



Associazione  
**Amici del Milanino**

Via Donizetti, 7 – 20095 Cusano Milanino  
Info 02 619 62 33  
amicidelmilanino@gmail.com

Spett.le  
Comune di Cusano Milanino  
Settore pianificazione e qualità urbana  
Servizio urbanistica

Cusano Milanino, 15 marzo 2019

Oggetto: Parere in merito alla proposta di variante generale del PGT (Documento di Piano, Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica) e relativa valutazione ambientale strategica pubblicata in data 15 febbraio 2019

La sottoscritta associazione trasmette in allegato le osservazioni di cui all'oggetto.

Associazione Amici del Milanino

Il Presidente

Mariano Borghi

il Vice Presidente

Franco Belloni

## PREMESSA

L'insieme dei documenti pubblicati appare incompleto per una prima discussione pubblica e la valutazione della sostenibilità ambientale delle scelte del nuovo piano.

Rileviamo infatti che:

- non è presente il Piano delle Regole aggiornato;
- non è presente il Piano dei Servizi aggiornato;
- il "Quadro Programmatico – Relazione illustrativa" è in gran parte la riproposizione del documento "Rinnoviamo la Città" pubblicato al termine del percorso partecipativo effettuato nel 2017. Solo nelle pagine finali si introducono gli ambiti urbanistici e le aree progetto che il nuovo PGT definisce.
- il documento "Ambiti urbanistici" appare una semplice bozza di lavoro, con gran parte dei contenuti ancora da mettere a punto.

A causa della incompletezza della bozza proposta, risulta oltremodo difficile esprimere un parere che contribuisca ragionevolmente al suo miglioramento. Per questo, pur dando atto che l'elaborazione della variante è stata preceduta da un articolato percorso partecipativo nel quale le parti sociali ed i cittadini poterono avanzare proposte e segnalare problemi, la loro partecipazione al procedimento di VAS rischia di essere meramente formale senza possibilità di influire in modo significativo sul procedimento stesso.

Ciò nonostante, l'Associazione non si esime dal segnalare le proprie osservazioni sui documenti pubblicati.

## 1. QUADRO CONOSCITIVO

Come quadro conoscitivo e ricognitivo viene riproposto l'analogo documento del PGT 2012 (datato 2011), integrato da:

- il documento "Rinnoviamo la città", pubblicato al termine del percorso partecipativo e che descrive istanze, problemi, ipotesi di intervento emerse in quella fase
- l'aggiornamento delle tabelle numeriche e statistiche, che include anche una sezione (non presente nel quadro conoscitivo precedente) relativa ai centri commerciali e alle strutture di vendita grandi e medie presenti in Cusano e nei comuni confinanti (Cinisello, Bresso, Cormano, Paderno, Sesto S.G)
- lo stato di attuazione del PGT 2012: vengono descritti gli ambiti di trasformazione definiti dal PGT vigente con la precisazione che AT4 (Stazione Nord) e AT5 (Esselunga) sono stati attuati e gli altri no.

### 1.1

In considerazione dei cambiamenti intervenuti dal 2011 ad oggi sul territorio e nel quadro normativo generale riteniamo tale approccio inadeguato a costituire la base per motivare o indirizzare le variazioni che la revisione del PGT propone.

Segnaliamo in particolare:

#### 1.1.1

L'entrata in funzione dell'Esselunga di via Sormani/Unione a novembre 2016. Prima di considerare l'accoglimento della richiesta della proprietà di incremento della superficie di vendita, sarebbe opportuna una analisi dell'impatto che l'evento ha avuto sul traffico (e quindi sull'inquinamento dell'aria e sulla vivibilità dell'intero comune, date le sue ridottissime dimensioni spaziali) e sulla rete dei negozi di vicinato.

#### 1.1.2

L'entrata in funzione della nuova stazione delle Ferrovie Nord a servizio sia di Cusano che di Cormano, con una dotazione di parcheggi ridotta sul lato di Cormano e riservata ai residenti di Cormano in una quota significativa, quale impatto ha avuto nel nostro comune sul traffico e sul fabbisogno di aree di sosta?

#### 1.1.3

Il problema del Seveso, con le sue periodiche esondazioni e la questione caldissima delle vasche di laminazione in progetto lungo il suo corso. La nuova legge sulla invarianza idraulica. Questi temi sono timidamente emersi durante la fase partecipativa, ma a nostro avviso non trovano sufficiente riscontro nelle scelte concrete operate dal piano.

#### 1.1.4

La metrotranvia Milano-Seregno ed il suo impatto non sembrano avere un ruolo nelle analisi del piano, pur dopo la presentazione del progetto esecutivo: ci si limita a indicare l'azione "*predisporre un progetto unitario della riqualificazione di via Sormani e degli incroci principali*", di cui però non si trovano sviluppi nei documenti di piano. Si perde così l'opportunità di esaminarne con un'ottica globale gli effetti della metrotranvia sulla circolazione veicolare e pedonale, analizzando le diverse opzioni sul tappeto. Il rischio è quindi quello di dover subire le decisioni di ATM o di Città Metropolitana.

#### 1.1.5

La nuova Rho-Monza. Ampi tratti della nuova infrastruttura sono entrati in funzione. Non si rileva nessun effetto sul traffico di attraversamento del nostro comune?

#### 1.2.

Nel merito dei contenuti e delle analisi proposte dal Quadro Conoscitivo (vecchio) e sue integrazioni (nuove) segnaliamo:

##### 1.2.1 Tema ambientale (par 3.2.1)

Il traffico ed il suo grave impatto sull'ambiente non sono presi in considerazione e, ancora più importante, nei documenti proposti non vediamo nessuna considerazione circa l'effetto su questa componente delle scelte messe in atto dal Piano (variazione dell'edificato residenziale o produttivo, incremento delle attività commerciali, ...)

##### 1.2.2 Il sistema economico produttivo (cap 5)

A supporto del nuovo approccio delle aree di progetto, ci sembrerebbe utile un aggiornamento dell'analisi dei punti di forza e di debolezza del nostro territorio in relazione all'attrattività per l'insediamento di imprese.

##### 1.2.3 Il sistema commerciale (cap 6)

L'analisi della situazione locale ripropone pedissequamente le valutazioni espresse nella indagine conoscitiva svolta nel 2004 a corredo del PRG 2007, sottolineando in particolare che la rete commerciale locale "*sarebbe in grado di ben assorbire l'inserimento di medie strutture di vendita senza destabilizzare la rete esistente*" che addirittura diventerebbe più moderna ed attrattiva.

L'argomento, per la sua importanza e la potenziale gravità delle conseguenze sull'intera comunità, meriterebbe ben più attenzione.

##### 1.2.4 Il sistema insediativo (cap 7)

Nei documenti pubblicati non troviamo traccia del rilievo dell'edificato esistente, se non per le aree di progetto. Riteniamo imprescindibile il rilievo dello stato di fatto in termini di cubature edificate, altezze, copertura, superficie permeabile ai fini di un corretto governo delle trasformazioni compatibili anche nei tessuti urbani consolidati. In un

territorio interamente costruito come il nostro, esse non possono più essere definite omogeneamente per grandi aree (le vecchie zone dei piani regolatori), ma devono essere modulate più in dettaglio sulla base della compatibilità con il contesto in modo da tenere nel giusto conto le autentiche specificità non più di aree del territorio, ma di singoli isolati o addirittura di unità composte da piccoli gruppi di edifici. Ciò non può essere fatto a prescindere dal rilievo dell'esistente.

Con riferimento in particolare all'ambito della Città Giardino storica, soggetto al vincolo paesaggistico (a norma del decreto 22 gennaio 2004, n.42, codice dei beni culturali e del paesaggio) appare disatteso il requisito della LR 12/2005 che prevede per tali ambiti (art 10, comma 3) la definizione della consistenza volumetrica (o superficie lorda di pavimento) e rapporto di copertura *esistenti*. Il senso di tale requisito è a nostro avviso proprio quello di consentire, sulla base di uno stato di fatto dettagliato, la definizione specifica (e non generalizzata) della trasformabilità compatibile. Ad esempio, pur nella applicazione delle regole del vincolo, interventi simili potrebbero avere un impatto molto diverso in un isolato della prima storica lottizzazione e nell'isolato compreso tra via dei Fiori, via Viole e via Unione.

L'estensione a tutta Milanino dell'ambito Città Giardino, come definito dal nuovo piano, non può certo significare l'applicazione generalizzata delle regole del vincolo, ma semplicemente che si dà atto della delicatezza di questa area, contigua a quella storica. Anche se questi isolati furono edificati in epoche successive, i caratteri della città giardino (assetto viario, densità modesta) sono ad oggi ancora riconoscibili e la loro tutela rischierebbe di essere vanificata da una trasformabilità definita "a prescindere" dalle specifiche situazioni di fatto. L'applicazione corretta di questo principio, che ci aspettiamo di vedere nel nuovo Piano delle Regole, non può, anche qui, prescindere dal rilievo dello stato di fatto.

Considerazioni analoghe possono essere fatte anche per le zone residenziali di Cusano. Dovrebbero essere pubblicati i dati di partenza (rapporto di copertura, cubatura edificata, altezza per ogni isolato) sulla base dei quali vengono fissati i limiti per area del territorio, in modo che sia chiaro se gli indici proposti rappresentano (nella media, ovviamente) una limitazione o una espansione dell'edificato.

Demandare in blocco queste valutazioni alla fase attuativa di ogni singolo progetto ed in particolare alla commissione comunale per il paesaggio, è da questo punto di vista fuorviante, dato che a detta commissione non è conferito nessun potere di limitare le volumetrie realizzabili in conseguenza delle disposizioni del PGT o legislative. Né appare sensato prevedere un processo di contrattazione con l'Ufficio Tecnico per tutti gli interventi sui tessuti urbani consolidati.

Il mancato rilievo generalizzato dello stato di fatto a nostro avviso inficia le analisi di sostenibilità delle scelte di piano, in quanto non è dato conoscere in che misura esse si tradurranno in aumenti di cubatura edificabile.

#### 1.2.5 Il sistema della mobilità (cap 9)

Vengono riproposte le analisi (e le mappe) del PRG 2007 dichiarando che gli *"studi effettuati negli anni scorsi rimangono validi e da valutare anche in relazione alle previsioni di trasformazione che il PGT intende introdurre"*.

Si rimanda alle considerazioni su questo tema già espresse nelle nostre osservazioni preliminari (7 marzo 2018) che intendiamo qui integralmente richiamate.

#### 1.2.6 Quadro Programmatico (cap 13, 14, 15, 16)

L'esigenza di un migliore raccordo con le pianificazioni urbanistiche dei comuni confinanti (con riferimenti specifici a Paderno e Cinisello) era emersa nella fase partecipativa e il coordinamento con i comuni confinanti è definito come una delle strategie del piano. Ora però riscontriamo che non si è ritenuto necessario verificare cosa prevedono ai nostri confini i PGT aggiornati degli altri comuni.

Anche nell'ipotesi che si sia scelto di lasciare alle diverse autorità sovracomunali il rilievo di eventuali non coerenze del nuovo PGT con i relativi strumenti, ignorare questo aspetto potrebbe significare, anche in assenza di incongruità e quindi di rilievi mossi dall'esterno, la perdita di opportunità e quindi di fatto un danno per la nostra comunità.

## 2 DOCUMENTO DI PIANO

### 2.1 Relazione Illustrativa

La Relazione Illustrativa è in gran parte (52 pagine su 63) la riproposta del documento "Rinnoviamo la Città" pubblicato al termine del percorso partecipativo effettuato nel 2017. Gli argomenti sono riproposti in una gerarchia di obiettivi, strategie e azioni. In assenza del Piano delle Regole, del Piano dei Servizi e di altri documenti di dettaglio a supporto, appare più che giustificato il timore che gran parte di queste azioni delineate, che soddisferebbero in gran parte le esigenze emerse nella fase partecipativa, siano destinate a restare sulla carta.

#### 2.1.1

Alcune di esse sono azioni chiaramente esterne al perimetro di azione del PGT ed appaiono piuttosto elementi del programma di una Amministrazione (ad esempio: candidare il progetto di Palazzo Omodei alla assegnazione di fondi). Altre appaiono impraticabili sul territorio comunale (ad esempio: verificare la possibilità di ampliare l'area di divagazione del Seveso). Per il resto esse appaiono come un lungo elenco di cose da fare ma l'incompletezza di questa bozza di piano non permette di valutare in che misura esse siano state tradotte in scelte concrete e quindi in che misura le strategie siano attuate e gli obiettivi perseguiti.

#### 2.1.2

Una considerazione però ci sembra possibile farla. Le azioni previste per la riduzione dell'impatto del traffico sulla città in termini di salute e di vivibilità, sono insufficienti. Riteniamo infatti sia da considerare anche la riduzione del traffico tout court, non solo con interventi e misure di incentivazione della mobilità ciclo-pedonale (ovviamente da prevedere), ma anche con interventi drastici di scoraggiamento del traffico veicolare, soprattutto quello di attraversamento.

Per quanto si faccia, ad esempio, per favorire l'asse commerciale di via Matteotti, l'aria irrespirabile, che spesso vi ristagna a causa della coda permanente di auto, è oggettivamente un ostacolo gravissimo. Allo stesso modo l'aria irrespirabile che avvelena via dei Fiori nelle ore di punta rende quasi insopportabile l'attesa dell'autobus alla fermata.

Siamo uno dei comuni con più alta densità abitativa (con oltre 6000 ab/kmq siamo al 19° posto in Italia su 8000 comuni, al 7° posto se non consideriamo Napoli e i comuni della sua cintura, che presentano densità da megalopoli asiatica) su un territorio urbanizzato oltre il 95%, con tassi di inquinamento dell'aria più che preoccupanti: riteniamo sia ormai improcrastinabile una seria analisi del traffico e l'adozione di misure atte a diminuire significativamente il traffico di attraversamento sia in direzione nord-sud che in direzione est-ovest. A maggior ragione le scelte del PGT che implicano anche un lieve incremento del traffico andrebbero attentamente valutate dal punto di vista del rischio per la salute e la vivibilità e non solo in termini di ricadute benefiche dovute a riqualificazioni o aumento di dotazione di servizi.

## 2.2 Il Piano dei Servizi (cap VIII)

Viste le crescenti difficoltà delle amministrazioni pubbliche nell'offerta di servizi di interesse pubblico e generale, riteniamo utile siano prese in considerazione forme alternative di fornitura degli stessi.

Oltre a quanto già proposto nelle nostre osservazioni preliminari, presentate in data 07.03.2018, circa la residenza come servizio, che qui consideriamo richiamate, segnaliamo un'altra opportunità relativa ai negozi di vicinato.

Le recenti esperienze dimostrano che le convenzioni se correttamente bilanciate sugli interessi pubblici e sulla sostenibilità economica del servizio, possono dare notevoli risultati.

In tale prospettiva, sarebbe utile ampliare il catalogo dei servizi includendo gli esercizi commerciali di vicinato, cioè negozi storici distribuiti sul territorio al servizio dell'utente che oggi si dibattono tra difficoltà spesso insormontabili e hanno poche possibilità di sopravvivenza. Considerare il negozio di vicinato come servizio di interesse pubblico, regolato mediante un atto di asservimento o convenzione, potrebbe consentire la commercializzazione dei diritti edificatori relativi con sgravi significativi per i proprietari e per gli affittuari. Questa opzione riconosce il concetto di servizio pubblico che i negozi di vicinato svolgono e ne facilita la sopravvivenza, contribuendo anche alla riqualificazione urbana non limitata alla sola via Sormani.

## 2.3 Insedimenti commerciali

Il nuovo piano prevede la possibilità di insediare superfici di vendita fino a 3500 mq in tutto l'ambito della Strada Mercato di Via Sormani e fino a 2500 mq in tutte le aree di progetto dell'ambito Luoghi del Lavoro. Tale scelta appare in contrasto con molti degli obiettivi dichiarati e non adeguatamente analizzata nei suoi possibili impatti, che vengono dati per sopportabili confidando in generici interventi di compensazione per nulla dettagliati e dagli effetti non misurabili.

Si intende integralmente richiamata l'osservazione sul tema proposta il 7 marzo 2018

## 2.4 Ambiti urbanistici

### 2.4.1 Parametri urbanistici

Per tutti gli ambiti si annuncia che i parametri urbanistici di riferimento per gli interventi non ordinari saranno specifici per ogni area di progetto. Dato che la bozza di Piano, oltre a Palazzo Omodei, non propone aree di progetto al di fuori dell'ambito produttivo, non si capisce come questi interventi verranno regolati. Saranno consentiti solo interventi ordinari, vietando quindi dappertutto ogni modifica della sagoma dell'edificio oppure la demolizione e ricostruzione? Se così fosse, la riteniamo una scelta assolutamente negativa. In caso contrario, come ci auguriamo che sia, l'incompletezza dei documenti pubblicati rende incomprensibile questa parte del documento di piano.

#### 2.4.2 Area di Progetto Palazzo Omodei

- L'area non appare delimitata in nessuna delle cartografie pubblicate. L'area non è inserita nella tavola DdP\_04b – Aree di Progetto che è limitata all'ambito produttivo.
- Tra le funzioni ammesse ci sono la residenza, l'artigianato, il commercio di vicinato, a nostro avviso del tutto incompatibili con il palazzo, il giardino e piazza Cavour, che immaginiamo sia l'area in questione.

#### 2.4.3 Città Giardino

Riprendendo quanto già espresso in precedenza circa l'estensione dell'ambito a tutta Milanino, auspichiamo che il Piano delle Regole sappia modulare gli interventi consentiti nelle diverse aree di questo ambito. Un approccio uniforme per tutta l'area rischierebbe di non essere adeguato.

Tra i criteri di sostenibilità degli interventi si cita soltanto il contenimento dell'inquinamento acustico dovuto all'autostrada: non comprendiamo come si possa assegnare questa responsabilità solo al proprietario che realizza modifiche al proprio edificio.

Non comprendiamo come non si possa considerare tra le criticità il traffico di attraversamento o attratto dal polo commerciale Esselunga, tema sulla cui sottovalutazione abbiamo già espresso rilievi.

#### 2.4.4 Isolati centrali Matteotti-Zucchi

Tra gli interventi non si prevede nulla di specifico per la protezione e valorizzazione del commercio di vicinato attuale. Parcheggi e piste ciclabili sono richiesti solo in caso di incremento della attività commerciali nell'ambito. Un po' poco, viste le previsioni dell'ambito Strada Mercato Sormani.

In considerazione delle gravi criticità riferite all'inquinamento dell'aria dovuto al traffico, riteniamo indispensabili provvedimenti di riduzione del traffico di attraversamento e del traffico attratto dalle unità commerciali. Non si può considerare attrattivo per il commercio di vicinato un viale da cui scappare il più rapidamente possibile per l'impossibilità di respirare.

Per assicurare davvero una alta qualità ambientale, riteniamo necessario anche un piano di monitoraggio locale del traffico e dell'inquinamento atmosferico con conseguenti azioni di controllo.

#### 2.4.5 Strada Mercato Sormani

L'area è oggi caratterizzata fondamentalmente come asse di scorrimento Nord-Sud ad elevata intensità di traffico. Il tessuto urbano adiacente presenta caratteri disomogenei sotto il profilo morfologico: edifici a cortina, edifici isolati, lotti a bassa copertura, lotti saturati, piano terra con destinazione residenziale, commerciale, di servizio, carenza di

parcheggi privati e parcheggi pubblici assorbiti dai frontisti, parcheggio disordinato sul sedime tranviario, parcheggi sul viale e sulle vie adiacenti permanentemente saturi nelle giornate lavorative, ...

Pur condividendo le necessità di riqualificare l'arredo urbano e lo spazio pubblico, a causa della forte disomogeneità delle possibilità di intervento, l'idea di una via commerciale non appare coerente con l'identità dei luoghi. Più ragionevole, a nostro avviso, considerare i diversi sottoinsiemi dell'intero asse e definire per ognuno di essi finalità di riqualificazione coerenti con le identità specifiche delle sotto-aree.

In assenza dei dettagli attesi nel Piano delle Regole, la previsione di espansione delle medie superfici di vendita fino a 3500 mq non appare adeguatamente valutata nei suoi effetti. Infatti non è chiaro a quali edifici esistenti (oltre a Esselunga) questa opzione sarebbe applicabile e quali edifici potrebbero essere ampliati o costruiti allo scopo.

In ogni modo i criteri di sostenibilità indicati appaiono largamente insufficienti in assenza di un piano parcheggi e di un piano completo del traffico e della mobilità, che consideri anche azioni drastiche di deviazione di una parte del traffico in ingresso da sud e da nord nelle ore critiche su strade esterne di circonvallazione a Cinisello e Bresso.

In considerazione delle gravi criticità, che peraltro il rapporto evidenzia, riteniamo necessario anche un piano di monitoraggio locale del traffico e dell'inquinamento atmosferico a supporto degli interventi conseguenti.

## 3 RAPPORTO AMBIENTALE

### 3.1 Gli spazi di azione del PGT

Il Capitolo 3.1 del rapporto, che definisce i temi ambientali critici sui quali le scelte del piano hanno influenza, ripropone integralmente il cap 5 del Rapporto Ambientale del PGT 2012, con i limiti e le inadeguatezze già all'epoca segnalate.

#### 3.1.1 Aria e cambiamenti climatici

Si attribuisce l'aumento del carico emissivo a "interventi di infrastrutturazione stradale" non meglio precisati e il rischio per la salute dovuto all'incremento del traffico anche locale non è, neanche in linea ipotetica, messo in relazione alle scelte del PGT di incremento di funzioni urbanistiche di per sé generatrici di traffico. Quindi non si considera come spazio di azione del PGT il contenimento se non la riduzione di queste funzioni, né la riduzione drastica del traffico veicolare.

#### 3.1.2. Risorse idriche

Non c'è nessun riferimento alla nuova legge sull'invarianza idraulica né si è ritenuto di aggiornare lo spazio di azione del PGT relativamente all'aumento della permeabilità del suolo con azioni espresse di riduzione delle superfici impermeabili, private ma anche pubbliche.

### 3.2 Spazio di azione del piano

Anche qui, qualificare (nel cap 4) come irrilevante o poco significativa l'incidenza delle politiche di piano su temi come la salute o il rumore è indicativo della sottovalutazione del problema del traffico veicolare indotto dalle scelte di piano.

Anche nel cap 5, si dà atto che la qualità dell'aria è una pesante criticità ma si limita lo spazio di azione del PGT a questo proposito alla qualificazione energetica degli edifici e all'aumento delle forme di mobilità sostenibile. Non vengono considerate azioni espresse di riduzione del traffico e di contenimento o riduzione di funzioni urbanistiche di per sé generatrici di traffico.

### 3.3 Criteri di sostenibilità (cap 6)

Anche qui, a proposito del contenimento dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni dei gas climalteranti, così come per il contenimento dell'inquinamento acustico non si considerano la riduzione delle funzioni generatrici di traffico e la riduzione tout court del traffico veicolare.

In questo modo, a nostro avviso, il quadro all'interno del quale valutare la sostenibilità del piano è deficitario e quindi inadeguato a supportare l'analisi ambientale.

### 3.4 Valutazione della sostenibilità del piano

Al cap 8 il rapporto ci spiega che la *“sostenibilità complessiva della manovra di piano è da mettere in relazione al bilancio tra quanto il piano introduce in termini di ulteriore pressione ambientale e quanto introduce in termini di abbassamento dei livelli di criticità delle componenti ambientali”*.

A nostro avviso tale approccio, anche se condivisibile in linea di principio, appare del tutto inadeguato in considerazione della grave criticità attuale di fattori ambientali quali l'inquinamento dell'aria, il traffico ed il rumore indotto lungo gli assi viari principali e delle caratteristiche specifiche del territorio, che offre limitatissime possibilità di alternative o di compensazioni. Ricordiamo: altissima densità abitativa, urbanizzazione pressoché totale, condizionamenti inamovibili al contorno, come le autostrade A4 a sud e A52 a nord, la SP35 a nord-est e est, un contesto di piena urbanizzazione tutto attorno, con i pochi spazi residui del Parco Nord e del Parco Grugnotorto-Villoresi.

In linea generale, si ritiene che un incremento di una funzione urbana generatrice di fattori di inquinamento ambientale, non possa far riferimento solo a misure compensative delocalizzate ma deve essere valutata anche in termini di sostenibilità rispetto all'ambito interessato.

Nell'ambito del Luoghi del Lavoro consideriamo insufficiente proporre solo meno rumore e più parcheggi come elementi per valutare gli interventi, senza considerare, ad esempio il traffico indotto, il grado di pericolosità delle lavorazioni, l'impatto sull'uso di risorse come l'acqua o il carico su servizi come la fognatura. Anche qui impatti negativi locali non possono essere ritenuti compensati, ad esempio, da piantumazioni nel Parco del Grugnotorto.

Per le considerazioni su esposte non possiamo condividere la valutazione di *“pienamente coerenti”* per le azioni previste nell'ambito di via Sormani e nell'ambito dei Luoghi di lavoro in relazione alle strategie della riduzione del traffico veicolare e dei servizi pubblici (allegato 4 del rapporto ambientale).

La presenza di interventi programmatici non del tutto coerenti con le strategie del piano inficia pertanto la valutazione della sostenibilità ambientale del piano. **Riteniamo quindi che la dichiarata sostenibilità ambientale del piano proposto non sia adeguatamente motivata.**

### 3.5 Il Piano dei Servizi e il Piano delle Regole concorrono alla sostenibilità ambientale (cap 9.3)

Premesso che il Piano delle Regole ed il Piano dei Servizi non sono stati pubblicati, e quindi i contenuti di questa sezione sono ingiudicabili, rileviamo comunque che questo capitolo è una copia del cap 12.3 del Rapporto Ambientale del PGT 2012, con la sola rimozione di alcuni dettagli non più ritenuti applicabili (ad esempio il riferimento alla monetizzazione che era prevista nelle AT per finanziare la riqualificazione di servizi esistenti, il riferimento allo spostamento del Centro Cottura fuori dal Parco Matteotti, l'ipotesi di destinazione dell'edificio ex-Bigatti in viale Buffoli).

Rimane però, come intervento programmatico espresso dal Piano dei Servizi, la classificazione come area agricola del Parco Grugnotorto Villoresi con contemporaneo scomputo dell'area dal piano dei servizi: questa operazione fu fatta già dal PGT 2012!

### 3.6 Verifica della compatibilità e sostenibilità ambientale

Il cap 14 spiega come si sia verificata la sostenibilità ambientale degli interventi specifici previsti dal piano. L'allegato 5 riassume in forma tabellare, per tutti gli ambiti e le relative aree di progetto, gli obiettivi, i criteri con cui valutare la sostenibilità e le prescrizioni per l'attuazione. Richiamando quindi le considerazioni già espresse al par 2.4, aggiungiamo anche le seguenti:

- L'invarianza idraulica e idrologica è già un obbligo di legge esteso a tutto il territorio.
- Il rinvio alla "fase di istruttoria e pareri di conformità" della verifica degli impatti, che quindi il rapporto non tratta, non si capisce se è riferito a qualsiasi intervento in qualsiasi ambito o solo agli interventi non ordinari delle aree di progetto, regolati da apposite procedure. Si introduce forse una fase di valutazione di impatto ambientale in fase attuativa anche per autorizzare o negare gli interventi ordinari?
- In assenza del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi, **tutte le asserzioni di verificata sostenibilità del piano proposto appaiono non adeguatamente motivate.**

### 3.6 Gli scenari alternativi di piano (cap 12)

La dichiarazione che *"lo scenario assunto dal PGT è quello che ... ottimizza i principali fattori di sostenibilità ambientale"*, senza nessuna analisi specifica per confrontare, anche in modo quantitativo, l'impatto sui diversi aspetti ambientali e paesistici delle alternative possibili, non è coerente con il requisito di legge che prevede una *"sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate ed una descrizione di come è stata effettuata la valutazione"* [allegato 1a, DGR Lombardia n. 9/761 del 10.11.2010].

Il rapporto non spiega ad esempio, perché quanto proposto dal PGT per l'ambito di via Sormani sia meglio dal punto vista ambientale e paesistico di quanto previsto per la stessa area dal PGT vigente.

Riteniamo quindi la valutazione ambientale proposta non conforme al modello procedurale ed organizzativo di legge.

### 3.7 Monitoraggio dell'impatto delle azioni di piano

#### 3.7.1 Mancata attuazione

Non siamo a conoscenza che siano stati ad oggi pubblicati i Rapporti di Monitoraggio che il PGT 2012 (Rapporto ambientale cap 20) prevedeva almeno biennali.

Tale inadempienza da un lato sottrae alle analisi di questo rapporto la affidabilità che avrebbe potuto derivare da una costante e duratura attenzione alle tematiche ambientali e alla loro evoluzione a seguito della attuazione delle misure del piano. Dall'altro non consente di valutare in che misura gli indicatori per il monitoraggio, che questo rapporto ambientale sostanzialmente ripropone, siano efficaci e sufficienti.

### 3.7.2 Proposta degli indicatori

Premesso quanto sopra, tra gli indicatori di contesto riteniamo privi di utilità pratica, visto lo stato di completa saturazione della urbanizzazione del nostro territorio, gli indicatori 3, 4 e 5.

D'altro canto, visto il nuovo tema dell'invarianza idraulica, ci sembrerebbe importante aggiungere qualcosa che consenta di valutare la variazione nel tempo del carico sulla fognatura comunale (il fabbisogno idrico, indice 1, di per sé non riporta direttamente allo scarico in fogna) e un indice che dia conto della variazione della superficie permeabile.