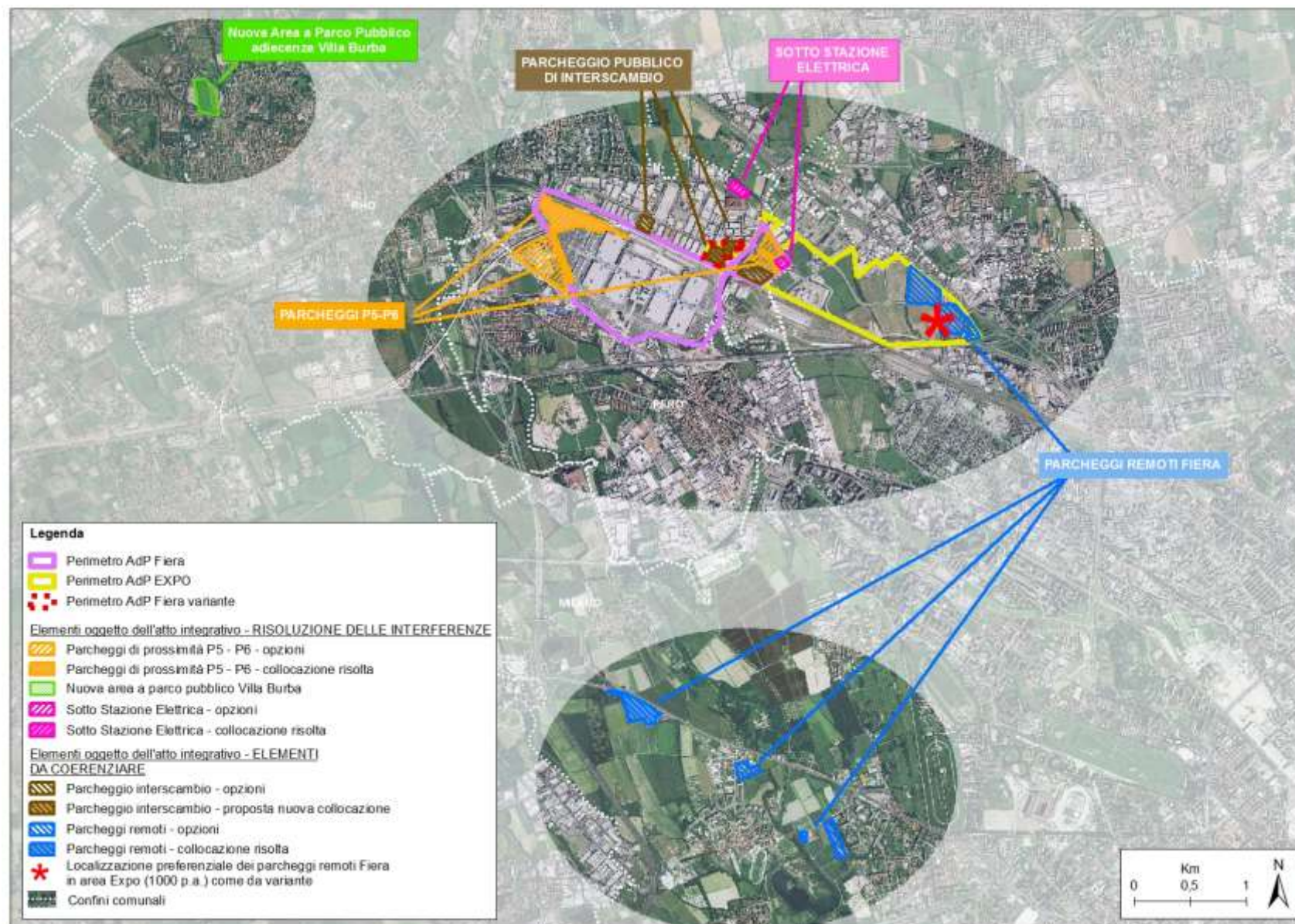


Figura 2 – Quadro complessivo degli elementi principali (opzioni considerate, soluzioni e proposta di variante) che caratterizzano l'AI AdP Fiera

## 6 - Ambito di influenza dell'atto integrativo AdP Fiera e della Variante Urbanistica<sup>13</sup>

L'Atto Integrativo coinvolge con modalità diverse e con differenti livelli di influenza il territorio su cui agisce. È possibile, quindi, distinguere almeno quattro ambiti di influenza diversi, così identificabili:

- 1 Influenza diretta sulle aree interessate dalla proposta di variante urbanistica dell'AI AdP Fiera e che ospiteranno il progetto espositivo per EXPO 2015 e la successiva riqualificazione;
- 2 Influenza di prossimità che interessa i Comuni di Milano, Rho e Pero;
- 3 Influenza allargata che coinvolge un ambito territoriale più esteso, costituito dai comuni di Arese, Baranzate, Cornaredo, Lainate, Pogliano Milanese, Pregnana Milanese e Settimo Milanese, a cui si aggiunge un ambito di influenza allargata che si sviluppa lungo le principali direttrici di flussi viari;
- 4 Influenza indiretta che interessa territori non direttamente connessi agli elementi dell'AI AdP Fiera e non direttamente localizzabili ma che potrebbero essere interessati dall'Atto Integrativo e subire le conseguenze delle scelte dello stesso.

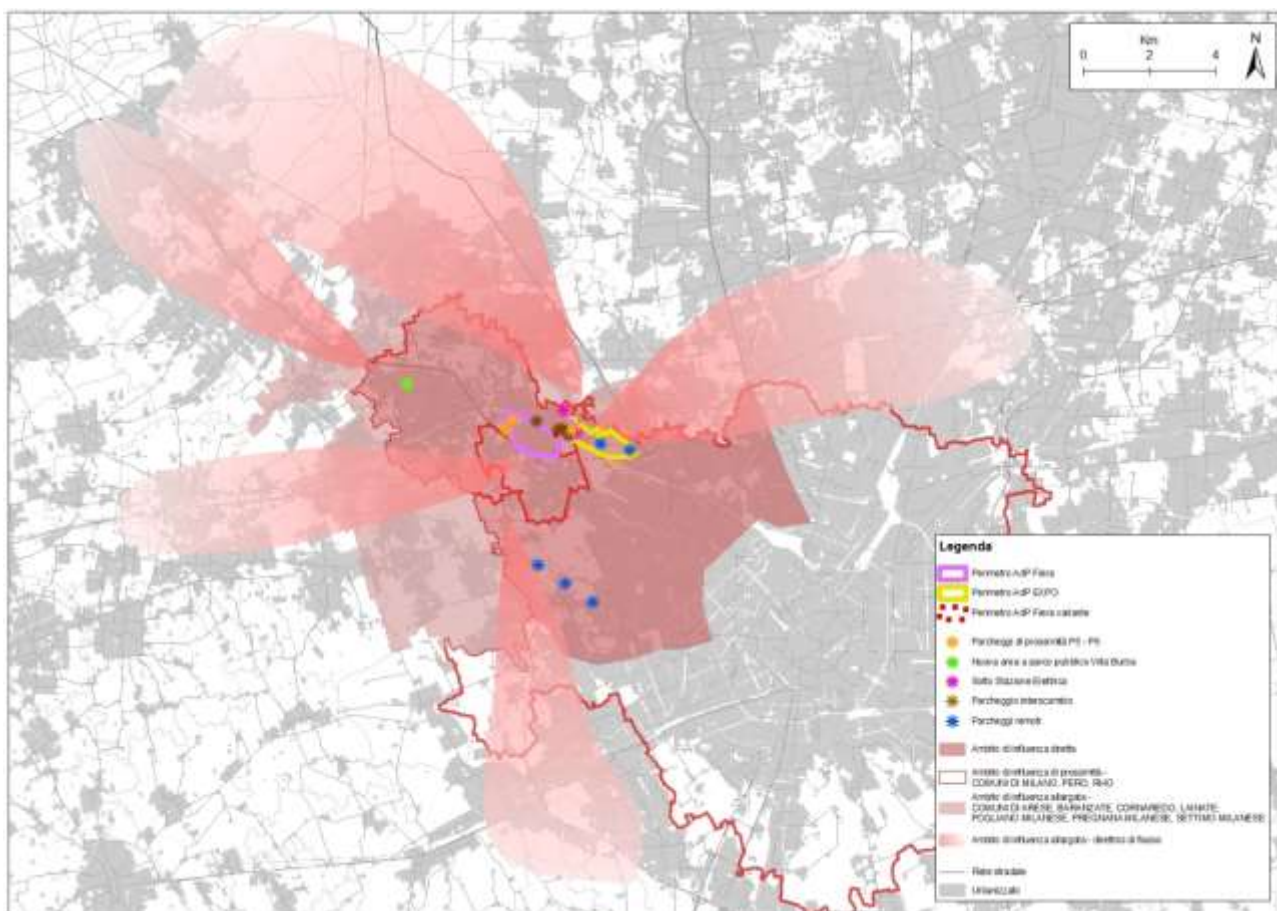


Figura 3 - Ambito di influenza dell'Atto Integrativo AdP Fiera (complesso delle opzioni considerate)

<sup>13</sup> Consultare il capitolo 5 "Ambito dell'Atto Integrativo AdP Fiera", paragrafo 5.1, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.



## **7 - Relazione dell'Atto Integrativo con i piani e i programmi esistenti<sup>14</sup>**

Il Rapporto ambientale ha fatto una ricognizione e una sintesi di tutti gli strumenti programmatici (piani, programma, ecc.) che interessano l'Atto Integrativo. Gli strumenti più rilevanti, che sono stati oggetto di analisi, sono i seguenti:

1. Piani e programmi di carattere regionale:
  - Piano Territoriale Regionale
  - Piano Territoriale Paesaggistico Regionale
  - Piano di Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale
  - Piano Regionale degli interventi per la Qualità dell'Aria
  - Piano Strategico per la Competitività e lo Sviluppo del Sistema Fieristico Lombardo
2. Piani e programmi di carattere provinciale:
  - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
  - Piano di Indirizzo Forestale 2004-2014
  - Programma triennale dei servizi del Trasporto Pubblico Locale 2006-2008
  - Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana
  - Piano Strategico della Mobilità Ciclistica "MI-Bici"
3. Altri piani e programmi di settore:
  - Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico
  - Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano
  - Piano d'Area del Rhodense

In relazione agli scenari di sviluppo che coinvolgono il territorio, sono state considerate le previsioni dei piani di governo del territorio<sup>15</sup> dei Comuni di Rho, Milano e Pero, con particolare riguardo alle nuove aree di trasformazione e alle linee guida del Masterplan per la riqualificazione del sito Expo successivamente alla conclusione dell'evento espositivo.

---

<sup>14</sup> Consultare il capitolo 5 "Ambito dell'atto integrativo AdP fiera", paragrafi 5.2 e 5.3, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

<sup>15</sup> Piano di Governo del Territorio (PGT): è un nuovo strumento urbanistico, introdotto dalla Regione della Lombardia, che ha sostituito il Piano regolatore generale come strumento di pianificazione urbanistica a livello comunale con lo scopo di definire l'assetto dell'intero territorio comunale.

## 8 - Quadro territoriale e ambientale<sup>16</sup>

L'Atto Integrativo all'Accordo di Programma del polo Esterno di Fiera interessa un ambito territoriale ricompreso tra i Comuni di Milano, Rho e Pero, nei pressi delle Autostrade Milano-Torino, Autostrada dei Laghi e della Linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Torino.

Il territorio interessato dall'Atto Integrativo è stato analizzato considerando molteplici parametri:

- Uso del suolo: l'ambito di riferimento è occupato per la maggior parte da edifici residenziali, servizi e numerosi insediamenti industriali dove si svolgono attività produttive (Fig. 4). Il territorio urbanizzato si è esteso con il passare del tempo a discapito dei terreni agricoli, che sono stati utilizzati per realizzare insediamenti urbani e infrastrutture.

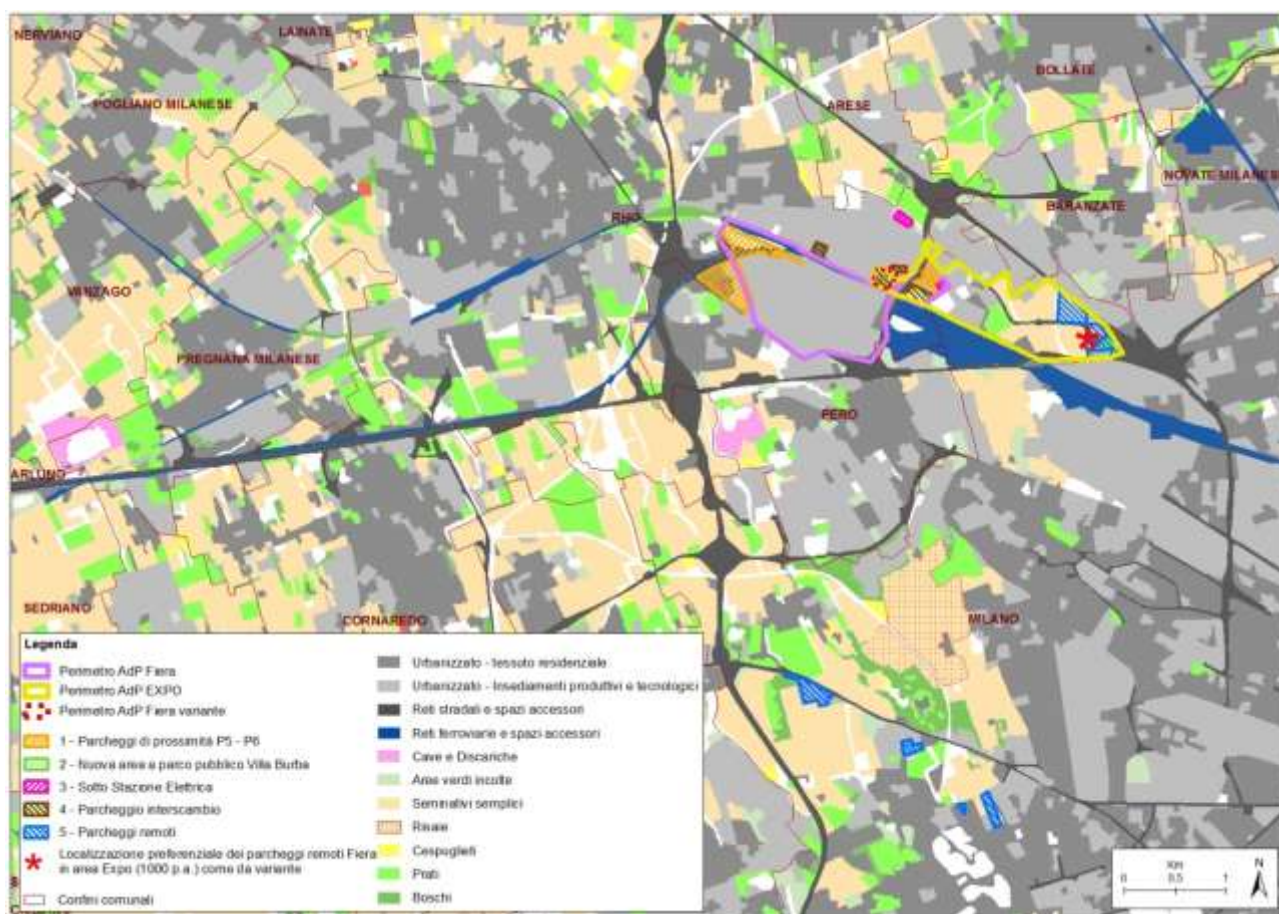


Figura 4 - Uso del suolo del territorio di indagine - DUSAF 2009 e relazione con il complesso delle opzioni considerate  
Fonte: SIT Lombardia

<sup>16</sup> Consultare il capitolo 5 "Ambito dell'atto integrativo AdP Fiera", paragrafo 5.4, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

- Qualità dell'aria: si rilevano alti livelli di inquinamento atmosferico in quanto i centri urbani presenti nel territorio interessato dall'AI sono caratterizzati da un'alta densità abitativa ed a un intenso traffico veicolare;
- Inquadramento idrografico: Il territorio in esame è inserito nel sistema idrografico del bacino dei fiumi Lambro e Olona (Fig. 5), a sua volta compreso nel distretto idrografico del Fiume Po e presenta diversi problemi ambientali e idraulici causati dal tessuto urbano molto denso. I corsi d'acqua che attraversano questo ambito sono: il fiume Olona, il torrente Lura e alcuni affluenti minori tra cui i torrenti Bozzente, Guisa, Pudica e Garbogera. Per la realizzazione del sito Expo, sono stati modificati i tracciati di alcuni corsi d'acqua che attraversavano il sito ed è stata realizzata una vasca di laminazione (nella porzione est dell'area Expo) (Fig. 5 bis e Fig. 5 ter)
- nell'area sono presenti inoltre altre vasche di laminazione tra cui quella del torrente Cagnola, nell'area interessata dal parcheggio di interscambio;

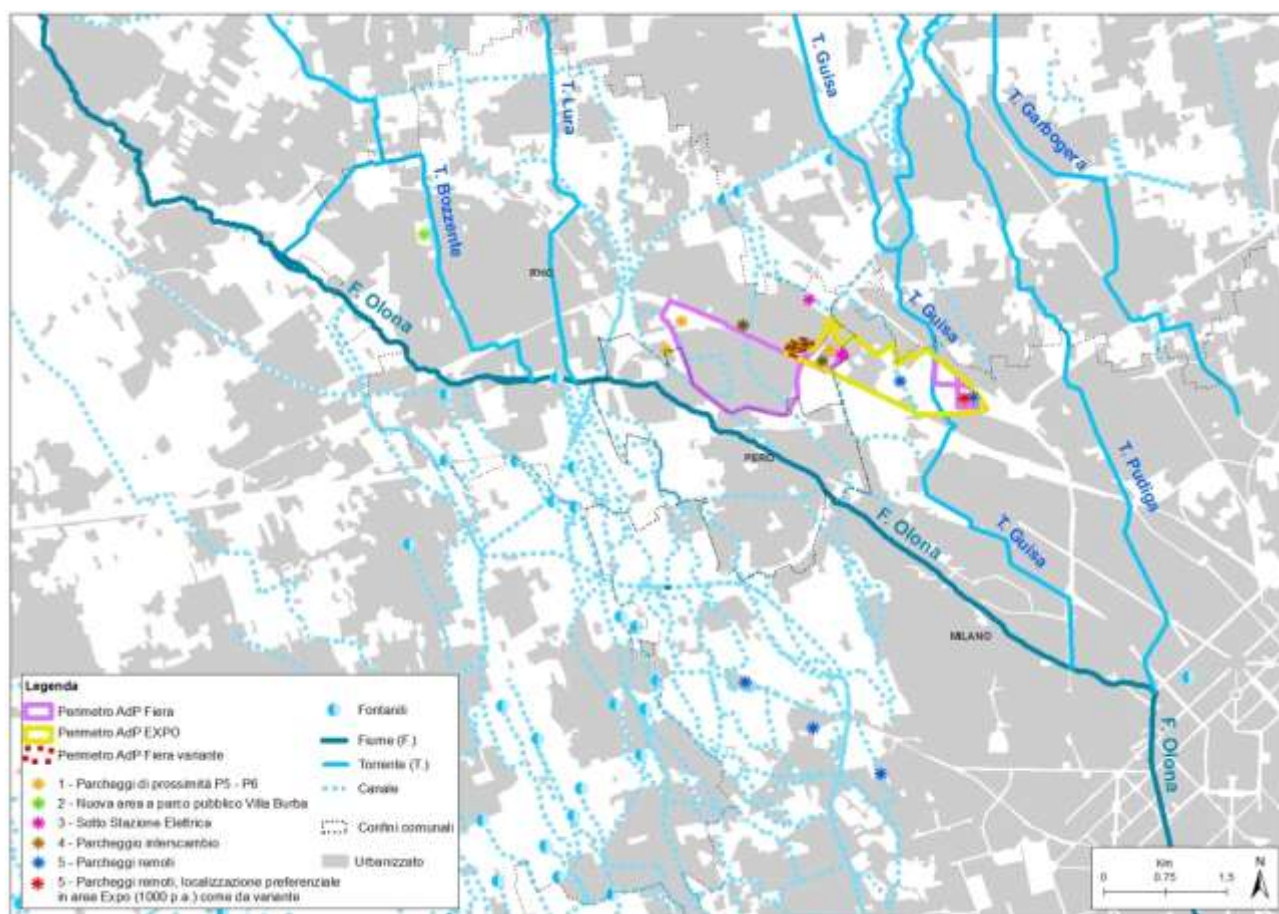


Figura 5 – Elementi idrografici del territorio in indagine (antecedenti alle trasformazioni per la predisposizione del sito Expo) e relazione con il complesso delle opzioni considerate

Fonte: SIT Lombardia



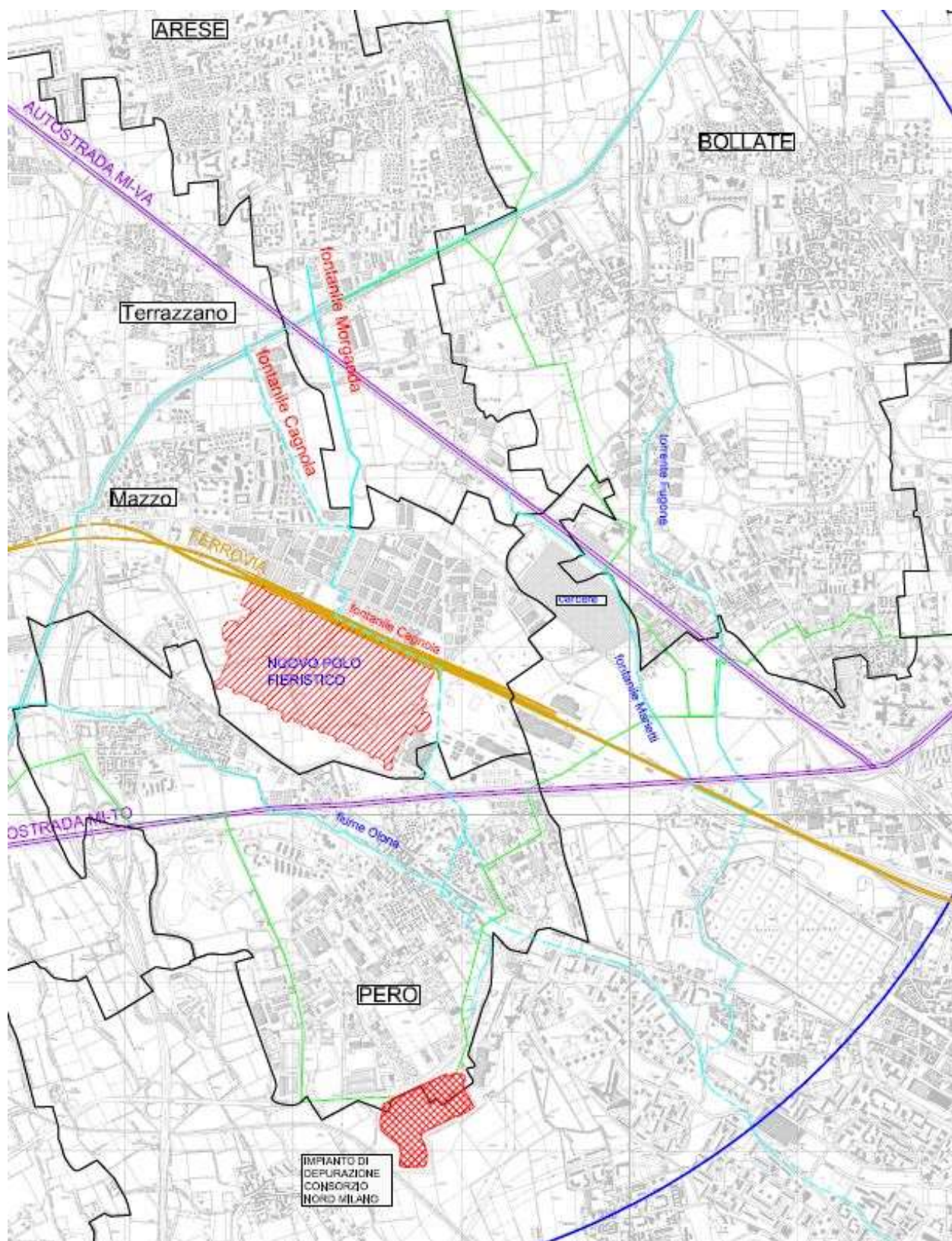


Figura 5 bis – tracciato del fontanile Cagnola a seguito delle opere di sistemazione idraulica regionali  
 Fonte: Opere di sistemazione del torrente Cagnola - Progetto definitivo (Consorzio Idrico e di tutela delle acque del Nord Milano, 2002)



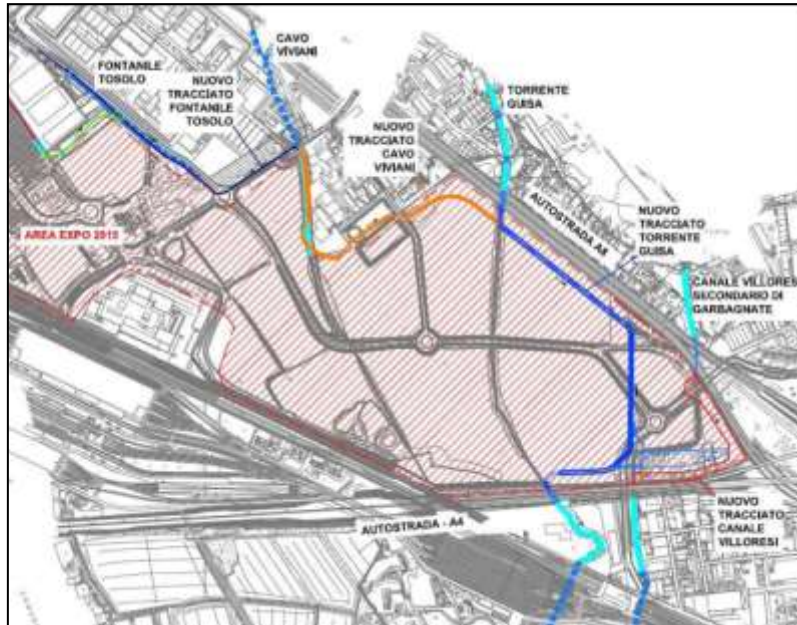


Figura 5 ter – Modifiche dei corsi d'acqua nel sito Expo  
Fonte: SIA Piastra (Metropolitana Milanese SpA, 2011)

- Inquadramento paesaggistico: (Fig. 6), il territorio analizzato si è distinto, nel corso dei secoli, per la produzione agricola che ha prodotto rendite molto elevate. Tutt'ora sono evidenti sul territorio i segni delle tecniche di coltivazione e della suddivisione dei lotti delle proprietà coltivate.

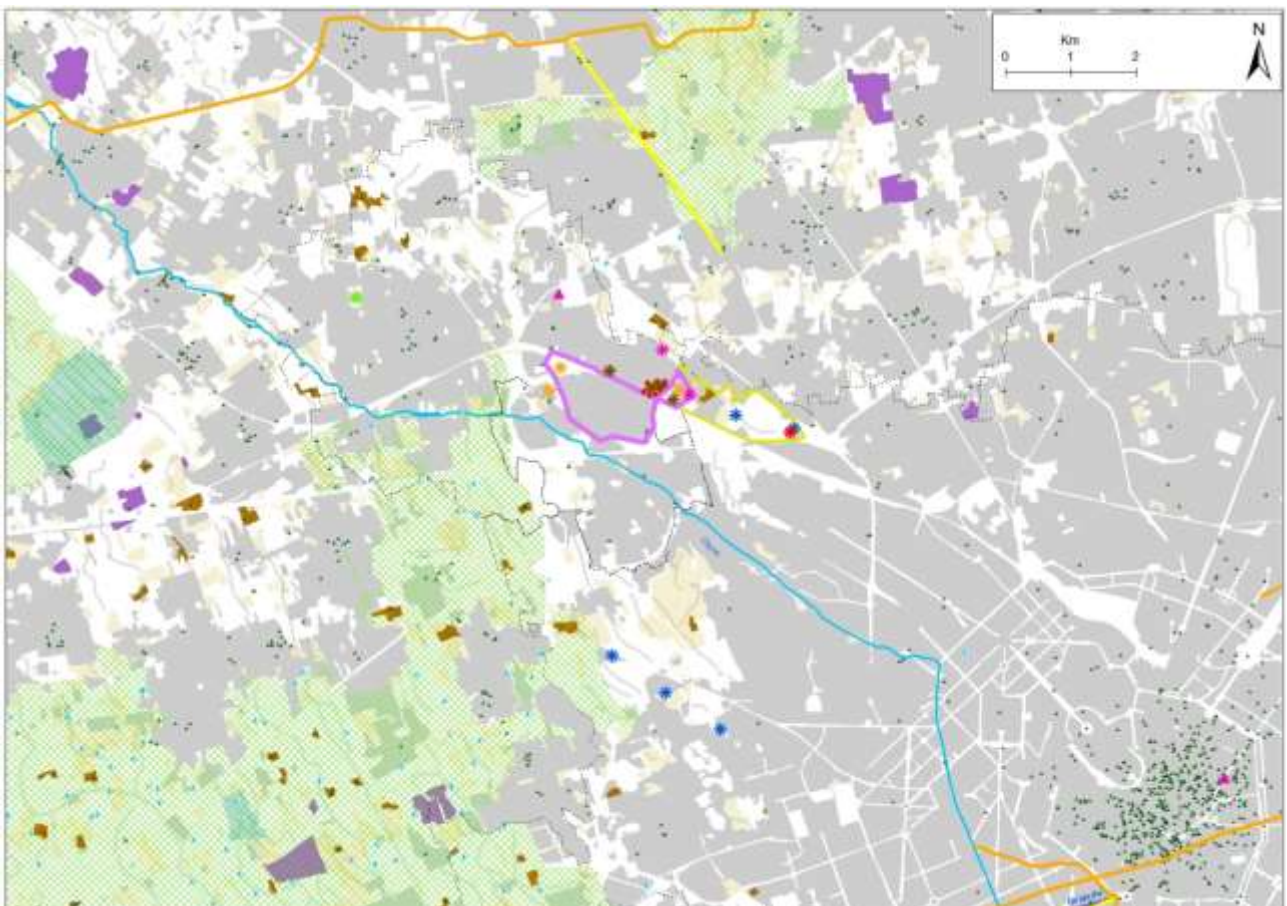




Figura 6– Inquadramento paesaggistico degli elementi dell'AI (quadro complessivo opzioni considerate)  
Fonte: SIT RL, PPR, SIA Piastra



- Inquadramento delle specie vegetali e animali: il territorio è caratterizzato da pochissime specie vegetali. La maggior parte delle aree naturali è costituita da superfici agricole in gran parte incolte. I campi non più coltivati sono completamente invasi da erbe infestanti, con vegetazione tipica delle aree abbandonate e non si rilevano specie interessanti. Dal punto di vista naturalistico, l'area presenta habitat di modesta qualità e spesso piuttosto degradati;
- Mobilità, accessibilità, logistica: L'ambito territoriale dell'area in esame è caratterizzato, dal punto di vista delle infrastrutture (Fig. 7), da un nodo autostradale di rilevanza regionale costituito dai tratti dell'autostrada A4 Milano - Venezia, A7 Milano – Genova, A4 Milano -Torino e A8 dei Laghi. Inoltre sono presenti importanti collegamenti del trasporto pubblico ferroviario (Fig. 8), metropolitano e tranviario.

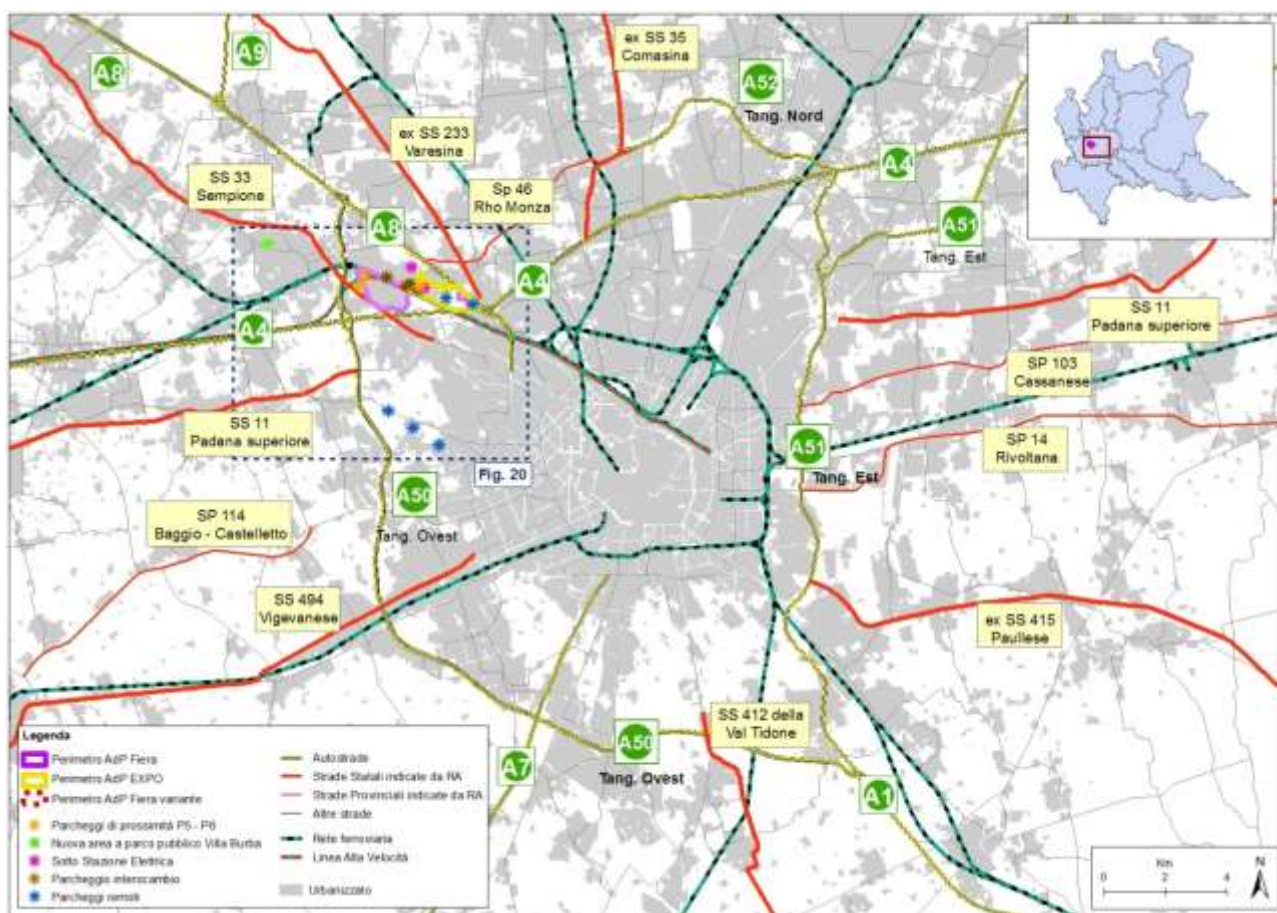


Figura 7 – Rete stradale e ferroviaria del territorio di indagine a scala ampia – area "macro" relazione con gli elementi AI AdP Fiera, complesso opzioni considerate

Fonte: SIA Piastra (Metropolitana Milanese SpA, 2011), SIT RL - elaborazione ERSAF



Figura 8 – Rete infrastrutturale dell'ambito di indagine – scala di maggior dettaglio – area "meso" e relazione con il complesso delle opzioni considerate

Fonte: SIA Piastra (Metropolitana Milanese SpA, 2011), SIT RL - elaborazione ERSAF

- Altri elementi: sono presenti due stabilimenti a rischio di incidente rilevante Dipharma Francis, e Ecoltecnica. L'analisi di rischio effettuata dalle stesse aziende, mette in evidenza che, in caso eventuale e fortuito di incidente, potrebbero verificarsi effetti non gravi a breve raggio e quindi rispetto a queste aziende, in sede di verifica di compatibilità del PII Post Expo, come già emerso per il Masterplan del post Expo ( cfr. VAS AdP EXPO), andrà verificata la compatibilità anche rispetto alle funzioni previste e alle scelte derivanti dall'Al AdP Fiera. Inoltre è presente anche la ditta "Siochem S.r.l." le cui aree di danno stimate dai gestori portano a ipotizzare ragionevolmente l'assenza di interferenze con l'ambito in studio.

## SEZIONE III – VALUTAZIONE

### 9 - Riferimenti per la valutazione: elementi e scenari assunti<sup>17</sup>

Ciascun elemento del quadro complessivo presente all'inizio del processo decisionale per la definizione dei contenuti dell'Atto Integrativo Fiera è stato approfondito per quanto riguarda gli aspetti ambientali, allo scopo di garantire una adeguata considerazione delle componenti ambientali in gioco, gli esiti di tale approfondimenti sono riportati, in sintesi, di seguito.

#### Parcheggi di prossimità P5 e P6

Inizialmente, l'area in cui sono stati attualmente ricollocati i parcheggi P5 e P6 (cosiddetta "parco Nord") era **destinata a parco, come misura di compensazione ambientale**. Al fine di non sottrarre aree verdi di compensazione e garantire la nuova localizzazione dei parcheggi P5 e P6<sup>18</sup> in Comune di Rho, è stata individuata una nuova area, di pari superficie rispetto a quella dei due parcheggi, da destinare a parco, in zona prossima al centro urbano (Adiacenze Villa Burba).

**Nell'ambito del procedimento autorizzativo di questa soluzione, sono state definite prescrizioni per la tutela delle acque, del paesaggio e del verde e connessioni con le reti ecologiche, a tutela della impermeabilizzazione dei suoli e della riqualificazione di aree degradate e per il rinverdimento.**

#### Sottostazione elettrica

Per quanto riguarda la sottostazione elettrica, è stata individuata una soluzione localizzativa definitiva in un'area agricola in comune di Rho, esterna al perimetro dell'accordo. **È stato svolto un approfondimento di natura ambientale e la Conferenza dei Servizi Permanente ha approvato il progetto definitivo dell'opera a condizione che la progettazione esecutiva accolga e attui tutte le condizioni, prescrizioni e raccomandazioni apposte dagli enti ed amministrazioni parti attive del procedimento.**

#### Parcheggi di interscambio

In una prima ipotesi progettuale, relativamente ai due lotti di via Grandi, con 800 posti auto e di via Risorgimento, con 700 posti auto (di seguito abbandonata), situati entrambe nel Comune di Rho, nello Studio preliminare ambientale, **viene riportata una valutazione degli impatti dell'opera rispetto alle componenti ambientali aria, acque superficiali, suolo e sottosuolo, acque sotterranee, flora, fauna, ecosistemi, paesaggio, rumore. relativamente ad un'ipotesi progettuale.**

E' invece inserita nella variante urbanistica dell'Al AdP Fiera, oggetto della presente valutazione, la previsione di 400 posti auto a raso in area vasca volano e di 1100 posti auto complessivi in struttura, su un'area limitrofa in via Grandi, di cui 300 a raso da attuare prioritariamente come primo lotto di intervento.

#### Parcheggi remoti

I parcheggi remoti posti in via Novara – Dazio, che ricadono all'interno del perimetro dell'area del Parco Agricolo Sud di Milano, sono di fatto una struttura già esistente e non hanno presentato particolari criticità. Per questi è stata ottenuta **l'autorizzazione formale prevista dalla normativa e l'individuazione, quale parcheggio remoto a servizio del polo esterno della Fiera (per 1500 p.a.),**

<sup>17</sup> Consultare il capitolo 6 "Riferimenti per la valutazione: elementi e scenari assunti" , paragrafo 6.1, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

<sup>18</sup> Consultare la tabella contenuta nel Capitolo 6 "Riferimenti per la valutazione: elementi e scenari assunti", paragrafo 6.1, per ulteriori approfondimenti.



**attiene esclusivamente ad aspetti gestionali-manutentivi**; per tale motivo l'area adibita a parcheggio non è interessata dalla proposta di variante urbanistica<sup>19</sup>.

È invece inserita nella variante urbanistica dell'Al AdP Fiera, oggetto della presente valutazione, la quota residuale di 1000 posti auto per i parcheggi remoti Fiera, da reperire preferibilmente al margine Est dell'area Expo.

Cfr. RA cap 6.1, tabella Atti e procedimenti valutativi correlati

## 10 - Oggetto della valutazione: gli elementi della variante urbanistica<sup>20</sup>

Come già ricordato il presente Rapporto Ambientale si riferisce in particolare alla Proposta di Variante urbanistica che accompagna l'Al AdP Fiera, e considera tutto il processo decisionale di carattere istruttorio, sviluppato dagli organi dell'Accordo di programma (Segreteria tecnica e Comitato per l'Accordo di Programma).

Per quanto riguarda la Proposta di Variante urbanistica che accompagna l'Al AdP Fiera, nel presente RA (e relativa Sintesi Non Tecnica) si tiene in considerazione che, dal momento che l'ambito territoriale interessato è oggetto di profonde trasformazioni, vi sono numerosi fattori che rendono articolato e complesso l'intero processo decisionale, in relazione anche al legame con Expo 2015 e soprattutto con lo sviluppo del post Expo. Inoltre la definizione delle soluzioni strategiche più idonee di fatto rende ancora dinamico e aperto il processo decisionale del Post Expo.

L'oggetto della valutazione riguarda in particolar modo i contenuti della proposta di variante urbanistica che sono i seguenti:

- a. La nuova previsione del parcheggio di interscambio in Comune di Rho (Area 1 "vasca volano" e Area 2 di via Grandi)**
- b. La nuova previsione di parcheggi remoti localizzabili preferibilmente al margine est dell'area Expo, nel Comune di Milano<sup>21</sup>**

Per quanto riguarda il **parcheggio di interscambio**, la cui dotazione è in riduzione del numero complessivo di posti auto da 2000 a 1500, sono state individuate 2 aree:

- Area 1 parcheggi a raso, conferma della localizzazione soprastante la struttura della vasca di laminazione, con una riduzione del numero di posti e una dotazione totale finale di 400 posti auto a raso;
- Area 2 in via Grandi, con una dotazione di 1100 posti auto, da realizzarsi per lotti di intervento successivi<sup>22</sup>, fatta salva l'effettiva disponibilità delle aree.

<sup>19</sup> Approvazione del progetto con D.C.C. n. 406 del 3/07/1989 che ha costituito variante agli strumenti urbanistici ai sensi dell'art. 2 della L. 205/89 - "Interventi strutturali nelle aree interessate dai campionati di calcio del 1990 (Mondiali Italia 90)". Con D.G. n. 1682 del 03.08.2012 il Comune di Milano ha messo a disposizione del Polo esterno della Fiera il parcheggio di via Novara, con delibera di GC n. 1426 del 19/07/2013 è stato approvato il progetto definitivo di manutenzione straordinaria e riqualificazione del parcheggio di via Novara e con verbale del 21/10/2013 della Conferenza dei servizi vengono rilasciate le autorizzazioni necessarie ai lavori.

<sup>20</sup> Consultare il capitolo 6 "Riferimenti per la valutazione: elementi e scenari assunti", paragrafo 6.2, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

<sup>21</sup> Cfr. articolo unico NTA proposta variante alla disciplina urbanistica del Comune di Milano, comma 2 e 3

<sup>22</sup> Nella valutazione si considera l'intera realizzazione del parcheggio di interscambio area 1 + area 2 completa

Per quanto riguarda i **parcheggi remoti**, è previsto che, nelle aree che verranno trasformate subito dopo la conclusione dell'evento Expo, siano garantite attrezzature di interesse pubblico e tra queste possano essere reperiti anche i 1000 posti auto a completamento della dotazione dei parcheggi remoti Fiera, attualizzata (in riduzione) a 2500 posti auto. Tale quota residuale di posti auto sarà da regolamentare negli atti convenzionali dello strumento attuativo della fase post-Expo. Unitamente è stata prevista anche la possibilità di reperire la suddetta dotazione di posti auto per parcheggi remoti Fiera, in tutto o in parte al di fuori del perimetro dell'Accordo di Programma Expo e del PII o dello strumento attuativo per la fase post-Expo, nell'ambito di aree o strutture di parcheggio esistenti o in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, qualora la localizzazione risultasse funzionale alle necessità di parcheggi remoti al servizio del Polo Fieristico. Tale aree non vengono prese in considerazione nella presente valutazione<sup>23</sup>.

Si ribadisce che la presente valutazione considera UNICAMENTE le aree interessate dalla variante urbanistica. Pertanto non sono valutate:

- la localizzazione del parcheggio remoto con capacità pari a 1500 posti auto in area Dazio via Novara, in quanto, seppur trattato nell'AI AdP Fiera, si tratta di un parcheggio già esistente che è stato oggetto di altri procedimenti (cfr. par 9) e che non viene interessato dalla proposta di variante urbanistica;
- le eventuali altre aree già destinate a parcheggio e su cui la Fiera potrà appoggiarsi per la sosta remota mediante apposite convenzioni temporanee.

## 11 - Gli scenari esogeni, lo sviluppo tendenziale in atto e gli orizzonti temporali<sup>24</sup>

Allo scopo di comprendere quali potrebbero essere i possibili effetti ambientali nel futuro, derivanti dalla realizzazione degli elementi contenuti nell'AI, è necessario capire come si trasformerà il territorio nel suo complesso, a cui deve essere aggiunto un possibile grado di incertezza dovuto ad eventuali cambiamenti dello scenario complessivo, che attualmente non sono conosciuti né prevedibili, ma che potrebbero avere effetti sul contesto complessivo e sull'ambito di analisi.

È dunque necessario in primo luogo mettere in evidenza ed analizzare come potrebbero evolversi alcuni aspetti che caratterizzano il contesto territoriale, a medio e lungo termine, in modo da poter definire uno **scenario**.

Lo scenario di riferimento che è stato assunto in questo procedimento VAS è raffigurato schematicamente in Fig. 9 e comprende:

- una serie di interventi di risoluzione delle interferenze con AdP Expo che riguardano l'AdP Fiera e i contenuti dell'AI all'AdP e che sono già realizzati, come la sottostazione elettrica, i parcheggi di prossimità P5 e P6 e quelli remoti di via Novara;
- gli interventi di trasformazione del territorio legati ad EXPO, che rimarranno anche dopo la manifestazione, tra cui, ad esempio, la via d'acqua, i percorsi ciclopedonali, gli interventi di compensazione, alcuni manufatti permanenti sulla piastra, gli interventi infrastrutturali, ecc.;
- le trasformazioni che avverranno successivamente ad Expo, attraverso un Programma Integrato di Intervento, o altro strumento attuativo, che destinano le aree ad altre funzioni di interesse pubblico, quali il Parco Tematico e tra cui saranno previste anche attrezzature e parcheggi;
- gli interventi di realizzazione di nuove costruzioni legati allo sviluppo del territorio, alle aspettative e agli effetti creati dalla presenza di Fiera e di Expo.

<sup>23</sup> Si ricorda inoltre che la quota di parcheggio complessiva si riferisce anche al parcheggio in località Dazio via Novara, per circa 1500 p.a., già esistente e attivo, e non interessato dalla proposta di variante urbanistica in quanto oggetto di altri procedimenti.

<sup>24</sup> Consultare il capitolo 6 "Riferimenti per la valutazione: elementi e scenari assunti", paragrafi 6.3 e 6.4, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

In particolare, sono stati anche considerati i seguenti fattori di un contesto più ampio:

- le aree di trasformazione e di riqualificazione previste dai Piani di Governo del Territorio di Milano, Rho, Pero, le aree di trasformazione urbanistica di Cascina Merlata e ed ex Alfa Romeo di Arese e l'area interessata dal Masterplan successivo a Expo;
- la rete stradale principale esistente e prevista, le previsioni relative al sistema della sosta, in particolare la localizzazione dei parcheggi remoti Expo e gli itinerari ciclabili esistenti e previsti;
- gli interventi di rafforzamento e valorizzazione dei sistemi ambientali legati al Parco Agricolo Sud di Milano, al sistema delle acque e a EXPO 2015.

Per quanto riguarda lo scenario temporale, trattandosi di interventi che verranno realizzati nel medio/lungo periodo, la valutazione tiene conto dello scenario che segue la realizzazione di Expo 201525. La valutazione degli effetti sulle componenti ambientali considera due diversi periodi temporali (vedi tabella 2 di seguito), prima/durante e dopo l'evento Expo. In particolare la valutazione tiene conto della localizzazione confermata sulla vasca volano, Area 1, e del suo ridimensionamento (400 posti auto a raso) e della localizzazione in Area 2 aggiuntiva, situata in via Grandi da realizzare per lotti funzionali in due momenti successivi: lotto 1 prioritario a raso per circa 300 posti, lotto 2 con struttura in elevazione della capacità di 1100 p.a.

Pre Expo/Expo	Post expo
Interscambio Area 1 vasca volano (fase di predisposizione dell'area e attivazione del parcheggio 400 p.a. a raso)	Interscambio Area 1 vasca volano (400 p.a. a raso)
Interscambio Area 2, lotto 1, via Grandi (acquisizione area e inizio cantiere e predisposizione di 300 p.a. a raso) <sup>26</sup>	Interscambio lotto 2 via Grandi (1.100 p.a.)
<sup>27</sup>	Parcheggi remoti in area EXPO <sup>27</sup>

Tab. 2 – Orizzonti temporali degli interventi oggetto di valutazione  
Fonte: Relazione illustrativa Proposta Variante Urbanistica

<sup>26</sup> Insieme agli elementi oggetto di valutazione, per quanto riguarda l'interscambio, negli orizzonti temporali assunti si potrà comunque tenere conto della possibilità di un utilizzo temporaneo durante il periodo EXPO dell'area comunale sita in via Risorgimento, che potrà ospitare circa 400 p.a.

<sup>27</sup> Fanno parte dello scenario anche i parcheggi remoti in area di via Novara, già esistenti e non interessati dalla proposta di variante urbanistica



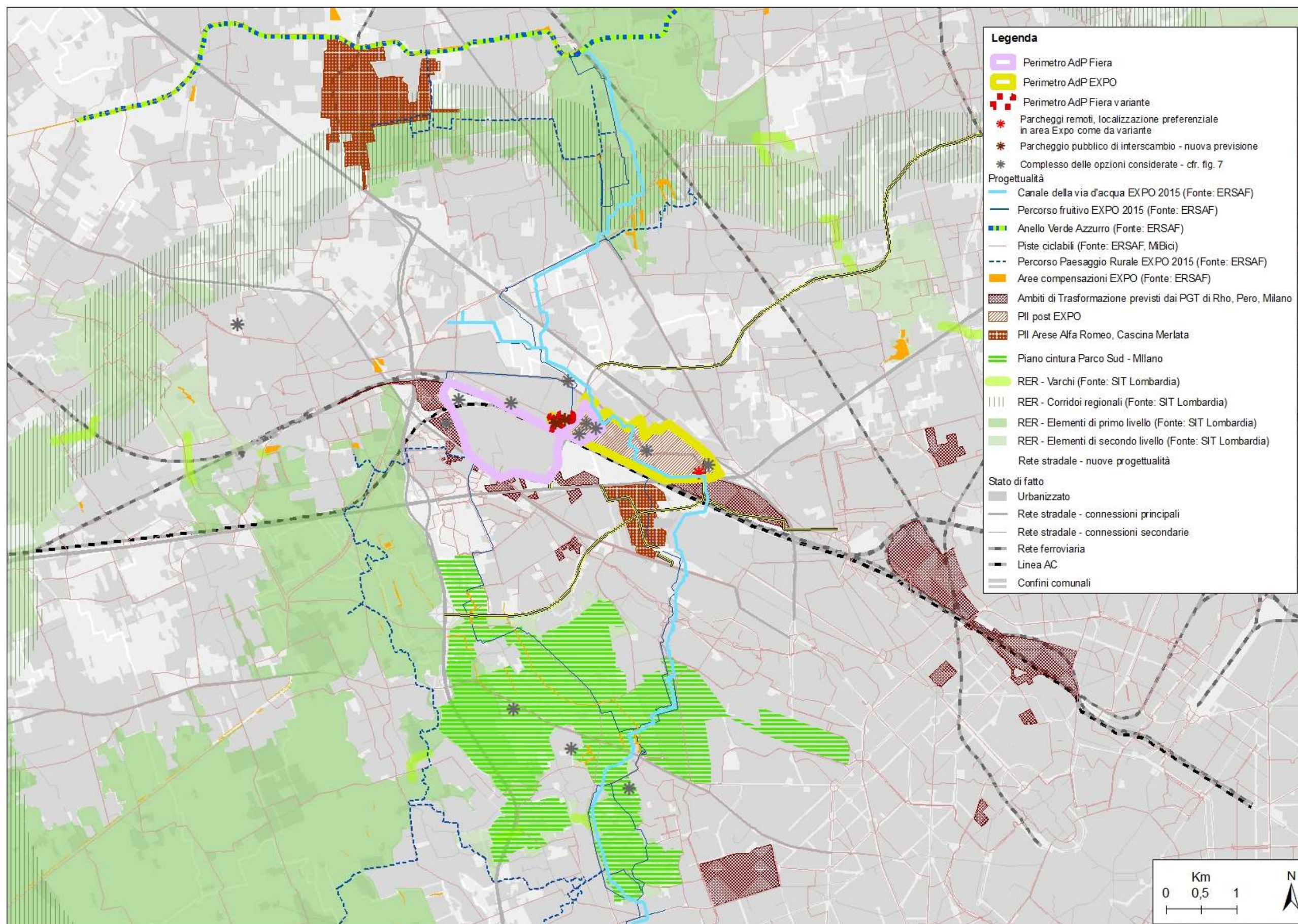


Figura 9 - Scenari esogeni e sviluppo tendenziale in atto (relazione con proposte di variante AI AdP Fiera e con il complesso delle opzioni considerate)



## 12 – Analisi delle Coerenze esterne ed interne<sup>28</sup>

Per valutare gli effetti ambientali, che potrebbero verificarsi a seguito delle trasformazioni previste nell'AI, la procedura di VAS considera tre fasi di studio:

- la prima fase prevede l'analisi della coerenza degli **obiettivi dell'AI** rispetto alle **indicazioni** fornite dai diversi **strumenti di programmazione e pianificazione**;
- nella seconda fase vengono ripresi gli **obiettivi di sostenibilità**, descritti nel capitolo 2 "Obiettivi di sostenibilità adottati", e approfonditi **in coerenza con gli elementi dell'AI** oggetto di valutazione;
- la terza fase consiste nella verifica della **coerenza tra gli obiettivi e le azioni (elementi) dell'AI**.

A queste si affianca la valutazione dei possibili effetti ambientali dell'AI, considerando per ogni elemento dell'AI, la fase temporale in cui verrà realizzato e le differenti componenti ambientali che potrebbero essere interessate, tenendo anche conto che non sono disponibili dati uniformi alle diverse scale richieste, che siano correlabili con le trasformazioni considerate e anche per la diversa natura degli elementi dell'atto integrativo oggetto di valutazione.

### 12.1 – Prima fase – analisi di coerenza programmatica

La prima fase di analisi della coerenza degli obiettivi dell'AI rispetto al quadro definito dagli strumenti programmatici e di pianificazione in essere evidenzia come non ci siano elementi di particolare importanza se si esclude la ricollocazione delle strutture e infrastrutture già esistenti, per i quali viene sottolineata la necessità di prestare attenzione ai contenuti del Piano Paesaggistico Regionale e al Piano di Assetto Idrogeologico.

### 12.2 – Seconda fase – analisi di sostenibilità




La seconda fase verifica la coerenza tra i criteri di sostenibilità, descritti nel capitolo 2 "Obiettivi di sostenibilità adottati", dettagliati per consentire una corretta interpretazione e gli elementi dell'AI AdP, ovvero i parcheggi di interscambio e remoti. In tabella 3, sono sintetizzati i risultati principali di questa analisi.

---

<sup>28</sup> Consultare il capitolo 7 "Coerenze", paragrafi 7.1 e 7.2, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti



## Legenda

Coerenza presente	
Coerenza potenzialmente critica	
Relazione di coerenza non definibile	
Relazione di coerenza non valutabile allo stato attuale	?

Elementi oggetto di valutazione	Parcheggio di interscambio Area 1 vasca volano		Parcheggio di interscambio Area 2 via Grandi		Parcheggio remoto margine Est dell'area Expo <sup>29</sup>
Criteri di sostenibilità					
Potenziare, soprattutto nelle aree metropolitane a forte congestione, il sistema dei mezzi di trasporto pubblici	☹️		☹️		☹️
Migliorare l'accessibilità all'area di EXPO 2015 attraverso il trasporto pubblico locale	☹️		☹️		?
Sensibilizzare la popolazione sull'utilizzo dei mezzi pubblici rispetto a quelli privati	😊		😊		☹️
Garantire il rispetto della sicurezza nella progettazione, costruzione e nell'utilizzo delle infrastrutture	😊		😊		?
Coordinare le iniziative in corso in tema di accessibilità	😊		😊		😊
Mettere a sistema la mobilità attraverso interventi di gestione	☹️		☹️		?
Risolvere possibili problemi legati al traffico e all'affollamento del trasporto pubblico	😊		😊		😊
Garantire l'utilità nel lungo periodo delle strutture permanenti legati all'evento Expo	😊		😊		😊
Dimensionamento e localizzazione dei parcheggi di Fiera valutando anche gli aspetti organizzativi e gestionali	?		?		?
Dimensionamento e localizzazione dei parcheggi di Fiera legandoli alla rete stradale di connessione con il sito, al fine di ottimizzarne la fruizione	😊		😊		?
Dimensionamento e localizzazione dei parcheggi di Fiera progettando le infrastrutture permanenti per rispondere al bisogno di trasporto nel lungo periodo	☹️*	😊	☹️*	😊	?

<sup>29</sup> Cfr. NTA proposta di variante urbanistica Comune di Milano, comma 2 e 3

Dimensionamento e localizzazione dei parcheggi di Fiera realizzando aree in grado di accogliere tutti i veicoli previsti dall'evento					?
Rendere di facile utilizzo il sistema di itinerari stradali di accesso alle aree di sosta					?
Prevedere un sistema efficace per indirizzare le auto private verso i parcheggi più vicini a ciascuno svincolo di accesso all'area EXPO					
Prevedere servizi dedicati di collegamento diretto tra i parcheggi esterni ed il sito Fiera					?

Tabella 3 – Verifica della coerenza con i criteri di sostenibilità.

\*

Se considerato singolarmente (Area 1 unicamente o Area 2 unicamente per la parte a raso – lotto 1)

In questa fase di analisi bisogna tenere presente che il parcheggio di interscambio è un parcheggio di servizio pubblico e non è un parcheggio pertinenziale di Fiera. Nella valutazione si evidenziano come possibili criticità le relazioni tra il dimensionamento delle aree di sosta e l'Area 1 vasca volano e/o il lotto funzionale 1 di via Grandi (Area 2), se presi singolarmente, in quanto sono da intendersi come parti di un progetto complessivo e l'eventualità di realizzarne una sola porzione non risponde alla necessità di completare la domanda di posti auto.





### 12.3 – La terza fase – verifica di coerenza interna

Questa fase prevede la verifica della coerenza tra gli obiettivi dell'AI e le azioni che lo stesso Atto Integrativo ha individuato per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Anche nel caso di questa verifica, non si rintracciano particolari incoerenze poiché si tratta di interventi territoriali legati proprio alla risoluzione delle incoerenze riscontrate per quanto riguarda la localizzazione iniziale della aree di sosta Fiera. I risultati più importanti di questa fase di studio sono riportati in tabella 4.

Legenda

Coerenza presente	
Incoerenza potenziale	
Coerenza non definibile	
Coerenza non valutabile allo stato attuale	?


















Obiettivi dell'Atto Integrativo	Elementi oggetto di valutazione	Parcheggio di interscambio Area 1 vasca volano	Parcheggio di interscambio Area 2 via Grandi <sup>30</sup>	Parcheggio remoto margine est dell'area Expo <sup>31</sup>
Risoluzione interferenze esistenti				
Coordinamento previsioni dei due Adp				
Soluzioni idonee e condivise				
Ricollocazione strutture e infrastrutture interferenti				
Garanzia esercizio del Polo fieristico				
Garanzia su attuazione EXPO e fase dopo EXPO				?

Tabella 4 – Verifica della coerenza tra obiettivi e azioni dell'AI all'AdP Fiera.

<sup>30</sup> Il parcheggio di interscambio in via Grandi (Area 2) viene valutato considerando la realizzazione complessiva di p.a. prevista con una struttura (lotto 2)

<sup>31</sup> Cfr. NTA proposta di variante urbanistica Comune di Milano, comma 2 e 3

### 13 - Stime degli effetti potenziali e possibili impatti<sup>32</sup>

La valutazione degli effetti ambientali e dei possibili impatti degli interventi previsti dall'Atto Integrativo, fatta salva l'effettiva disponibilità delle aree, è eseguita sulle componenti ambientali che potrebbero subire questi effetti verifica la positività o la negatività degli stessi. Gli elementi contenuti nella proposta di variante dell'Atto Integrativo che sono stati analizzati sono riportati nella Figura 10 derivano da tutto il processo decisionale di carattere istruttorio, sviluppato dagli organi dell'Accordo di programma (Segreteria tecnica e Comitato per l'Accordo di Programma)<sup>33</sup>.

Questa verifica ha come scopo quello di mettere in luce i possibili effetti delle decisioni e delle scelte di progetto rispetto alle singole componenti ambientali prese in esame. Le componenti ambientali prese in considerazione sono a loro volta legate ai criteri di sostenibilità, descritti nel capitolo 2, modificati allo scopo di rendere più efficace la valutazione.

Per quanto riguarda i parcheggi remoti, le tabelle successive si riferiscono alla sola soluzione localizzata nelle NTA della proposta di variante alla disciplina urbanistica del Comune di Milano, al comma 2 dell'articolo unico, ovvero alla localizzazione di 1000 p. a. preferibilmente al margine est dell'area Expo, in termini non aggiuntivi alla dotazione del PII (o altro strumento attuativo previsto) per la fase Post Expo, da regolamentare negli atti convenzionali.

Per quanto riguarda l'eventualità di reperimento di una quota parte o della totalità di p. a. in altre aree, esterne al perimetro dell'AdP Expo, o del PII, nell'ambito di aree o strutture a parcheggio esistenti o in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, come previsto dal comma 3 delle NTA di variante urbanistica del Comune di Milano, i potenziali effetti non sono approfonditi nelle tabelle sotto riportate ma potranno, in funzione dei processi e degli strumenti al riguardo, essere considerati una volta individuata l'ubicazione specifica di tali localizzazioni eventuali, considerando con attenzione, rispetto al numero di p. a. previsti, sia l'eventuale incremento di flussi di traffico ingenerabile in tali aree alla meso scala che alla scale locale, oltre che i conseguenti effetti sulle componenti ambientali.

In tal caso la valutazione potrà essere condotta per le aree a parcheggio/strutture già esistenti attraverso approfondimenti specifici, tenendo sempre in considerazione che l'uso dei parcheggi remoti al servizio del polo fieristico è attivato unicamente ogni anno in pochi eventi fieristici di particolare richiamo. Nel caso di localizzazione eventuale in altre aree in cui vi siano strutture a parcheggio in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, ove possibile, la valutazione potrà altresì essere condotta attraverso i procedimenti di valutazione (VAS/VIA) delle stesse a ricomprendere le eventuali considerazioni degli effetti ambientali della funzione a parcheggio per la quota parte di p. a. ad uso di parcheggi remoti al servizio di Fiera.

La valutazione tiene conto della realizzazione di nuovi posti auto e quindi fa riferimento a grandi quantità di veicoli che verranno attirati nelle aree della Fiera, che potrebbe incidere con possibili effetti negativi sulla qualità delle componenti ambientali.

Per quanto riguarda eventuali effetti su aree tutelate o protette e sulla Rete Ecologica Regionale<sup>34</sup>, provinciale e comunale, le aree interessate dall'AI non presentano particolari elementi di tutela e di conseguenza non si prevede l'ingenerarsi di problematiche significative.

I possibili effetti e impatti valutati per ciascuna componente ambientale sono i seguenti:

- **Aria:** per la componente aria, i parcheggi sono di norma considerati con un impatto potenzialmente negativo in quanto rappresentano elementi attrattori di traffico alla scala locale;

<sup>32</sup> Consultare il capitolo 8 "Stime degli effetti potenziali e possibili impatti" del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

<sup>33</sup> Vi sono numerosi fattori che rendono articolato e complesso l'intero processo decisionale legato all'AI AdP Fiera in relazione anche al legame con lo sviluppo del Post Expo: va quindi considerato che di fatto il processo decisionale può essere considerato ancora aperto

<sup>34</sup>

alla scala vasta invece, l'effetto è da attendersi come prevalentemente positivo sul sistema del traffico in quanto può ridurre la congestione e quindi sulla riduzione dell'inquinamento dell'aria in genere, inoltre, nel caso dell'interscambio, si tratta di una modalità di sosta volta ad incentivare l'uso del trasporto pubblico. Per quanto riguarda il parcheggio di interscambio effetti ipotizzabili sono potenzialmente negativi in relazione a un probabile aumento della congestione che caratterizzerà il periodo pre-Expo data l'interazione e il sovrapporsi dei diversi cantieri con la normale fruizione della metropolitana da parte dei pendolari e non vi sarà il totale soddisfacimento della domanda di parcheggio in assenza del lotto 2 nella sua interezza e dunque potrebbe esserci un maggior carico di traffico. Effetti potenzialmente positivi potranno esserci riferiti ad un miglioramento rispetto all'attuale situazione esistente per il parcheggio di interscambio in comune di Rho (Area1) e in generale possono essere potenzialmente positivi (scala vasta), in funzione del raggiungimento del numero complessivo di posti auto necessari fatta eccezione per la fase di cantiere), con la realizzazione della struttura e completato il lotto 2; in caso contrario potrà ingenerare effetti potenzialmente negativi. L'ipotesi di parcheggi remoti da localizzare preferibilmente al margine Est del perimetro Expo potrà avere effetti potenzialmente positivi alla scala vasta, in quanto in generale il numero di p.a. previsti per i parcheggi remoti Fiera è stato ridefinito in riduzione e in termini di reperimento di p.a. non aggiuntivi. Qualora nella disciplina urbanistica venga confermato il soddisfacimento della domanda di 1000 p.a. nell'ambito dello sviluppo del PII post Expo, o altro strumento attuativo, attraverso convenzioni. In caso contrario si prevedono possibili effetti negativi, in assenza di convenzionamento, in caso di eventi particolarmente affollati di maggior affluenza di Fiera che potranno portare a congestione del traffico veicolare con conseguente peggioramento delle emissioni inquinanti;

- **Emissioni climalteranti<sup>35</sup>**: il parcheggio di interscambio nel Area 1 Vasca volano presenta possibili effetti positivi di lungo periodo, ma prima di Expo e durante Expo 2015 possono manifestarsi possibili effetti negativi dovuti ai cantieri e all'evento Expo che si prevede possano causare molto traffico. Il parcheggio di interscambio dopo il termine di Expo potrà avere effetti sia negativi alla scala locale che positivi alla scala vasta a seconda del numero di veicoli che accederanno ai parcheggi. Il completamento del lotto 2 di via Grandi è in tal senso significativo. L'ipotesi di parcheggi remoti localizzabili preferibilmente al margine est dell'area Expo possono avere impatti positivi, nel caso in cui venga confermato attraverso la disciplina urbanistica il completamento della domanda di parcheggi per il polo fieristico (che come più volte ricordato, prevede di reperire la quota restante di 1000 p.a. nell'ambito del PII post Expo, in termini non aggiuntivi, attraverso appositi atti convenzionali). Effetti potenzialmente negativi possono verificarsi dal momento in cui si considera che, rispetto alla situazione attuale e guardando alla scala locale, andranno a localizzare nuovi elementi attrattori di traffico.

---

<sup>35</sup> Emissioni di gas le cui concentrazioni crescenti nell'atmosfera producono un effetto di riscaldamento della superficie terrestre e della parte più bassa dell'atmosfera collaborando così a causare cambiamenti climatici significativi.



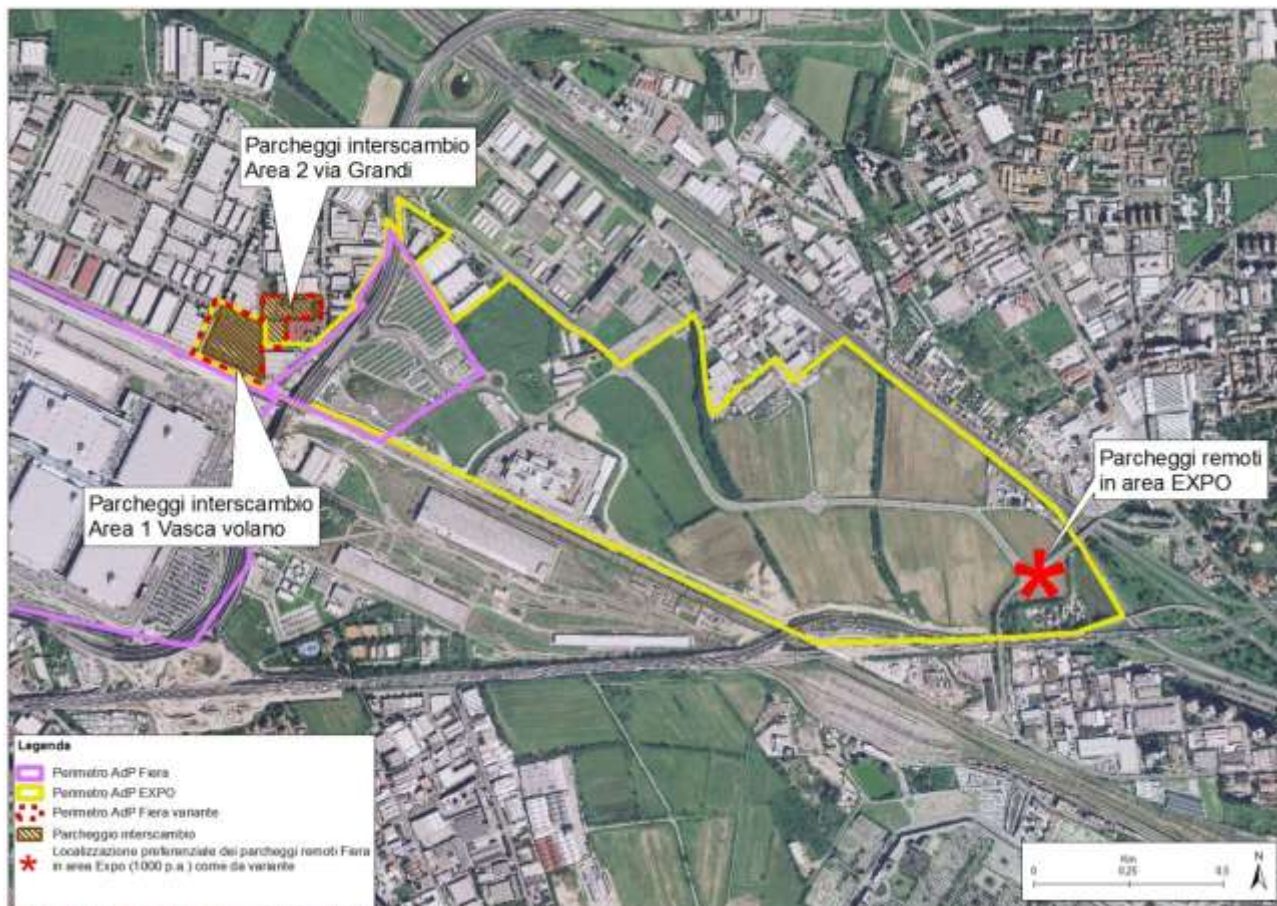


Figura 10 – Gli elementi dell'Atto Integrativo oggetto di valutazione

- **Acqua:** il parcheggio interscambio Area 1 Vasca volano è localizzato su una vasca di laminazione che intercetta il torrente Cagnola proveniente da nord, e l'area est del perimetro Expo, nella quale saranno localizzati i parcheggi remoti di Fiera, è attraversata dal torrente Guisa e che ospita un bacino destinato a fungere da “valvola di sfogo” per le acque del torrente Guisa e il cavo Viviani in caso di piene eccezionali, interamente coperto e posto sotto l'area che sarà adibita a arrivi/partenze di taxi e pullman; gli impatti considerati potrebbero essere potenzialmente negativi in quanto, anche se si tratta di una funzione già presente, va ricordato che le funzioni insistono su due vasche di laminazione di cui i progetti (progetto interscambio e PII o altro strumento post Expo) dovranno tenere particolarmente conto<sup>36</sup>. Nel caso del parcheggio di interscambio in Area 2 di via Grandi gli effetti sulla componente acqua sono valutati come non determinabili, ciò è dovuto alla non diretta sovrapposizione tra il parcheggio e la rete idrica;
- **Suolo:** per il parcheggio di interscambio Area 1 Vasca volano è previsto un impatto potenzialmente positivo in quanto la progettazione porterà ad interventi di miglioramento rispetto allo stato attuale dell'area, già utilizzata come parcheggio. Per quanto riguarda l'Area 2 in via Grandi non verrà consumato suolo naturale in quanto l'area ospita già attività produttive parzialmente in dismissione, inoltre, gli effetti non sono attualmente determinabili in quanto dipenderà dalle risoluzioni progettuali dei parcheggi e potrebbe avere possibili effetti potenzialmente positivi di riduzione del degrado. Per i parcheggi remoti in area Expo l'impatto potrebbe essere positivo nel caso in cui concorrano alla eventuale riqualificazione dell'area che a seguito dell'evento Expo sarà oggetto di trasformazioni urbanistiche significative;

<sup>36</sup> Inoltre, la stessa segnalazione si ritrova all'interno dello Studio Preliminare Ambientale del Parcheggio di Interscambio Fiera (MM, giugno 2013, § 3.7) cfr. par 6.1.

- **Popolazione e salute umana:** la valutazione degli effetti sulla popolazione e sulla salute umana non sono determinabili. Per quanto riguarda il periodo dopo Expo, gli effetti dipenderanno dalle caratteristiche degli interventi che verranno realizzati successivamente. Non sono attualmente definibili i potenziali effetti dovuti alla presenza di aziende a rischio di incidente rilevante, di cui andrà approfondita la compatibilità con le funzioni previste. Tale approfondimento potrà essere previsto in fase di verifica VIA per il parcheggio di interscambio Area 1 e Area 2 inoltre, in sede di verifica di compatibilità del PII post Expo (attraverso VIA del PII post Expo o altro strumento), come già emerso per il masterplan del post Expo ( cfr. VAS AdP Expo ), andrà verificata la compatibilità con le funzioni e le scelte derivanti dall'AI AdP Fiera, quindi rispetto ai parcheggi remoti, se localizzati in area Expo;
- **Rumore:** gli impatti generati dalle nuove infrastrutture saranno potenzialmente negativi a livello locale dato che i parcheggi attraggono traffico che produce rumore;
- **Energia:** rispetto ai consumi energetici e all'efficienza energetica, gli impatti non sono determinabili, inoltre le eventuali fonti di consumo dipenderanno dalle caratteristiche tecniche del progetto e non sono attualmente prevedibili. Gli eventuali impatti durante Expo e dopo Expo, inoltre, saranno legati alle caratteristiche degli interventi;
- **Mobilità:** gli effetti ambientali vengono suddivisi in quattro categorie come riportato di seguito:
  1. *Coerenza ed integrazione con i mezzi di trasporto pubblico:* per i parcheggi di interscambio la coerenza con il trasporto pubblico viene valutata positivamente mentre per i parcheggi remoti in area Expo la coerenza non è attualmente determinabile la loro funzione non è finalizzata direttamente a favorire l'interscambio con mezzi pubblici, inoltre il nodo infrastrutturale Est, a seguito della riqualificazione prevista dallo scenario post Expo, potrebbe subire notevoli modifiche, al momento lo scenario, che risulta ancora in definizione, rende i possibili effetti non attualmente determinabili;
  2. *Sicurezza delle infrastrutture:* nel parcheggio di interscambio Area 1 Vasca volano e nel lotto 1 di via Grandi, gli effetti potenziali sulla sicurezza sono strettamente legati all'incidenza della fase di cantiere e all'assetto complessivo del progetto, quindi attualmente considerabili sia positivi che negativi. Per quanto riguarda i parcheggi di interscambio dopo Expo e i parcheggi remoti, gli effetti potrebbero essere potenzialmente positivi;
  3. *Comportamenti e approcci culturali nei confronti della mobilità pubblica e privata:* riguardo ai parcheggi di interscambio Area 1 e Area 2 gli impatti sono positivi. Nel caso dei parcheggi remoti gli impatti non sono attualmente determinabili;
  4. *Miglioramento delle condizioni di traffico:* nel caso del parcheggio di interscambio previsto nel Area 1 Vasca volano, analogamente al lotto 1 di via Grandi, gli effetti nella fase pre Expo ed Expo sono valutati come potenzialmente negativi per via dell'ipotesi di eccesso di congestione alla scala locale, nella fase post Expo gli effetti sono tendenzialmente positivo della funzione di interscambio sul sistema del traffico. Per quanto riguarda il parcheggio di interscambio completamento del lotto 2 di via Grandi e i parcheggi remoti, gli effetti non sono determinabili allo stato attuale, essendo legati al numero di posti effettivamente realizzati e reperibili nell'ambito di accordi convenzionali.

- **Biodiversità:** per la componente "biodiversità" si considerano gli impatti potenziali su flora, fauna, habitat ed ecosistemi. Per il parcheggio di interscambio in Area 1 Vasca volano l'impatto non è determinabile (area già adibita a parcheggio). Il parcheggio di interscambio in Area 2 di via Grandi presenta una situazione di abbandono con elementi di naturali non di pregio ma comunque presenti e deve essere considerato che la costruzione di un parcheggio sull'area può portare quindi a possibili effetti potenzialmente negativi. Per i parcheggi remoti in area Expo non è possibile individuare gli effetti allo stato attuale in quanto dipenderanno dalle scelte del post Expo;
- **Paesaggio e patrimonio culturale:** rispetto al patrimonio storico e architettonico non è possibile determinare alcun effetto importante perchè non sono presenti edifici, monumenti, ecc, ad esclusione del polo della Cascina Triulza.;
- **Impatto sociale:** la componente dell'impatto sociale è legata essenzialmente all'accettabilità sociale delle scelte intraprese e presenta effetti diversi a seconda degli elementi considerati nella valutazione; la creazione di nodi di interscambio modale in linea generale ha effetti positivi sul sistema infrastrutturale e dunque sull'accettabilità sociale di tali interventi. Per quanto riguarda il parcheggio di interscambio previsto in Area 1 Vasca volano, in fase pre Expo l'impatto è non determinabile in quanto vi sarà la fase di cantierizzazione; durante la manifestazione Expo è probabile che vi siano effetti negativi dovuti alla non completa realizzazione dei posti auto previsti (Area 1 e Area 2, solamente lotto 1, per 700 p. a. complessivi). In fase post Expo gli effetti sono valutati come potenzialmente positivi, in quanto rispondenti alla domanda di interscambio rilevata (nell'ipotesi di scenario temporale assunta che vede nel post expo la realizzazione completa del lotto 2 per una quota complessiva di 1100 p.a. su via Grandi). Nel caso del parcheggio di interscambio previsto in Area 2 di via Grandi, si possono prevedere effetti potenzialmente negativi dovuti alla presenza di attività economiche allo stato attuale attive. Fatta salva l'effettiva disponibilità delle aree, il parcheggio potrà avere effetti potenziali positivi, favorendo l'interscambio mezzo privato/pubblico, a servizio dei cittadini delle aree limitrofe e dei flussi pendolari e provenienti da ovest a scala più ampia. Per quanto riguarda i parcheggi remoti in area Expo, allo stato attuale gli effetti sull'accettabilità sociale non sono determinabili, in quanto essi dipenderanno dalle scelte progettuali del post Expo e dall'effettiva possibilità di poter reperire la quota di remoti fiera necessaria attraverso appositi atti convenzionali.



## 14 - Misure di sostenibilità e indirizzi per il miglioramento<sup>37</sup>

Dato che l'AI comporterà trasformazioni del territorio, la normativa impone che vengano previste azioni allo scopo di attenuare i possibili effetti negativi generati sull'ambiente. Le azioni e gli indirizzi principali che si potrebbero attuare sono i seguenti:

- garantire un adeguato inserimento nel paesaggio delle strutture;
- prevedere l'inserimento di vegetazione;
- limitare l'impermeabilizzazione del suolo;
- prevedere l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- prevedere la presenza di sistemi che aiutino a ridurre i rumori prodotti dal traffico dei veicoli come le barriere fonoassorbenti;
- predisporre attrezzature adeguate per la raccolta differenziata dei rifiuti;
- posizionare in modo corretto gli ingressi e le uscite dei parcheggi per evitare la formazione di colonne di veicoli fermi;
- garantire la corretta gestione delle acque meteoriche;
- prevedere impianti di illuminazione pubblica con bassi consumi di energia;
- prevedere aree di sosta per i veicoli ibridi/elettrici;
- informare la popolazione in modo corretto sull'uso dei mezzi di trasporto pubblico e sull'accessibilità alle aree di sosta;
- prevedere tariffe convenienti per l'uso del trasporto pubblico;
- garantire una facile accessibilità ai diversamente abili;
- garantire l'occupazione e le condizioni di benessere negli ambienti di lavoro;
- prevedere che quanto incassato grazie alla vendita dei biglietti dei mezzi di trasporto pubblico vengano utilizzati in parte per compensare i possibili effetti negativi sull'ambiente;
- stabilire interventi di compensazione in aree vicine a quelle della Fiera.

La Tabella 5 riporta una sintesi degli effetti potenziali degli interventi previsti dall'Atto Integrativo e le rispettive azioni migliorative per l'attenuazione dei possibili impatti negativi sull'ambiente.

---

<sup>37</sup> Consultare il capitolo 9 "Misure di sostenibilità e indirizzi per il miglioramento" del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

Legenda

POSSIBILITÀ' DI AZIONI MIGLIORATIVE DEGLI EFFETTI	
EFFETTI NON COLLEGABILI CON SPECIFICHE AZIONI MIGLIORATIVE	

	EFFETTI AMBIENTALI POTENZIALI	POSSIBILI AZIONI MIGLIORATIVE
<b>ARIA</b>	Emissioni di sostanze inquinanti nella'ria e loro quantità	Raccolta sistematica di dati sulla qualità dell'aria con particolare attenzione al legame con le emissioni da traffico veicolare
<b>FATTORI CLIMALTERANTI</b>	Emissioni dei gas che causano l'effetto serra	Raccolta sistematica di dati sulla qualità dell'aria con particolare attenzione al legame con le emissioni da traffico veicolare
<b>ACQUA</b>	Inquinamento delle acque dei fiumi, dei laghi e di falda	Corretta gestione delle acque meteoriche
<b>SUOLO</b>	Degrado e consumo del suolo	Limitare l'impermeabilizzazione del suolo; Adeguate inserimento nel paesaggio delle strutture
<b>POPOLAZIONE E SALUTE UMANA</b>	Esposizione della popolazione all'inquinamento all'interno e all'esterno degli edifici	Corretta gestione della presenza delle aziende a rischio rilevante, approfondimenti in sede di VIA e verifica compatibilità delle funzioni previste coordinamento di piani di emergenza Eventuale predisposizione di misure di mitigazione necessarie a garantire l'assenza di rischi per la salute e molestia alle attività previste dall'AI
<b>RUMORE</b>	Rumore generato dal traffico dovuto ai veicoli	Previsione di sistemi che aiutino a ridurre i rumori prodotti dal traffico dei veicoli Previsione di stazioni di monitoraggio del livello di rumore stima di eventuali incrementi di rumore, indotti, considerando la sensibilità dei recettori
<b>ENERGIA</b>	Consumi energetici ed efficienza energetica	Impianti di illuminazione a basso consumo di energia
<b>MOBILITA'</b>	Coerenza e integrazione con trasporto pubblico	Incentivi sul costo dei biglietti per l'utilizzo del trasporto pubblico
	Sicurezza delle infrastrutture	
	Comportamenti e sensibilità nei confronti delle diversi tipi di trasporto (pubblico e privato)	Informare la popolazione in modo corretto sull'uso dei mezzi di trasporto pubblico e sull'accessibilità alle aree di sosta
	Miglioramento delle condizioni di traffico veicolare	Posizionamento di un'adeguata segnaletica di accesso/uscita per evitare intasamento dei flussi veicolari Progettazione adeguata delle intersezioni tra le infrastrutture stradali e le aree di sosta valutazione dell'adeguatezza del sistema di accessibilità infrastrutturale in punta est
<b>BIODIVERSITA'</b>	Flora, fauna, habitat, ecosistemi	Inserimento corretto della vegetazione
<b>PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE</b>	Patrimonio storico e architettonico	adeguata qualificazione architettonica degli interventi temporanei e permanenti, per una efficace ricostruzione degli spazi di frangia approfondire VIA per impatti delle opere sul paesaggio, e determinare misure di mitigazione e/o compensazione per quelli visivi/percettivi
<b>IMPATTO SOCIALE</b>	Sostenibilità sociale delle scelte dell'AI	Garantire l'occupazione e condizioni di benessere lavorativo approfondire il processo di partecipazione al fine di ridurre gli eventuali effetti negativi dovuti alla presenza nell'area 2 di una azienda attiva

Tabella 5 - Effetti potenziali e relative misure correttive.

Queste misure migliorative potrebbero avere un effetto positivo soprattutto su alcune componenti ambientali come i fattori climalteranti, l'acqua e il suolo, la biodiversità, grazie, ad esempio, alla previsione di vegetazione e a una gestione corretta delle acque (fiumi, laghi, acqua di falda).

Per il parcheggio di interscambio inoltre un possibile effetto migliorativo potrà derivare dall'attenta applicazione derivante dalla procedura di verifica di esclusione dalla VIA, obbligatoria date le dimensioni degli interventi a raso (dimensione dell'infrastruttura costituita dall'Area 1 Vasca volano e il lotto 1 dell'Area 2). Per quanto riguarda la "mobilità", tariffe adeguate e una comunicazione migliore della presenza di questi parcheggi potrebbero aiutare a limitare gli effetti negativi del traffico. L'impatto sociale degli interventi sarà migliorabile quando saranno fissate le condizioni per l'uso delle nuove strutture di Expo e per garantire il benessere dei lavoratori.

Da ultimo spetta al PII per il post Expo la verifica di compatibilità con la presenza in loco di aziende a rischio di incidente rilevante, che dovrà anche riferirsi alla presenza della funzione di parcheggi remoti fiera.

## **15 - Monitoraggio<sup>38</sup>**

Tutte le trasformazioni del territorio previste dall'Al dovrebbero seguire gli obiettivi di sostenibilità, descritti nel capitolo 2 "Obiettivi di sostenibilità adottati", durante tutto il tempo necessario perché vengano realizzate. Allo scopo di comprendere se le scelte legate a queste trasformazioni rispettano o meno questi obiettivi di sostenibilità, viene effettuato il monitoraggio delle azioni intraprese per trasformare il territorio, durante tutto il periodo necessario per la loro realizzazione, grazie all'individuazione di alcuni parametri collegati a queste. Questi parametri potrebbero essere gli stessi utilizzati per valutare altri processi di trasformazione che comprendono sia quelli già in atto sull'area di Expo 2015 sia quelli che verranno realizzati nella fase successiva alla conclusione dell'evento. Questa attività di monitoraggio sarà svolta dall'Osservatorio di Fiera.

Gli ambiti che saranno sottoposti al monitoraggio sono i seguenti:

- Trasformazione urbanistica;
- Accessibilità e mobilità;
- Energia ed emissioni climalteranti;
- Inquinamento atmosferico, rumore, radiazioni;
- Acque;
- Assetto eco-paesistico e rurale;
- Servizi ambientali;
- Rischi e sicurezza.

---

<sup>38</sup> Consultare il capitolo 10 "Monitoraggio" del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.



## 16 - Osservazioni e contributi pervenuti nella fase di Scoping<sup>39</sup>

In un momento intermedio di condivisione, previsto dal procedimento di valutazione Ambientale Strategica e tenutosi il giorno 23 luglio 2013, erano emerse alcune considerazioni e pareri di cui si è tenuto conto durante il processo di elaborazione della VAS e che sono illustrati nella tabella 6.

Ente	Osservazioni/comunicazioni
Parco Agricolo Sud Milano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'area Dazio di via Novara è considerata idonea per accogliere i parcheggi di interscambio;</li> <li>• Per ridurre l'impatto dei parcheggi sull'ambiente e per favorire il loro inserimento nel paesaggio del Parco, si ritiene necessario prevedere l'inserimento di filari d'alberi, di zone a verde e di alberi singoli.</li> </ul>
Comune di Milano, Settore Politiche Ambientali, Servizio Tutela Acque e Territorio	Per quanto riguarda la localizzazione dei parcheggi remoti Expo, sono stati richiamate le prescrizioni date dal Parere Motivato nell'ambito della VAS dell'AdP Expo: "In merito alla localizzazione definitiva (...dei parcheggi remoti...) non essendo state ancora individuate possibili soluzioni condivise, si sottolinea che alla luce della necessità di individuare ipotesi di localizzazione, dovrà essere attivato uno specifico percorso per la definizione di un piano parcheggi, il quale dovrà giungere ad una soluzione progettuale che rispetti gli obiettivi di quota modale posti dal Dossier di Candidatura e dovrà essere coerente agli obiettivi di sostenibilità dichiarati dal Rapporto Ambientale Expo"..
Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La VAS dovrà tenere conto di come sarà l'area di EXPO successivamente all'evento allo scopo di ridurre il consumo di risorse ambientali e contenere gli effetti sul territorio dovuti al polo fieristico;</li> <li>• Per rendere più sostenibili eventuali aree di sosta in eccesso rispetto alle necessità del futuro, il Rapporto Ambientale dovrebbe individuare le azioni perché queste in queste aree venga ripristinata la natura che esisteva prima degli interventi di costruzione dei parcheggi e proporre soluzioni sostenibili per la loro realizzazione;</li> <li>• Prevedere opportune schermature verdi lungo il perimetro al fine di ridurre l'impatto nel parcheggio di via Novara.</li> </ul>
ASL Milano 1	Nelle strategie del MASTERPLAN tenere conto della qualità dei terreni e delle acque sotterranee per quanto riguarda le situazioni di inquinamento già esistenti e della presenza di aziende che svolgono attività rischiose per l'ambiente.
Regione Lombardia, DG Agricoltura	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I parcheggi P5 e P6 e la sottostazione elettrica non saranno soggetti alla VAS perché già sottoposti a verifica e alla VIA<sup>40</sup>;</li> <li>• La sottostazione elettrica presenta nel Documento di Scoping presenta un'area più estesa rispetto al progetto proposto dalla VIA;</li> <li>• E' necessario fare riferimento al criterio generale di contenimento dell'uso del suolo agricolo e del riutilizzo di superfici già impermeabilizzate.</li> </ul>

Tabella 6 – Osservazioni e comunicazioni.

<sup>39</sup> Consultare il capitolo 11 "Partecipazione", paragrafo 11.1, del Rapporto Ambientale per eventuali approfondimenti.

<sup>40</sup> La VIA è uno strumento per individuare, descrivere e valutare gli effetti diretti ed indiretti di un progetto sulla salute umana e su alcune componenti ambientali come la fauna, la flora, il suolo, le acque, l'aria, il clima, il paesaggio e il patrimonio culturale e sull'interazione fra questi fattori e componenti.

## 17 – Ambito di influenza Atto Integrativo AdP Fiera – Sintesi

Per meglio chiarire l'Ambito di influenza dell'Atto Integrativo all'Accordo di Programma Fiera è necessario ricordare alcuni elementi fondamentali.

L'obiettivo sostanziale dell'Atto Integrativo è coordinare le previsioni dell'AdP Fiera con quelle dell'AdP Expo e di risolvere le interferenze esistenti, individuando soluzioni per la ricollocazione delle strutture e infrastrutture interferenti senza recare pregiudizio alla funzionalità del polo fieristico e garantendo l'attuazione dell'evento Expo e il processo di trasformazione urbanistica nella fase post Expo. Come anticipato nelle premesse, alcuni elementi presenti nell'AdP Fiera costituiscono effettive interferenze rispetto alle opere Expo, in quanto costruzioni già realizzate e presenti in sito, mentre altri riguardano funzioni contemplate dall'AdP Fiera in via previsionale ma non ancora insediate sul territorio.

**La soluzione delle interferenze ha avuto carattere di priorità ed urgenza in quanto direttamente condizionante l'effettivo avvio dei lavori dell'Esposizione Universale e riguarda i parcheggi di prossimità e la sottostazione elettrica<sup>41</sup>.**

**I parcheggi di prossimità (P5 e P6)**, sono stati ricollocati in un'area<sup>42</sup> di compensazione<sup>43</sup>, cosiddetta "Area Parco Nord" in località Mazzo di Rho, ricompresa nel perimetro dell'AdP Fiera e, in conformità alla disciplina urbanistica vigente, a seguito del rilascio di Permesso di Costruire da parte del Comune di Rho<sup>44</sup>, la loro realizzazione è stata completata nel mese di aprile 2013. In sostituzione di parte dell'area di compensazione "Parco Nord", in cui sono stati ricollocati i suddetti parcheggi di prossimità, è stata individuata, per concorrere al soddisfacimento degli standard relativi al verde di uso pubblico del polo fieristico, l'area del nuovo parco pubblico posto di fronte a Villa Burba, già trasferita in proprietà al Comune di Rho da parte di Fondazione Fiera Milano e già attrezzata a parco. Per la nuova realizzazione dei parcheggi è stata effettuata, al fine delle valutazioni dei possibili effetti ambientali, la verifica di esclusione dalla VIA.

Per quanto riguarda la **sottostazione elettrica**, l'interferenza è stata risolta in via definitiva con la decisione di dismettere la sottostazione elettrica esistente e di realizzarne una nuova esterna al perimetro Expo, in un'area agricola di circa 12.000 mq in Comune di Rho, situata in prossimità dello svincolo A8-Rho Monza e della vasca volano "L2" I.A.No.Mi. Il progetto è stato approvato mediante Intesa Stato-Regione ex DPR 383/94 con effetti di variante urbanistica nella seduta della Conferenza dei Servizi Permanente del 22 luglio 2012. La realizzazione della nuova sottostazione elettrica è stata completata.

Per tali elementi gli atti e i procedimenti di valutazione attivati e non inclusi nella presente VAS, sono richiamati nel capitolo 9

Per quanto riguarda gli elementi previsionali, nel coordinamento e risoluzione delle interferenze tra i due AdP, si è reso anche necessario verificare la permanenza della validità dei dimensionamenti operati all'approvazione dell'AdP Fiera, relativamente ai parcheggi remoti e al parcheggio di interscambio<sup>45</sup>: i risultati di tali approfondimenti hanno portato ad una prevista domanda di parcheggio ridotta rispetto a quanto previsto dall'AdP Fiera, in entrambi i casi.

---

<sup>41</sup> Soluzioni non rientranti nella proposta di variante urbanistica che accompagna l'Al AdP Fiera oggetto di questa valutazione

<sup>42</sup> di proprietà di Fondazione Fiera Milano

<sup>43</sup> A compensazione dei parcheggi previsti originariamente in area "Triulza

<sup>44</sup> Crf. Al AdP Fiera Relazione di Variante urbanistica

<sup>45</sup> A tal fine è stato attivato da parte della Segreteria Tecnica un **Gruppo Operativo Accessibilità**, come gruppo di lavoro interno di ausilio, che ha commissionato due studi specifici di approfondimento indipendenti per approfondire le analisi alla base delle future scelte urbanistiche-territoriali da compiere: Studio di mobilità ed analisi del sistema di sosta del Polo Fieristico, con oggetto l'analisi dell'evoluzione della domanda di parcheggio nel periodo 2006 – 2012, predisposto da Systematica su incarico di Fondazione Fiera e lo Studio per la verifica e revisione del dimensionamento del parcheggio di interscambio presso la stazione Rho-Fiera, predisposto dal Comune di Milano con il supporto di AMAT

Le analisi e considerazioni svolte nello Studio per la verifica e revisione del dimensionamento del **parcheggio pubblico di interscambio** presso la stazione Rho-Fiera, predisposto dal Comune di Milano con il supporto di AMAT infatti, hanno portato alla conclusione che sia possibile ridurre la capacità dello stesso dai 2.000 posti auto attualmente previsti, a 1.400 – 1.500 p.a. La proposta condivisa presentata nell'AI AdP Fiera oggetto della presente VAS, conferma la localizzazione in corrispondenza della area vasca volano di laminazione del torrente Cagnola – interna al perimetro dell'AdP Expo, ma esterna a quello dell'AdP Fiera - prossima alla stazione ferroviaria Milano-Torino e all'accesso della linea metropolitana M1. Tuttavia, considerati i vincoli indotti dalla presenza della vasca di laminazione, si è reso necessario suddividere il progetto dell'infrastruttura in due lotti di cui il secondo su un'ulteriore area reperita – all'esterno del perimetro dell'AdP Fiera e dell'AdP Expo – nell'adiacente zona industriale di Mazzo di Rho, in corrispondenza dell'area industriale privata sita in via Grandi (soluzione a raso per circa 300 posti auto). Il tutto ferma restando la possibilità di realizzare, in una successiva fase attuativa, un parcheggio mediante soluzione di parchemento in struttura in corrispondenza del secondo lotto funzionale di via Grandi, fino a coprire il fabbisogno complessivo di circa 1.500 posti auto stimato dallo studio condotto dal Comune di Milano sopra richiamato.

Per quanto riguarda il sistema dei **parcheggi remoti** al servizio del Polo Fiera, lo Studio di approfondimento tecnico sviluppato “Studio di Mobilità ed Analisi del Sistema di Sosta” realizzato da Systematica, ha portato alla rideterminazione del fabbisogno attuale, riducendolo dai 4.000 posti auto previsti originariamente a 2.500 p.a.. Inoltre è emerso che i parcheggi remoti sono utilizzati quasi esclusivamente in occasione delle manifestazione fieristiche di maggior richiamo per un totale di circa 20 giorni/anno, quindi si è valutata la possibilità di non prevedere la realizzazione di strutture appositamente dedicate, ma di agire piuttosto su livelli gestionali che consentano utilizzi multifunzionali compatibili.

Nello specifico nel presente AI all'AdP Fiera si definisce una soluzione che contempla:

- l'individuazione di una localizzazione identificata in un polo di capienza complessiva di 1.500 posti auto, costituito dal parcheggio esistente di proprietà comunale sito in via Novara località “Dazio”. In base al PGT di Milano, questo ricade in un'area all'interno del perimetro del Parco Agricolo Sud e trattandosi di struttura pubblica esistente, legittimata ai sensi dell'art. 13.2 delle N.d.A. del Piano dei Servizi del PGT, la sua individuazione quale parcheggio remoto a servizio del polo esterno della Fiera attiene esclusivamente ad aspetti gestionali-manutentivi e non necessita di variante urbanistica;
- l'identificazione di una localizzazione dei restanti 1.000 posti auto, preferibilmente al margine est dell'area Expo, da intendersi non in termini aggiuntivi alla dotazione dei parcheggi del PII, o dello strumento attuativo da prevedersi per la fase post-Expo, ma da regolamentare negli atti convenzionali urbanistici nell'ambito di una gestione promiscua, oppure l'eventuale possibilità di reperimento della dotazione di posti auto, in tutto o in parte al di fuori del perimetro dell'Accordo di Programma Expo e del PII o dello strumento attuativo per la fase post-Expo, nell'ambito di aree o strutture di parcheggio esistenti o in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, qualora la localizzazione risultasse funzionale alle necessità di parcheggi remoti al servizio del Polo Fieristico.

In sintesi quindi si può rilevare che i contenuti specifici della proposta di variante alla disciplina urbanistica riguardano, in particolare (si veda paragrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**):

- a. La nuova previsione dei parcheggi di interscambio in Comune di Rho (Area 1 “vasca volano” e Area 2 di via Grandi);
- b. La nuova previsione di parcheggi remoti localizzabili preferibilmente al margine est dell'area Expo, nel Comune di Milano<sup>46</sup>.

L'ambito di influenza dell'AI all'AdP Fiera, si riferisce dunque in primo luogo alle ipotesi di influenza basate su possibili interazioni fisiche dettate dalle soluzioni alle interferenze e alle previsioni da coerenzicare.

<sup>46</sup> Cfr. articolo unico NTA proposta variante alla disciplina urbanistica del Comune di Milano, comma 2 e 3



Sulla base delle proposte sopra riassunte, l'Ambito di influenza dell'Atto Integrativo all'AdP Fiera viene individuato tenendo in considerazione 4 livelli principali di influenza, che sono:

1. influenza diretta sulle aree coinvolte, ovvero il coinvolgimento dei territori direttamente interessati sui quali si sviluppa il Polo Fieristico e che ospiteranno il progetto espositivo per EXPO 2015 e la successiva riqualificazione dell'area nel Post Expo.
2. influenza di prossimità, che è una integrazione del precedente che estende l'ambito di influenza dell'AI AdP Fiera ai livelli amministrativi, dal momento che il livello comunale è quello cui spettano le decisioni territoriali e urbanistiche e che riguarda i Comuni di Milano, Rho e Pero ma interessa in particolare i Comuni di Milano e Rho
3. per quanto riguarda l'ambito di influenza allargata, le scelte in particolare relativamente ai flussi di traffico, sulla qualità dell'aria e sulla relazione con elementi idrografici potrebbero avere influenza anche nella fascia dei Comuni di Arese, Baranzate, Cornaredo, Lainate, Pogliano Milanese, Pregnana Milanese e Settimo Milanese
4. L'ambito di influenza indiretta infine riguarda tematiche e territori né direttamente connessi agli elementi dell'AI all'AdP Fiera e non direttamente localizzabili, ma che potrebbero essere comunque interessati da questi, ossia che potrebbero essere coinvolti da possibili effetti indotti e/o da effetti cumulativi, come ad esempio le eventuali aree o strutture su cui potranno essere localizzati i parcheggi remoti al di fuori del perimetro Expo e del PII (cfr. comma 3 NTA proposta di variante alla disciplina urbanistica Comune di Milano)

In linea generale si sottolinea che per quanto riguarda la Proposta di Variante urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera, nel presente RA (e relativa Sintesi Non Tecnica) si tiene in considerazione che, dal momento che l'ambito territoriale interessato è oggetto di profonde trasformazioni, vi sono numerosi fattori che rendono articolato e complesso l'intero processo decisionale, in relazione anche al legame con EXPO 2015 e soprattutto con lo sviluppo del post Expo. Inoltre la definizione delle soluzioni strategiche più idonee di fatto rende ancora dinamico e aperto il processo decisionale del Post Expo e di conseguenza l'ambito di influenza del presente AI AdP Fiera.

Deve essere sottolineato inoltre che tutte le decisioni assunte sia in termini localizzativi che di dimensionamento non fanno comunque ipotizzare un accrescimento di eventuali effetti ambientali significativi in quanto insistono in prevalenza su aree già urbanizzate e definiscono soluzioni aggiornate sulla base di studi di approfondimento che prevedono una riduzione del numero di posti auto previsti nell'AdP Fiera