

## **Allegato 1**

**Relazione istruttoria del percorso di VAS  
della proposta di Atto Integrativo (DGR IX/1468 del 30/03/2011)  
dell'Accordo di Programma “per la qualificazione 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” (DPGR 58521/1994 e successive  
integrazioni e modifiche) al fine di coordinare le previsioni con  
l'Accordo di Programma promosso dal Sindaco del Comune di Milano  
il 17 ottobre 2008, “per consentire la realizzazione dell'Expo 2015 e la  
riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento  
dell'evento” (DGR 8211/2008)**

### **INDICE**

<b>1</b>	<b>INFORMAZIONI GENERALI</b>	<b><u>pag. 3</u></b>
	1.0 PREMESSA	
	1.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO	
	1.2 LOCALIZZAZIONE	
<b>2</b>	<b>ASPETTI PROCEDURALI</b>	<b><u>pag. 5</u></b>
	2.1 AVVIO DEL PROCEDIMENTO	
	2.1.1 Atto di avvio del procedimento	
	2.1.2 Soggetti coinvolti	
	2.2 MESSA A DISPOSIZIONE DELL'INFORMAZIONE	
	2.2.1 Documento di orientamento iniziale della VAS – Documento di Scoping	
	2.2.2 Proposta di variante urbanistica al PGT del Comune Rho e al PGT del Comune di Milano, Rapporto ambientale e Sintesi non tecnica	
	2.3 CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE	
	2.3.1 Prima conferenza di valutazione	
	2.3.2 Seconda conferenza di valutazione	
	2.3.3 Partecipazione del pubblico	
<b>3</b>	<b>PRINCIPALI CONTENUTI DELL'A.I. ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA</b>	<b><u>pag. 8</u></b>
	3.1 ELABORATI DELL'ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA	
	3.1.1 Proposta di variante urbanistica al PGT del Comune di Rho	
	3.1.2 Proposta di variante urbanistica al PGT del Comune di Milano	
	3.1.3 Valutazione Ambientale Strategica	
	3.2 FINALITÀ E/O OBIETTIVI PRINCIPALI DELL'A.I. ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA	
	3.3 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'A.I. ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA	
<b>4</b>	<b>PRINCIPALI CONTENUTI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE</b>	<b><u>pag. 10</u></b>
	4.1 CONTENUTI PRINCIPALI DEL RAPPORTO AMBIENTALE	
	4.1.1 Obiettivi di sostenibilità ambientale	
	4.1.2 Analisi del contesto	

- 4.1.3 Scenari di riferimento
- 4.1.4 Individuazione di alternative dell'Al AdP Fiera
- 4.1.5 Stima degli effetti
- 4.1.6 Misure di mitigazione e compensazione
- 4.1.7 Analisi di coerenza interna
- 4.1.8 Analisi di coerenza esterna
- 4.2 VALUTAZIONE DI INCIDENZA
  - 4.2.1 Interferenza con i Siti Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)
- 4.3 MONITORAGGIO
  - 4.3.1 Sistema di monitoraggio

## **5 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO**

**pag. 16**

- 5.1 IL NUCLEO TECNICO REGIONALE VAS
- 5.2 CONSIDERAZIONI IN MERITO AI FATTORI AMBIENTALI INTERFERITI
- 5.3 CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLE AZIONI DI PIANO
- 5.4 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE
  - 5.4.1 Punti di attenzione
  - 5.4.2 Prescrizioni

## 1. INFORMAZIONI GENERALI

### 1.0 PREMESSA

Il percorso di integrazione ambientale e valutazione di sostenibilità che si esporrà di seguito è caratterizzato, principalmente, dalla complessità del Piano, ovvero, degli strumenti di programmazione impiegati nel tentativo di realizzare, per tempo, le strutture necessarie allo svolgimento dell'Esposizione Universale del 2015.

Infatti, procedendo cronologicamente si sono susseguiti:

**D.P.G.R. n. 58521, 8/04/1994** e s.m.i., **approvazione** Accordo di Programma - a promozione regionale - "per la qualificazione 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" (Denominato "**AdP Fiera**").

**DPGR n. 7471 4/08/2011** - approvazione Accordo di Programma, **promosso dal Comune di Milano** con adesione regionale, "... finalizzato a consentire la realizzazione dell'esposizione Universale 2015, anche attraverso la definizione dell'idonea disciplina urbanistica e la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento".

Le aree ricomprese all'interno del perimetro dell'AdP, sia collocate in Comune di Rho che in Comune di Milano, sono state assoggettate ad un'unica disciplina urbanistica, con disposizioni specifiche da attuare in relazione alla fase EXPO, e con disposizioni specifiche da attuare nella fase post EXPO, coordinate tra loro. (Denominato "**AdP Expo**").

l'**AdP Expo** interessa e si sovrappone parzialmente al vigente "**AdP Fiera**" e per tale motivo si è resa necessaria una valutazione per la **ricollocazione di alcune funzioni** originariamente previste dall'AdP Fiera.

Al fine di non gravare sull'ordinaria procedura, ed i tempi di attuazione, dell'AdP Expo contemporaneamente all'opportunità di meglio esaminare e approfondire le problematiche riscontrabili in corrispondenza delle aree interessate da entrambi gli accordi, è stato promosso dalla Regione Lombardia l'**Atto Integrativo all'AdP Fiera**.

#### **"Atto Integrativo AdP Fiera"**

**DGR IX/1468 del 30/03/2011** - promozione Atto integrativo all'AdP Fiera con la finalità di rendere coerenti e raccordare le previsioni dei due accordi di programma e di risolvere le situazioni eventuali di interferenza, dando altresì atto che tale raccordo potrà prevedere una ripermimetrazione dell'AdP Fiera ed avere altresì effetti di variante urbanistica. 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.

### 1.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per gli Accordi di Programma:

- Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267
- Legge Regionale 14 marzo 2003, n. 2

Per la VAS:

- Direttiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo e del Consiglio, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- Direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale;
- Direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia;
- Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale", e ss.mm.ii.;

- Legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 “Legge per il governo del territorio”, articolo 4 che introduce la valutazione ambientale dei piani (VAS) dando attuazione alla Direttiva 2001/42/CE;
- Deliberazione del Consiglio regionale 13 marzo 2007, n. 8/351 “Indirizzi generali per la Valutazione Ambientale di piani e programmi”;
- Deliberazione di Giunta regionale 10 novembre 2010, n. 9/761 - “Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4, l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007) – Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 29 giugno 2010, n. 128, con modifica ed integrazione delle dd.g.r. 27 dicembre 2007, n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971” (Allegato 1I – Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) – Accordo di Programma promosso dalla Regione comportante variante urbanistica);

Per la Valutazione di Incidenza:

- Direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;
- DPR 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali nonché della flora e della fauna selvatiche" e s.m.i.;
- Legge regionale 30 novembre 1983, n.86 "Piano generale delle aree regionali protette. Norme per l'istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale" e s.m.i. (art. 25 bis);
- Deliberazione di Giunta regionale 8 agosto 2003, n. 7/14106 “Elenco dei proposti siti di importanza comunitaria ai sensi della direttiva 92/43/CEE per la Lombardia, individuazione dei soggetti gestori e modalità procedurali per l'applicazione della valutazione d'incidenza” e s.m.i.;
- la deliberazione di Giunta regionale 26 novembre 2008, n. 8/8515 “Modalità per l'attuazione della Rete Ecologica Regionale in raccordo con la programmazione territoriale”;

## **1.2 LOCALIZZAZIONE**

Comuni di Rho, Milano e Pero.

## 2. ASPETTI PROCEDURALI

### 2.1 AVVIO DEL PROCEDIMENTO

#### 2.1.1 Atto di avvio del procedimento

D.G.R. n. IX/1468, seduta del 30/03/2011, di promozione “dell’Atto Integrativo dell’Accordo di Programma per la qualificazione e lo sviluppo del sistema fieristico lombardo attraverso la realizzazione del Polo esterno della Fiera di Pero-Rho e la riqualificazione del Polo urbano (DPGR 58521/1994) e per coordinare le previsioni con l’Accordo di Programma promosso dal Sindaco del Comune di Milano il 17 ottobre 2008, al fine di consentire la realizzazione dell’Expo 2015 e la riqualificazione dell’area dopo l’evento (DGR 8211/2008)” e contestuale avvio del procedimento di VAS, pubblicata sul BURL e sul sito web SIVAS.

#### 2.1.2 Soggetti coinvolti

##### **Proponente**

Regione Lombardia - DG Presidenza - DC Programmazione Integrata e finanza

##### **Autorità procedente**

Regione Lombardia - DG Presidenza - DC Programmazione Integrata e finanza successivamente sostituita dalla DG Casa, Housing sociale, Expo 2015 e Internazionalizzazione delle imprese – Struttura “Progetti Strategici, Expo 2015 e Sviluppo del post-Expo”

##### **Autorità competente per la VAS**

Regione Lombardia – DG Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo – Struttura Fondamenti, Strategie per il governo del territorio e VAS

##### **Soggetti interessati**

L’Autorità Procedente, d’intesa con l’Autorità Competente, ha individuato con decreto dirigenziale n. 5752 del 23 giugno 2011 i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati da coinvolgere nel processo di VAS e indicato le modalità di informazione e partecipazione del pubblico, nonché di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni.

Inoltre, in allegato al Documento di scoping è stato riportato un elenco che definisce “il pubblico e il pubblico interessato”.

### 2.2 MESSA A DISPOSIZIONE DELL’INFORMAZIONE

#### 2.2.1 Documento di orientamento iniziale della VAS (Documento di scoping)

In data 9/07/2013 è stato pubblicato sui siti web istituzionali il documento di scoping, contenente lo schema del percorso metodologico procedurale definito, gli obiettivi di sostenibilità dell’Accordo di Programma, l’ambito di influenza, la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e la verifica delle possibili interferenze con i siti Rete Natura 2000.

L’Autorità Procedente ha dato avviso della pubblicazione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati tramite nota prot. n. A1.2013.0053741 del 8/07/2013.

L’Autorità Procedente ha fissato il termine per la presentazione dei contributi al 24/09/2013

##### Indirizzi web dove è possibile reperire il documento

sito web dell’Autorità competente per la VAS – D.G. Territorio e Urbanistica

<http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas>

sito web del Comune di Milano, Rho e Pero:

<http://www.comune.rho.mi.it/Gestione-del-territorio/Gestione-del-Territorio/Accordo-di-programma-per-Fiera-atto-integrativo-dp3>

<http://www.comune.pero.mi.it/Uffici-Comunali/Urbanistica/Accordo-di-Programma-Fiera>

## **2.2.2 Proposta di variante urbanistica al PGT del Comune di Rho e al PGT del Comune di Milano, Rapporto ambientale e Sintesi non tecnica**

In data 21/01/2015 sono stati pubblicati sui siti web istituzionali gli elaborati di proposta di variante urbanistica al PGT del Comune di Rho e al PGT del Comune di Milano, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica.

L'Autorità Procedente ha comunicato ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati la messa a disposizione tramite nota Prot. A1.2015.0004951 del 19/01/2015.

Il termine di 60 giorni dalla messa a disposizione per la presentazione delle osservazioni e dei pareri è stato previsto con scadenza in data 22/03/2015.

Indirizzi web dove è possibile reperire il documento

sito web dell'Autorità competente per la VAS – D.G. Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo

<http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/jsp/procedimenti/schedaProcedimento.jsf?idPiano=37281&idTipoProcedimento=1#>

sito web del Comune di Rho

<http://www.comune.rho.mi.it/Gestione-del-territorio/Gestione-del-Territorio/Accordo-di-programma-per-Fiera-atto-integrativo-dp3>

sito web del Comune di Milano

<http://www.comune.milano.it/dseserver/WebCity/documenti.nsf/0/eb3524b4d2566540c1257a2f00392cf7?OpenDocument>

sito web del Comune di Pero

<http://www.comune.pero.mi.it/Uffici-Comunali/Urbanistica/Accordo-di-Programma-Fiera>

## **2.3 CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE**

### **2.3.1 Prima conferenza di valutazione**

In data 24/07/2013 si è svolta la prima conferenza di valutazione VAS presso la sala Marco Biagi di Palazzo Lombardia, Piazza Città di Lombardia n 1 - 20124 Milano, convocata dall'Autorità Procedente tramite nota prot. n. A1.2013.0053741 del 08/07/2013.

Scopo principale della prima conferenza di valutazione è stato l'acquisizione di elementi informativi ed osservazioni utili alla redazione del Rapporto Ambientale. Il verbale della seduta è consultabile sul sito web SIVAS.

A seguito della pubblicazione del documento di Scoping sono pervenuti n. 6 contributi/pareri da parte di soggetti interessati, ai quali è stata dato riscontro nel Rapporto Ambientale (paragrafo 11.1).

Di seguito sono riportati i soggetti ed estremi di protocollo dei relativi contributi pervenuti:

1. Provincia di Milano, Settore Parco Agricolo Sud Milano - prot. Parco n. 0231952 del 23/9/2013;
2. Comune di Milano, Settore Politiche Ambientali, Servizio Tutela Acque e Territorio - prot. Comune n. 609224/2013 del 24/09/2013;
3. ARPA Lombardia - prot. Regione A1.2013.0072517 del 27/09/2013;
4. ASL Milano 1 - prot. Regione A1.2013.0063907 del 19/08/2013;
5. Regione Lombardia, DG Agricoltura - prot. Regione Z1.2013.0015284 del 24/09/2013;
6. ASL Milano - prot. Regione A1.2013.0071132 del 24/09/2013;

### **2.3.2 Seconda conferenza di valutazione**

In data 7/05/2015 si è svolta la seconda conferenza di valutazione VAS, presso la sede della Regione Lombardia, convocata dall'Autorità procedente (Regione Lombardia - Direzione Generale Casa, Housing Sociale, Expo 2015 e Internazionalizzazione delle imprese, Progetti Strategici, Expo 2015 e Sviluppo del Post-Expo) con nota prot. U1.2015.0003319 del 15/04/2015.

Sono stati illustrati i contenuti dell'AdP, della proposta di variante ai PGT dei Comuni di Rho e Milano e del Rapporto Ambientale; si è reso conto delle osservazioni pervenute, dando spazio alla segnalazione di ulteriori contributi e osservazioni.

Il verbale è consultabile sul sito web SIVAS.

A seguito della pubblicazione del Rapporto Ambientale sono pervenuti n. 9 contributi inviati dai seguenti soggetti:

#### *Soggetti competenti in materia ambientale ed enti territorialmente interessati*

1. ASL Milano 1 - prot. A1 2015/0016382 del 20/02/2015;
2. ATO Provincia di Milano - prot. U1 2015/0002441 del 16/03/2015;
3. Comune di Milano, Servizio Pianificazione Generale - prot. U1 2015/0003060 del 09/04/2015;
4. ARPA Lombardia - prot. U1.2015.0004483 del 7/05/2015

#### *Pubblico e settori del pubblico interessati*

5. Nordica Immobiliare e Nastritalia - prot. Z1.2015.0002941 del 23/03/2015 e T1.2015.0015214 del 24/03/2015;
6. CAP Holding spa - prot. A1 2015/25973 del 23/03/2015;
7. Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi - prot. U1 2015 4193 del 30/04/2015;
8. Rete Ferroviaria Italiana - prot. U1 2015 0005546 del 18/05/2015
9. Autostrade per l'Italia - prot. U1.2015.0004350 del 06/05/2015

#### Risposte alle osservazioni pervenute

La sintesi delle osservazioni pervenute e le relative controdeduzioni è contenuta nell'allegato 2 al Parere Motivato - Esame delle osservazioni e controdeduzioni.

### **2.3.3 Partecipazione del pubblico**

E' stato previsto un forum aperto al pubblico interessato, contestualmente alla seconda conferenza di valutazione (7/05/2015).

#### Contributi e osservazioni pervenute nel periodo di consultazione e relative risposte

Vedere il paragrafo 2.3.2 Seconda conferenza di valutazione.

### 3. PRINCIPALI CONTENUTI DELL'A.I. ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA

#### 3.1 ELABORATI DELL'ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA

La documentazione della proposta di Atto Integrativo all'AdP (consultabile sui siti web istituzionali citati ai punti precedenti, tra cui il sito web SIVAS) è costituita dagli elaborati di variante urbanistica dei PGT di Rho e Milano.

In aggiunta agli specifici elaborati di variante dei due comuni, che vengono elencati di seguito, sono stati redatti documenti che descrivono nell'insieme i contenuti dell'A.I. all'AdP, precisamente:

- Relazione illustrativa
- Allegato 1 - Previsioni e dotazioni di parcheggi dell'AdP Fiera e successivi atti integrativi
- Allegato 2 - Previsioni urbanistiche e soluzioni delle interferenze oggetto dell'Atto Integrativo All'AdP Fiera

##### 3.1.1 Proposta di variante urbanistica al PGT del Comune di Rho

- Azzonamento vigente con individuazione degli ambiti oggetto di variante
- Azzonamento di variante
- Norme tecniche vigenti con individuazione delle parti oggetto di modifica
- Norme tecniche modificate
- Relazione di compatibilità geologica
- Dichiarazione geologica

##### 3.1.2 Proposta di variante urbanistica al PGT del Comune di Milano

- Norme tecniche di attuazione
- Allegato - Variante urbanistica – Tavola n. 01

##### 3.1.3 Valutazione Ambientale Strategica

- Rapporto Ambientale - 12 gennaio 2015
- Sintesi non tecnica - 12 gennaio 2015

#### 3.2 FINALITÀ' E/O OBIETTIVI PRINCIPALI DELL'A.I. ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA

La finalità dell'Atto Integrativo è di coerenzare le previsioni dei due accordi di programma. Nello specifico **il sistema di obiettivi**, che costituiscono l'oggetto dell'Atto Integrativo all'AdP Fiera, riguarda la **risoluzione delle interferenze** tra l'AdP Expo e l'AdP Fiera e il **coordinamento delle differenti previsioni** dei due AdP.

Si intendono **INTERFERENZE** quelle opere, già presenti sul territorio e a servizio del Polo esterno della Fiera, che impediscono la realizzazione delle strutture per l'Expo e il processo di trasformazione urbanistica nella fase post Expo:

- **sottostazione elettrica**
- **parcheggi di prossimità**

Le **PREVISIONI DA COORDINARE** si riferiscono alle funzioni la cui localizzazione, stabilita nell'ambito dell'AdP Fiera, risulta incompatibile con la realizzazione delle strutture per l'Expo e il processo di trasformazione urbanistica nella fase post Expo:

- **parcheggio pubblico di interscambio**
- **parcheggi remoti di Fiera**

#### 3.3 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'A.I. ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA

##### Inquadramento territoriale di massima

L'ambito territoriale interessato dall'attuazione degli obiettivi dell'Atto Integrativo è collocato a nord ovest di Milano a cavallo tra i Comuni di Rho e Milano, sull'asse di connessione di alcune importanti vie di comunicazione stradale e ferroviaria (Autostrada Milano-Torino, Autostrada dei Laghi, Linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Torino).

L'area ha subito negli ultimi decenni delle modifiche significative del territorio, sia da un punto di vista urbanistico che sociale ed economico, andando a trasformarsi da area prettamente agricola,



quale era nel primo dopoguerra, a polo industriale e produttivo che ha avuto il suo apice alla fine del secolo scorso.

#### Descrizione delle principali azioni di Piano

Nella logica e contenuti dell'Al AdP Fiera possono essere qualificate **azioni** l'insieme dei "**provvedimenti amministrativi**" (permessi di costruire, approvazione di progetti mediante procedura "Intesa Stato-Regione", procedimenti di VIA, proposte di variante urbanistica ai PGT) attivati all'interno del quadro generale delle attività orientate dall'AdP, allo scopo di dare attuazione agli **obiettivi** di:

- **risoluzione delle interferenze**
- **previsioni da coordinare**

La risoluzione delle interferenze - i **parcheggi di prossimità** e la **sottostazione elettrica** - ha avuto carattere di priorità ed urgenza rispetto alle previsioni da coordinare in quanto direttamente condizionante l'effettivo avvio dei lavori dell'Esposizione Universale; tali elementi sono stati quindi trattati fin dalle prime fasi del processo decisionale e hanno trovato soluzioni condivise che sono state consolidate sia sotto il profilo pianificatorio che realizzativo.

Nello specifico, i **parcheggi di prossimità**, sono stati ricollocati in un'area di proprietà di Fondazione Fiera Milano, 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 n. C54/2012 del 07.08.2012, previo Decreto di esclusione dalla procedura di VIA n. 5159 dell'11 giugno 2012.

La realizzazione dei parcheggi è stata completata nel mese di aprile 2013.

Parte della succitata "Area Parco Nord" - in cui sono stati ricollocati i parcheggi di prossimità e destinata a parco pubblico come compensazione dell'originaria localizzazione dei parcheggi previsti in località "Pantanedo" - è stata reperita di fronte a Villa Burba e già attrezzata a parco pubblico; l'area, acquisita alla proprietà del Comune di Rho da parte di Fondazione Fiera Milano, concorre al soddisfacimento degli standard relativi al verde di uso pubblico del polo fieristico.

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 sottostazione elettrica è stata completata ed è operativa.

Le previsioni da coordinare - il **parcheggio pubblico di interscambio** e i **parcheggi remoti di Fiera** - verranno attuate mediante proposte di variante alla disciplina urbanistica degli strumenti di pianificazione comunale (PGT) predisposte dai Comuni Rho e Milano.

#### Effetti sulla pianificazione/programmazione territoriale (es. prescrittivo, di indirizzo ecc.)

Sia la risoluzione delle interferenze che le previsioni da coordinare producono effetti sugli strumenti urbanistici comunali (PGT), nei vari atti, non in termini di prescrizioni ma come elementi puntuali di variazione al piano; ad eccezione dei **parcheggi di prossimità** che, in definitiva, sono stati realizzati su aree aventi destinazione compatibile e comunque preliminarmente valutati nell'ambito di specifico procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.

La **sottostazione elettrica**, che ha prodotto variante urbanistica al PGT ma nell'ambito della procedura di "Intesa Stato-Regione ex DPR 383/94", è da ritenersi pertanto, in qualche misura, avulsa rispetto alle valutazioni condotte nel processo di VAS in corso.

Il **parcheggio pubblico di interscambio** e i **parcheggi remoti di Fiera** costituiscono gli elementi cardine delle due proposte di variante ai PGT. Inoltre la previsione di localizzare, preferibilmente, parte dei parcheggi remoti (1000 p.a.) nella porzione est del perimetro dell'AdP Expo dovrà necessariamente essere contemplata anche nell'ambito degli strumenti urbanistici di attuazione del post Expo.

## 4. PRINCIPALI CONTENUTI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE

### 4.1 CONTENUTI PRINCIPALI DEL RAPPORTO AMBIENTALE

#### 4.1.1 Obiettivi di sostenibilità ambientale

I criteri di sostenibilità adottati, allo scopo di permettere l'integrazione di considerazioni ambientali durante la stesura dell'Atto Integrativo, fanno riferimento al documento "Costruzione del Quadro di sostenibilità per l'AQST - Programma di interventi per la realizzazione di EXPO 2015", frutto di un accordo di collaborazione tra Regione Lombardia (Direzioni Generali Qualità dell'Ambiente e Territorio e Urbanistica), ARPA Lombardia e Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) - Istituto di Elettronica e di Ingegneria dell'Informazione e delle Telecomunicazioni (IEIIT).

Questo documento si riferisce al Quadro della Sostenibilità (QdS), previsto dall'AQST promosso dalla Regione Lombardia "Programma di interventi finalizzati alla realizzazione dell' Expo 2015", con d.g.r. n. 8/8425 del 12/11/08, al fine di garantire la sostenibilità di Expo Milano 2015 attraverso idonee misure di valutazione ambientale (successivamente non giunto ad approvazione formale).

Il sistema di obiettivi di sostenibilità presi come riferimento dal QdS è stato a sua volta formulato a partire da:

- obiettivi di sostenibilità ambientale contenuti negli obiettivi territoriali del PTR, che costituiscono il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali in Lombardia, con particolare riferimento a quelli prioritari per i sistemi territoriali maggiormente interessati dal programma di interventi per Expo;
- obiettivi derivati da piani di settore regionali approvati o in corso di elaborazione.

Sulla scorta e dall'insieme dei contenuti del (QdS) sono stati selezionati alcuni obiettivi di sostenibilità meglio rispondenti alle tipologie d'intervento introdotte dall'Atto integrativo e conseguenti varianti urbanistiche ai PGT di Rho e Milano.

In base, quindi, ai contenuti del QdS sono stati individuati alcuni temi prioritari riconducibili a:

- **il sistema rurale-paesistico-ambientale, con i seguenti punti di attenzione**
  1. *messa a sistema delle eventuali aree protette esistenti nei pressi dell'area espositiva*
  2. *equilibrio fra lo sviluppo della fruizione e la conservazione dei valori naturalistici ed ambientali*
  3. *progettazione di soluzioni mitigative delle interferenze*
  4. *inserimento paesistico e ambientale di nuove strutture insediative*
  5. *necessità che la progettazione delle infrastrutture della mobilità sia sviluppata contestualmente alla progettazione paesaggistica delle aree contermini*
  6. *identificazione di aree della rete ecologica e della rete verde in cui prioritariamente localizzare le opere di compensazione ambientale*
  7. *promozione dell'innovazione nella filiera agroalimentare*
- **il sistema delle acque, con i seguenti orientamenti strategici:**
  1. *Riduzione del rischio idraulico e inquinologico*
  2. *Riqualificazione ambientale e costruzione della rete ecologica*
  3. *Regole insediative e infrastrutturali (tra i quali la previsione di vasche di prima pioggia e di casse di laminazione naturalistiche)*
  3. *Regole insediative e infrastrutturali (tra i quali l'adozione di tecniche/regole di ripermabilizzazione di aree urbane quali spazi aperti delle aree residenziali, aree industriali e commerciali)*
  4. *Regole agricole*
- **la gestione delle risorse e dei servizi ambientali, con i seguenti punti di attenzione:**
  1. *pressione che verrà esercitata dalla richiesta di risorse idriche*
  2. *gestione e realizzazione rete fognaria interna a sito Expo*
  3. *gestione dei rifiuti*

4. *stoccaggio delle merci e la distribuzione dei materiali*
  5. *risposta alla crescente domanda di energia elettrica*
  6. *impianto illuminazione pubblica*
  7. *acquisti verdi*
  8. *promozione di sistemi di gestione ambientale, etichette e marchi ecologici*
- **le emissioni climalteranti e la qualità dell'aria, con i seguenti punti di attenzione:**
    1. *corretta pianificazione e progettazione del sistema dei trasporti*
    2. *la promozione dell'utilizzo della rete di trasporto pubblico, in particolare su ferro.*
    3. *il risparmio energetico nella gestione degli edifici e delle strutture che ospitano la manifestazione;*
    4. *l'adozione di programmi di acquisti verdi finalizzati a orientare il comportamento di contraenti e fornitori;*
    5. *l'utilizzo di prodotti locali per i quali gli spostamenti dal luogo della produzione e della trasformazione siano contenuti;*
    6. *la promozione di sistemi di gestione ambientale, di etichette e marchi ecologici;*
    7. *la sostenibilità ambientale degli eventi di comunicazione e partecipazione;*
  - **il sistema della mobilità, con i seguenti punti di attenzione:**
    1. *importanza di coordinamento delle iniziative in corso*
    2. *occasione di mettere a sistema la mobilità attraverso interventi di gestione ("soft");*
    3. *potenziali criticità legate alla congestione del traffico e all'affollamento del trasporto pubblico;*
    4. *l'utilità nel lungo periodo (fase di legacy) degli interventi permanenti legati all'evento Expo;*
    5. *la considerazione del problema del traffico e dell'accessibilità anche in termini di localizzazione dei poli attrattori;*
  - **assicurare l'accettabilità sociale delle scelte intraprese**

Le analisi del rapporto ambientale dell'AI AdP Fiera si sono concentrate in particolar modo sulla verifica di sostenibilità - e dunque sulla valutazione degli effetti potenziali - di infrastrutture/servizi/accessibilità.

#### **4.1.2 Analisi del contesto**

L'analisi del contesto, svolta nel RA, ha preliminarmente illustrato gli ambiti di sovrapposizione dei due accordi di programma (AdP Fiera e AdP EXPO) descrivendo quindi le "interferenze e gli elementi da coerenzare". E' stato approfondito il sistema della sosta e prima di introdurre i contenuti delle varianti urbanistiche sottese all'AI AdP Fiera si è dato conto delle opzioni considerate e azioni collegate. Sempre nella sezione di analisi si trova il quadro di riferimento programmatico e individuazione delle relazioni tra Atto Integrativo AdP Fiera e altri Piani/Programmi.

Tra le componenti ambientali (individuate ai sensi dell'art. 5 della Direttiva 2001/42/CE e richiamate nella DCR 351/2007 "Indirizzi generali sulla VAS") sono state effettuate analisi in particolare su:

- Quadro territoriale e ambientale
- Uso del suolo Qualità dell'aria
- Inquadramento idrografico
- Inquadramento paesaggistico
- Inquadramento vegetazionale e faunistico
- Mobilità, accessibilità, logistica
- Presenza di aziende a rischio di incidente rilevante

Per ogni tema è stata descritta la situazione attuale delle aree interessate dall'ambito di influenza dell'AI AdP Fiera fornendo elementi di potenzialità, sensibilità e criticità utilizzati nella successiva fase di valutazione.

#### 4.1.3 Scenari di riferimento

Di norma la strutturazione di un RA si basa sull'individuazione di uno scenario zero (delineato dall'attuazione della programmazione e pianificazione vigente) e di uno scenario di Piano (conseguente all'attuazione delle nuove azioni introdotte dal Piano in esame).

Data la complessità degli strumenti di programmazione conclusi ed in corso di elaborazione più o meno direttamente connessi all'ambito di influenza dell'AI AdP Fiera<sup>1</sup>, nel presente RA è stato ritenuto opportuno riportare i principali elementi di scenario in un'ottica di sviluppo futuro; considerando pertanto le politiche e progettualità che insistono e/o presentano ricadute nell'ambito territoriale del Nord-Ovest milanese.

Lo scenario assunto è dato da:

- una serie di interventi che riguardano l'AdP Fiera e i contenuti dell'AI all'AdP e che sono già realizzati (sottostazione, parcheggi prossimità P5 e P6, i remoti di via Novara) in risoluzione delle interferenze con l'AdP Expo;
- una serie di interventi di trasformazione del territorio legati ad Expo 2015 che rimarranno anche in fase successiva alla 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 nel post Expo, i contenuti ancora in via di definizione del PII post Expo (o altro strumento attuativo), che destinano le aree ad altre funzioni, tra cui anche funzioni e attrezzature di interesse pubblico, quali il Parco Tematico con relative attrezzature e parcheggi;
- interventi di trasformazione insediativa legati allo sviluppo del territorio del Nord-Ovest milanese, legati alle aspettative e agli effetti creati dalla presenza dei due grandi attrattori Fiera e Expo, ma anche, più in generale, al sistema di sviluppo lungo l'asse del Sempione.

Nello specifico, a partire da quanto enunciato nel Documento di Scoping, i principali riferimenti territoriali/progettuali presi in considerazione sono i seguenti:

- interventi di trasformazione territoriale e urbanistica, in atto e futuri, al contorno
  - le aree di trasformazione e di riqualificazione previste dai PGT di Milano, Rho, Pero;
  - le aree interessate dall'Accordo di Programma Cascina Merlata e dall'Accordo di Programma area ex Alfa Romeo di Arese;
  - le trasformazioni del territorio attualmente interessato dall'AdP Expo a seguito del post Expo, secondo le linee guida del Masterplan e dal PII (o altro strumento attuativo) relativo;
- interventi sul sistema dei trasporti
  - la rete stradale principale esistente e prevista;
  - le previsioni relative al sistema della sosta, in particolare la localizzazione dei parcheggi remoti Expo;
  - gli itinerari ciclabili esistenti e previsti;
  - politiche e interventi di carattere ambientale e sul sistema paesistico-rurale
  - i Piani di cintura del Parco Sud;
  - la Rete Ecologica Regionale (elementi di primo e secondo livello, corridoi regionali, varchi);
  - il progetto relativo alla Valorizzazione del paesaggio e del sistema rurale (legato al progetto Vie d'Acqua Expo 2015);
  - le aree individuate per il sistema delle compensazioni di Expo 2015;
  - interventi sul sistema delle acque
  - la Via d'Acqua e la dorsale eco-paesistica di Expo 2015;
  - l' Anello verde-azzurro.

---

<sup>1</sup> Rapporto Ambientale AI AdP Fiera, pag 99: "(...) 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."

Inoltre, la definizione degli scenari e la valutazione dei possibili effetti sulle componenti ambientali, tiene conto dei due diversi orizzonti temporali (pre-Expo/Expo 2015 e post Expo).

Questo, in particolare, riguardo al parcheggio pubblico di interscambio previsto nelle due aree di localizzazione proposte (Area 1 di via Risorgimento e Area 2 di via Grandi).

A completamento dello scenario, si devono considerare i parcheggi esistenti in via Novara - utilizzati come parcheggi remoti di Fiera - con dotazione complessiva di 1500 posti auto (periodo pre Expo/Expo) non oggetto di variante, nè di valutazione.

#### **4.1.4 Individuazione di alternative dell'AI AdP Fiera**

Il paragrafo 4.3 del RA ricostruisce e sintetizza il processo decisionale pertinente ciascun elemento dell'Atto Integrativo riportando le diverse ipotesi localizzative considerate, le soluzioni già intraprese e quelle definite dalla proposta di variante alla disciplina urbanistica ai PGT di Milano e Rho.

#### **4.1.5 Stima degli effetti**

La valutazione degli effetti ambientali e dei possibili impatti dell'Atto Integrativo è stata condotta secondo un approccio qualitativo che riporta, perciò, in conclusione un esito di "positività/negatività" di tali effetti sulle diverse componenti ambientali interferite in maniera significativa.

Per quanto sopra nel RA viene specificato che la valutazione non è da intendersi come una valutazione tecnica delle scelte decisionali e progettuali contenute nell'Atto Integrativo ma ha lo scopo di mettere in luce le possibili interazioni e gli effetti di tali scelte rispetto alle singole componenti ambientali prese in esame.

Nel dettaglio l'analisi dei potenziali impatti è stata rappresentata mediante una matrice che incrocia gli elementi dell'AI ADP Fiera - ulteriormente suddivisi nei due orizzonti temporali definiti - con le componenti ambientali significativamente interferite.

Gli effetti valutati (Tabella 17 a pag 118 del RA) si distinguono in:

- potenzialmente positivi;
- sia positivi che negativi;
- non determinabili;
- potenzialmente negativi.

Per effetti potenzialmente positivi/negativi si intendono effetti che, o possono ingenerare potenziali effetti positivi o che, qualora non dovessero attuarsi misure di mitigazione e/o contenimento, potrebbero dare luogo prevedibilmente a effetti negativi.

#### **4.1.6 Misure di mitigazione e compensazione**

Il RA individua tre tipologie principali di correttivi legati alla realizzazione e alla mitigazione degli interventi previsti dall'Atto Integrativo:

- *correttivi di tipo procedimentale;*
- *correttivi di tipo tecnico-progettuale;*
- *interventi di compensazione.*

I correttivi di tipo procedimentale saranno quelli introdotti dagli strumenti e dalle procedure che seguiranno l'Atto Integrativo e la variante relativa (le VIA delle opere, le valutazioni ambientali legate al PII Post Expo, ecc.). Tali correttivi, trasversali rispetto alle diverse componenti ambientali, accompagneranno in modo incrementale i progetti fino alla fase di realizzazione.

Per quanto riguarda l'individuazione di correttivi più direttamente riferiti ai progetti previsti, alle loro caratteristiche tecniche e alla loro gestione, a valle del procedimento di valutazione strategica, si individuano alcuni indirizzi finalizzati al miglioramento degli effetti ambientali delle scelte urbanistiche compiute. Si tratta di eventuali azioni correttive e migliorative che si suggerisce di intraprendere rispetto alla "opzione zero" attuale e che possono essere considerate

sia nella realizzazione dei tre interventi, sia nelle aree limitrofe ossia con l'introduzione di scelte di pianificazione compensative.

La terza tipologia di correttivi fa riferimento alla possibilità di prevedere azioni di compensazione legate agli interventi dell'Atto Integrativo. A questo proposito, il Rapporto Ambientale non indica interventi specifici se non la messa a sistema e la razionalizzazione con il quadro delle compensazioni di Expo 2015 e degli interventi post - Expo.

#### **4.1.7 Analisi di coerenza interna**

La verifica di coerenza interna ha lo scopo di rilevare la congruenza tra le strategie e le azioni enunciate dal Piano e le indicazioni più specifiche che lo stesso definisce. L'analisi di coerenza interna evidenzia le criticità delle azioni del Piano rispetto alle strategie previste.

Nel caso specifico la verifica di coerenza interna viene effettuata tra gli obiettivi e le azioni dell'Atto Integrativo, ossia tra gli obiettivi dichiarati nella Relazione illustrativa dell'AI e gli interventi ad essi corrispondenti, contenuti nella variante urbanistica.

Dalla verifica non sono emersi particolari elementi di criticità; ciò avviene soprattutto in ragione del fatto che si tratta di interventi territoriali legati proprio alla risoluzione delle incoerenze riscontrate nell'ambito della localizzazione iniziale delle aree di sosta Fiera.

#### **4.1.8 Analisi di coerenza esterna**

La verifica di coerenza esterna ha come punto di partenza l'insieme degli obiettivi di Piano. Questo insieme viene quindi confrontato con:

- il quadro di riferimento programmatico e istituzionale
- gli obiettivi e i criteri di sostenibilità ambientale individuati nelle fasi iniziali del processo

Gli esiti della verifica di coerenza rispetto al quadro programmatico e istituzionale di riferimento sono riportati a nella tabella 14 di pag. 111 del RA.

La valutazione mette in luce la frequente assenza di relazioni dirette tra gli obiettivi dell'AI e gli indirizzi sovraordinati. Relazioni di coerenza potenzialmente critiche con il quadro programmatico, ove le successive modalità realizzative non siano adeguate, si potrebbero riscontrare solamente nel caso dell'obiettivo di ricollocazione delle infrastrutture (parcheggi) esistenti, sottolineando in particolar modo la necessità di prestare attenzione rispetto ai contenuti generali del Piano Paesaggistico Regionale e del Piano di assetto Idrogeologico.

Gli esiti della verifica di coerenza rispetto ai criteri di sostenibilità sono riportati nella tabella 15 a pag. 112 del RA.

Ai fini della verifica i criteri di sostenibilità del capitolo 3 del RA sono stati rielaborati tenendo conto, in particolare:

- di quelli attinenti al tema della mobilità, ossia al sistema infrastrutturale e della sosta;
- di quelli maggiormente attinenti alla realizzazione di opere specifiche, quali quelle oggetto della variante e della presente valutazione;
- degli obiettivi di secondo livello, a cui si aggiungono alcuni dei contenuti ritenuti prioritari nel Quadro della Sostenibilità (QdS), previsto dall'AQST promosso da Regione Lombardia "Programma di interventi finalizzati alla realizzazione dell'Expo 2015", approvato con d.g.r. n. 8/8425 del 12/11/08, al fine di garantire la sostenibilità di EXPO Milano 2015 attraverso idonee misure di valutazione ambientale.

Viene riscontrata una "coerenza potenzialmente critica" del parcheggio pubblico di interscambio nell'ipotesi che non vengano completati tutti i lotti previsti sulle due aree (Area 1 cd. "vasca volano" di via Risorgimento - Area 2 di via Grandi) ed in generale che non venga raggiunto il numero totale di posti auto stimato come necessario negli studi specialistici effettuati.

I criteri di sostenibilità che registrano tale potenziale criticità sono:

- Dimensionare le infrastrutture permanenti in modo da rispondere alle esigenze di domanda di trasporto in un'ottica di lungo periodo
- Realizzare aree di sosta in grado di soddisfare la domanda attesa in termini quantitativi

## **4.2 VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

### **4.2.1 Interferenza con i Siti Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)**

Gli elementi dell'Atto Integrativo AdP Fiera ed il relativo ambito di influenza non interferiscono con i Siti di Rete Natura 2000 (SIS e ZPS)

## **4.3 MONITORAGGIO**

### **4.3.1 Sistema di monitoraggio**

Nel RA non riscontra una vera e propria progettazione di un sistema di monitoraggio poiché si fa, ragionevolmente, riferimento a quanto già previsto dalla VAS dell'AdP Expo; pur fornendo una proposta di indicatori specifici per gli elementi dell'AI AdP Fiera. (Paragrafo 10.1 del RA)

Viene attribuito all'Osservatorio Fiera il compito di monitorare le trasformazioni di cui al presente Atto Integrativo, in coerenza con le proprie funzioni, assegnando quindi al suddetto Osservatorio l'attualizzazione e l'attivazione del sistema di monitoraggio.

L'azione di monitoraggio effettuata nell'ambito dell'Osservatorio Fiera dovrà essere nel suo complesso attualizzata, in particolare rispetto agli elementi oggetto di VAS (e successivamente rispetto anche ad eventuali azioni di monitoraggio derivanti dai procedimenti di VIA delle opere) tenendo conto della coerenza complessiva con l'esperienza del monitoraggio EXPO e anche dell'eventuale sistema di monitoraggio previsto dalla valutazione ambientale del PII post EXPO, al fine di tenere conto complessivamente del processo di infrastrutturazione e trasformazione dell'area previsto sia per la fase dell'evento EXPO che a conclusione dello stesso, per assicurarne la valorizzazione e la riqualificazione anche nella fase post EXPO.

## 5. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

### 5.1 IL NUCLEO TECNICO REGIONALE VAS

Per la seguente valutazione ambientale l'Autorità Competente non si è avvalsa del contributo del Nucleo Tecnico Regionale VAS.

### 5.2 CONSIDERAZIONI IN MERITO AI FATTORI AMBIENTALI INTERFERITI

In merito alla valutazione dei possibili effetti significativi sull'ambiente, si esprimono le seguenti considerazioni in relazione ai fattori ambientali maggiormente interferiti dagli elementi principali delle due proposte di variante ai PGT di Rho e Milano, ossia il **parcheggio pubblico di interscambio** e i **parcheggi remoti di Fiera al margine Est del sito EXPO**.

#### Aria

In linea teorica e generale qualsiasi tipologia di parcheggio genera potenziali impatti negativi in termini di emissioni in atmosfera poiché rappresenta un tipico attrattore di traffico. Ciò vale in particolar modo nell'immediato intorno dell'infrastruttura, ossia alla scala locale.

Se si considera, invece, il rapporto dei parcheggi con la scala vasta - in questo caso l'area metropolitana milanese - i potenziali impatti possono essere positivi, in quanto un adeguato numero di posti auto, ben posizionati e collegati con servizi di trasporto pubblico, avrà come effetto la riduzione del traffico circolante in città e quindi la riduzione dell'inquinamento dell'aria. Questa considerazione è, chiaramente, relativa al solo parcheggio di interscambio che funge appunto da snodo intermodale nell'utilizzo di differenti mezzi di trasporto pubblico mentre non può essere significativa con riferimento ai parcheggi remoti a servizio esclusivo<sup>2</sup> del Polo Esterno della Fiera di Milano.

Occorre inoltre osservare che il mancato completamento del parcheggio di interscambio (ritenuto necessario nella misura di 1500 posti auto) entro l'inizio dell'EXPO 2015 potrà generare impatti negativi. Infatti è ragionevole ipotizzare che, se il fabbisogno di parcheggio a regime e in "condizioni ordinarie" è stato stimato in 1500 p.a., durante i sei mesi della manifestazione universale tale fabbisogno raggiungerà il valore massimo reputando che parte dei visitatori dell'EXPO diverranno flusso turistico in ingresso nella Città di Milano e nell'area metropolitana milanese.

Riguardo i parcheggi remoti, da localizzare preferibilmente al margine Est dell'area Expo, qualora nella disciplina urbanistica non venisse confermato il soddisfacimento della domanda di 1000 p.a. nell'ambito dello sviluppo del PII Post Expo (o altro strumento attuativo), attraverso convenzioni, potrebbero verificarsi fenomeni di congestione del traffico veicolare con conseguente peggioramento delle emissioni inquinanti, soprattutto in concomitanza con eventi di maggior affluenza di Fiera.

#### Fattori climalteranti

Per l'incremento di emissioni di gas serra - intendendosi quelle causate prevalentemente dal traffico veicolare - possono essere replicate le stesse dinamiche causa/effetto esposte a proposito della componente "Aria", tutte riferite a situazioni di congestione del traffico.

#### Acqua

Gli elementi principali delle proposte di variante urbanistica e quindi della Valutazione Ambientale Strategica (il parcheggio di interscambio e i Parcheggi remoti da localizzare preferibilmente al

---

<sup>2</sup> Per l'esattezza le NTA della proposta di variante urbanistica del PGT di Milano, sottesa all'AI dell'AdP Fiera, prevedono che: "Il reperimento della dotazione di parcheggi remoti di cui al comma 1, pari a 1.000 posti auto, localizzabili preferibilmente al margine est dell'area Expo, è 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". Tuttavia, la considerazione svolta nel testo permane non contemplando tale "uso promiscuo" dei parcheggi remoti, esplicitamente e fattivamente, la possibilità di operare quale snodo verso la fruizione dei servizi di trasporto pubblico; pertanto configurandosi come parcheggi al solo servizio del Polo Esterno della Fiera e delle funzioni che verranno insediate nel "post-Expo"



marginale Est dell'area Expo) presentano un'interferenza diretta con la componente "Acqua" essendo l'ipotesi di realizzazione delle due infrastrutture localizzata sopra due vasche di laminazione.

Nello specifico la porzione del parcheggio di interscambio, prevista sull'area Area 1, è localizzata su una vasca di laminazione che intercetta il torrente Cagnola proveniente da nord.

I parcheggi remoti di Fiera, saranno localizzati preferibilmente al margine Est del perimetro Expo, in un'area che è attraversata dal torrente Guisa e dove è stata realizzata una vasca che lamina le acque dello stesso torrente e del cavo Viviani.

Sebbene sotto il profilo di compatibilità idraulica con la geometria e volumetria delle vasche di laminazione le due previsioni a parcheggio siano ininfluenti, essendo le stesse opere idrauliche già realizzate e quindi dimensionate, corre l'obbligo registrare un duplice ordine d'attenzione circa le previsioni urbanistiche.

Il primo, rinvenibile nell'aggravio di funzioni e opere edili sopra le vasche di laminazione che limiterebbe eventuali futuri interventi di manutenzione straordinaria delle vasche di laminazione e quindi con scarso margine di mitigazione, limitato alla cura nella scelta di tipologie costruttive dei parcheggi piuttosto "leggere".

Il secondo - già in parte segnalato nello Studio preliminare ambientale del parcheggio di interscambio (relativo ad una versione progettuale poi abbandonata), redatto da Metropolitana Milanese SPA (giugno 2013) - concerne potenziali infiltrazioni e dunque contaminazioni che richiedono lo studio di idonei sistemi di raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento superficiale.

Tali livelli d'attenzione andranno opportunamente indagati nei successivi livelli di progettazione e valutazione ambientale.

### Suolo

Le destinazioni d'uso a parcheggio proposte dall'AI AdP Fiera sono state individuate su aree in cui è già avvenuta la trasformazione del suolo naturale - nonché l'impermeabilizzazione - e pertanto non producono nuovo consumo di suolo.

### Popolazione e salute umana

La valutazione degli effetti sulla popolazione e sulla salute umana, come specificato nel Rapporto Ambientale, non sono determinabili, in quanto si tiene conto principalmente del fatto che gli interventi insistono su ambiti territoriali prevalentemente non residenziali e destinati ad attività economiche.

Si sottolinea, tuttavia, che la compatibilità tra la presenza di due aziende a rischio di incidente rilevante (Ecoltecnica e Dipharma Francis) con le funzioni previste dall'AI AdP Fiera dovrà essere approfondita in sede di verifica VIA per il parcheggio di interscambio Area 1 e Area 2.

Allo stesso modo, la verifica di compatibilità tra le aziende a RIR e la destinazione a parcheggi remoti in area Est di Expo andrà verificata nell'ambito delle valutazioni del PII Post EXPO ( cfr. VAS AdP Expo).

Sarà, inoltre, necessario verificare l'assenza di rischi per la salute e rischi di molestia alle attività previste [...] e coordinare i piani di emergenza<sup>3</sup>.

### Rumore

Le riflessioni di carattere generale fatte circa i parcheggi e la componente aria valgono anche per la componente rumore, nel senso che a livello locale i parcheggi costituiscono attrattori di traffico e di rumore indotto. Per contro bisogna tenere in considerazione quanto indicato nella valutazione degli impatti condotta all'interno dello studio preliminare ambientale del parcheggio di interscambio<sup>4</sup>; ossia:

- l'assenza di recettori sensibili nelle aree attorno al parcheggio di interscambio, in esame, collocato all'interno di un comparto urbano produttivo;

---

<sup>3</sup> In coerenza con quanto già emerso in sede di VAS dell'AdP Expo – cfr. Rapporto Ambientale e Sintesi Non Tecnica

<sup>4</sup> Studio relativo ad una versione progettuale poi abbandonata, redatto da Metropolitana Milanese SPA (giugno 2013)

- l'utilizzo attuale, dell'Area 1, a parcheggio per un numero di veicoli superiore rispetto alla previsione dell'AI AdP Fiera sulla medesima area;

Infine, lo studio ottimale degli accessi, sia per quanto concerne il parcheggio di interscambio che i parcheggi remoti in punta Est di EXPO, potrà influire sull'intensità totale dei livelli di rumore.

### Energia

Gli elementi oggetto della valutazione, aventi esclusiva funzione a parcheggio, non generano per caratteristiche costruttive significativi impatti sulla componente energia se non limitatamente al sistema di illuminazione. Quindi si suggerisce di effettuare, nel corso delle successive fasi di progettazione, lo studio del più efficiente sistema di illuminazione dei parcheggi.

### Mobilità

Nel Rapporto Ambientale il fattore mobilità e i relativi effetti ambientali sono stati ulteriormente suddivisi in altre componenti di valutazione. Si ritiene utile considerarne la parte che, attualmente, mantiene maggior significato.

#### *Coerenza ed integrazione con il trasporto pubblico*

Il parcheggio di interscambio è per definizione integrato con il trasporto pubblico. In questa fase di pianificazione meritano di essere segnalate alcune condizioni capaci di limitare o massimizzare l'effettivo grado di integrazione con le reti del trasporto pubblico:

- adeguato collegamento (pedonale) agli snodi dei servizi di trasporto pubblico;
- tariffazioni e modalità di gestione dei parcheggi;
- completamento del numero totale di posti auto stimato come necessario dagli studi specialistici effettuati.

Per i parcheggi remoti previsti preferibilmente al margine Est dell'area Expo, la coerenza e l'integrazione con il trasporto pubblico non è determinabile.

#### *Miglioramento delle condizioni di traffico veicolare*

Anche in questo caso il salto di scala (dalla locale alla metropolitana) alterna possibili impatti negativi sul traffico nelle aree prossime ai parcheggi e potenziali impatti positivi nell'area milanese e metropolitana. Ciò soprattutto in relazione al parcheggio di interscambio.

Un attento studio sulla viabilità di comparto e di accesso ai parcheggi - sia di interscambio che remoti - potrebbe favorire migliori condizioni di traffico veicolare alla scala locale; come pure il completamento del numero totale di posti auto stimato come necessario dagli studi specialistici effettuati.

### Biodiversità

La componente ambientale "biodiversità" non risulta interessata da significativi effetti derivanti dall'attuazione delle previsioni dell'AI AdP Fiera, in quanto, sulle aree in questione non si rilevano evidenze di naturalità significative. Sia sull' Area 1 del parcheggio di interscambio che in punta Est di EXPO per i parcheggi remoti è presente una vasca di laminazione in cemento armato.

Fa eccezione il parcheggio di interscambio previsto in via Grandi (area Carugo) che presenta una situazione di abbandono che può portare ad elementi di biodiversità faunistici e floristici non di pregio ma comunque presenti. La costruzione di un parcheggio sull'area produrrebbe effetti potenzialmente negativi, sia pure moderati dato lo scarso valore naturalistico delle aree deputate.

### Paesaggio e patrimonio culturale

Rispetto alla componente ambientale "paesaggio e patrimonio culturale", in particolare "patrimonio storico e architettonico", non è possibile determinare alcun effetto significativo in quanto nel territorio in esame non sono presenti evidenze di questo tipo, eccetto per il polo della Cascina Triulza.

## Impatto sociale

Nel Rapporto Ambientale è stata valutata anche la componente dell'impatto sociale che è legata essenzialmente all'accettabilità sociale delle scelte intraprese e presenta effetti diversi a seconda degli elementi considerati nella valutazione.

Si condivide parzialmente la considerazione di carattere generale, del Rapporto Ambientale, per cui la creazione di nodi di interscambio modale ha effetti positivi sul sistema infrastrutturale e dunque sull'accettabilità sociale di tali interventi. Occorre, però, soffermarsi anche sulle modalità e tempi di attuazione delle opere che, se non attentamente studiati, rischiano di ridurre, quand'anche di invertire, il livello d'accettazione da parte, soprattutto, della popolazione locale. Si pensi, per ipotesi, al congestionamento del traffico locale causato dall'inadeguata viabilità d'accesso e uscita dai parcheggi, unita alla realizzazione di posti auto in numero inferiore a quello delle auto circolanti alla ricerca di parcheggio.

Per tali motivazioni, anche con riguardo alla componente "Impatto sociale", si suggerisce di porre attenzione, nelle successive fasi di progettazione, alle seguenti indicazioni:

- effettuare un attento studio sulla viabilità di comparto e di accesso ai parcheggi - sia di interscambio che remoti;
- assicurare un adeguato collegamento (pedonale) agli snodi dei servizi di trasporto pubblico;
- concertare tariffazioni e modalità di gestione dei parcheggi;
- assicurare il completamento del numero totale di posti auto stimato come necessario dagli studi specialistici effettuati - sia per il parcheggio di interscambio che per i parcheggi remoti.

### **5.3 CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLE AZIONI DI PIANO**

Nella logica e contenuti dell'AI AdP Fiera, come specificato al paragrafo 3.3, possono essere qualificate **azioni** l'insieme dei "**provvedimenti amministrativi**" (permessi di costruire, approvazione di progetti mediante procedura "Intesa Stato-Regione", procedimenti di VIA, proposte di variante urbanistica ai PGT) attivati all'interno del quadro generale delle attività orientate dall'AdP, allo scopo di dare attuazione agli **obiettivi** di:

- **risoluzione delle interferenze** (parcheggi di prossimità e sottostazione elettrica)
- **previsioni da coordinare** (parcheggio pubblico di interscambio e parcheggi remoti di Fiera)

La prima categoria di obiettivi e relative azioni non può essere oggetto di eventuali indicazioni del parere motivato VAS trattandosi di opere ormai realizzate.

Le azioni, invece, tese al raggiungimento dell'obiettivo **previsioni da coordinare** e interessate dalla valutazione si sostanziano:

1. nella proposta di **variante al PGT di Rho** per la nuova localizzazione del **parcheggio pubblico di interscambio**;
2. nella proposta di **variante al PGT di Milano** per la nuova localizzazione dei **parcheggi remoti al servizio del Polo esterno della Fiera di Milano**.

Riguardo al **parcheggio pubblico di interscambio** la proposta di variante urbanistica sottesa all'AI AdP Fiera ridimensiona innanzitutto il parcheggio a circa **1400-1500** posti auto rispetto la previsione originaria di 2000; ciò a seguito di uno studio specialistico svolto dal Comune di Milano con il supporto di AMAT.

Inoltre, la nuova soluzione progettuale<sup>5</sup> contempla la realizzazione di complessivi **900** posti auto su due lotti funzionali, il primo dei quali localizzato in corrispondenza dell'area comunale di via Risorgimento cd. "area vasca volano" (conferma dell'attuale configurazione a raso per circa 400 posti auto e localizzazione del terminal autobus), il secondo localizzato in corrispondenza dell'area industriale privata sita in via Grandi (soluzione a raso per circa 500 posti auto).

---

<sup>5</sup> Si omette la descrizione delle diverse ipotesi progettuali, della DG n. 1559 del 2/8/2013 di approvazione di progetti per lotti (definitivo e preliminare) e dei passaggi procedurali presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per una lettura integrale delle varie ipotesi progettuali e procedurali intermedie si rimanda alla "Relazione illustrativa" dell'AI AdP Fiera disponibile sul sito web sivas.

Il tutto - prosegue la relazione illustrativa dell'AI AdP - "(...) ferma restando la possibilità di estendere, in una successiva fase attuativa, la capienza complessiva dei parcheggi, mediante soluzione di parcheggio 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."<sup>6</sup>

Si ritiene opportuno evidenziare che, accanto allo sforzo di stimare l'esatta dimensione del parcheggio in relazione all'esigenze effettive mutate nel tempo e di studiare soluzioni progettuali che - stante le caratteristiche delle aree - permettano idonea fruibilità al nodo di interscambio, permane la ragionevole ipotesi che i lavori dell'AI AdP Fiera non riescano a garantire adeguata e concreta risposta al fabbisogno stimato di 1500 posti auto.

Tutto ciò, inoltre, assume maggior rilevanza in considerazione del carattere strategico dell'opera - di portata metropolitana e quale importante punto di contatto tra differenti reti di trasporto pubblico/privato - e traguardando lo scenario post EXPO; in teoria prefigurante un ambito urbano, allargato, come potenziale nuova polarità dell'area geografica situata a nord ovest di Milano.

In relazione ai **parcheggi remoti al servizio del Polo esterno della Fiera di Milano** la proposta di variante urbanistica sottesa all'AI AdP Fiera ridetermina il fabbisogno di posti auto riducendolo dai 4.000 previsti originariamente a **2.500** posti auto; ciò in esito agli approfondimenti tecnici sviluppati nello "Studio di Mobilità ed Analisi del Sistema di Sosta" realizzato da Systematica su incarico di Fondazione Fiera.

Lo studio specialistico ha inoltre individuato una soluzione che contempla da una parte l'individuazione di un polo puntualmente identificato, dall'altra il superamento, sul sito Expo, della vincolante previsione urbanistica definita dalla variante approvata con D.P.G.R. n. 405 del 19/1/2004 (area Fiorenza). Il polo puntualmente identificato è costituito dall'esistente parcheggio di proprietà comunale sito in via Novara località "Dazio" avente una superficie di circa 49.000 mq e una capienza complessiva di 1.500 posti auto<sup>7</sup>.

In definitiva la proposta di variante al PGT del Comune di Milano prevede, la riduzione della dotazione dei parcheggi remoti da 4.000 a **2.500 posti**, con la precisazione che la dotazione di **1.000 posti auto, localizzabili preferibilmente al margine est dell'area Expo**, è 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**. Il reperimento della dotazione di posti auto, è **comunque ammesso 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 merito a tale azione di Piano risulta evidente come il livello di incertezza delle soluzioni prospettate sia tale da non consentire una valutazione ambientale capace di indirizzare le scelte in maniera adeguata. Questo sia con riferimento all'effettivo convenzionamento, al disegno della viabilità d'accesso e all'inserimento all'interno dell'ambito urbano di futura definizione dei parcheggi al margine Est dell'area EXPO che, soprattutto, in relazione ad altri ambiti di trasformazione urbanistica dei quali, ora, non può essere noto lo sviluppo ed il rapporto con una

---

<sup>6</sup> Inoltre, come indicato a pag 34 del Rapporto Ambientale: "Ad oggi, a causa di avvenute modifiche del contesto e del quadro finanziario complessivo, il progetto è stato rimodulato e aggiornato e prevede una nuova soluzione progettuale, descritta pocanzi. Tale soluzione prevede la realizzazione di complessivi 700 posti auto su due Aree, la prima (area 1) localizzata in corrispondenza dell'area comunale cd. "area vasca volano" (conferma dell'attuale configurazione a raso per circa 400 posti auto e localizzazione del terminal autobus), la seconda (area 2) localizzata in corrispondenza dell'area industriale privata sita in via Grandi (con la realizzazione del primo lotto funzionale prioritario, che prevede una soluzione a raso per circa 300 posti auto in area denominata Carugo). Il tutto ferma restando la possibilità di estendere, in una successiva fase attuativa, la capienza complessiva dei parcheggi, mediante soluzione di parcheggio in struttura in corrispondenza del secondo lotto funzionale di via Grandi, per 1100 p.a., fino a coprire così il fabbisogno complessivo (area 1 più area 2 completa) di circa 1.500 posti auto stimato dallo studio condotto dal Comune di Milano.

<sup>7</sup> Per una lettura esaustiva circa il dimensionamento e i passaggi procedurali pertinenti la conformità urbanistica dei 1500 parcheggi remoti di via Novara, si rimanda alla "Relazione illustrativa" dell'AI AdP Fiera disponibile sul sito web sivas.

quota, indefinita, di parcheggi remoti necessari per l'accesso al Polo esterno della Fiera di Milano.

## **5.4 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

### **5.4.1 Punti di attenzione**

La valutazione effettuata, in relazione alle soluzioni proposte ai fini di coordinare le previsioni dell'AdP Fiera e dell'AdP EXPO, ha fatto emergere una sostanziale sostenibilità dell'Atto Integrativo all'Accordo di Programma Fiera, che però richiederà di essere riconfermata in sede di valutazione dei successivi livelli di progettazione urbanistica e architettonica riconducendo al giusto ordine di valutazione alcuni tematiche di particolare rilievo che si richiamano di seguito.

Le funzioni a parcheggio proposte dell'Atto integrativo saranno localizzate all'interno di una vasta area che, traguardando lo scenario post EXPO, diverrà verosimilmente la sede di importanti funzioni pubblico/private, tale da prefigurarsi come un ambito urbano allargato e potenziale nuova polarità dell'area geografica situata a nord ovest di Milano.

In un simile contesto il carattere strategico delle infrastrutture a parcheggio, principalmente il parcheggio pubblico di interscambio - di portata metropolitana e quale importante punto di contatto tra differenti reti di trasporto pubblico/privato - assume un peso considerevole. Per tale ragione:

- si consiglia di studiare con attenzione durante i successivi livelli di progettazione (preliminare, definitiva ed esecutiva): la compattezza dello schema, una viabilità di comparto, di accesso e deflusso ai parcheggi che garantisca fluidità al traffico, idonei collegamenti pedonali, un congruo livello di tariffazione dei parcheggi tale da massimizzarne l'uso e nel contempo assicurarne un'adeguata gestione.
- nel perfezionamento degli atti di variante urbanistica e nei successivi livelli di progettazione sarà opportuno verificare il rispetto delle fasce di tutela della linea ferroviaria e degli adempimenti ad essa connessi, anche in relazione ai limiti stabiliti per l'inquinamento da rumore.

Si confermano le azioni correttive e migliorative suggerite dal Rapporto Ambientale:

- garantire un adeguato inserimento paesaggistico delle strutture, per contribuire alla riqualificazione delle frange urbane;
- prevedere l'inserimento di elementi vegetazionali;
- limitare l'impermeabilizzazione del suolo;
- prevedere l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- prevedere la presenza barriere fonoassorbenti e/o elementi che riducano l'impatto acustico;
- garantire le strutture di una adeguata attrezzatura per la raccolta differenziata dei rifiuti;
- prevedere forme di illuminazione automatica e a basso consumo energetico;
- prevedere sistemi di aerazione alimentati da energie pulite (solare)
- prevedere aree dedicate alla sosta dei veicoli ibridi/elettrici;
- migliorare e facilitare la comunicazione in tema di interscambio con il trasporto pubblico e di accessibilità alle aree di sosta;
- prevedere incentivi nella tariffazione legati all'uso del trasporto pubblico;
- garantire la corretta accessibilità ai disabili;
- garantire lo status occupazionale e condizioni adeguate di benessere lavorativo;
- prevedere che le entrate della tariffazione siano in parte destinate a compensazioni ambientali;

### **5.4.2 Prescrizioni**

Sulla base delle valutazioni effettuate, tenuto conto dei pareri pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale, si esprime parere motivato positivo con le seguenti prescrizioni da recepire nelle successive fasi di attuazione e monitoraggio dell'Atto Integrativo all'Accordo di Programma Fiera:

- Nell'ambito dei procedimenti di valutazione ambientale dei prossimi livelli di progettazione architettonica - per quanto concerne il parcheggio pubblico di interscambio - e di

progettazione urbanistica - in relazione al piano attuativo da prevedersi per la fase post-EXPO che contemplerà anche l'uso promiscuo dei parcheggi al margine Est del sito EXPO, quali quota parte o nel complesso dei 1000 posti auto remoti al servizio del Polo esterno della Fiera di Milano - dovranno essere attentamente valutati:

- la compatibilità tra la presenza di due aziende a rischio di incidente rilevante (Ecoltecnica e Dipharma Francis) con le funzioni previste dall'Al AdP Fiera;
  - la qualità ambientale dei terreni e delle acque sotterranee al fine di escludere la presenza di contaminazione pregressa e determinarne la compatibilità con le destinazioni d'uso previste - ad esclusione dei sedimenti, oggetto delle proposte di variante urbanistica dell'Al AdP Fiera, ma già interessate da manufatti esistenti che non verranno modificati (le due vasche volano);
  - idonei sistemi di raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento superficiale;
  - il mantenimento di percorsi e spazi per raggiungere gli accessi alle due vasche volano e ai collettori di alimentazione e scarico delle acque, per le necessarie operazioni di manutenzione;
- All'interno del futuro disegno generale dell'area al margine Est del sito EXPO - che potrà prevedere la realizzazione di parcheggi remoti al servizio del Polo esterno della Fiera di Milano e di altre diverse funzioni con relativa viabilità d'accesso - è necessario osservare i limiti derivanti dalle fasce di rispetto afferenti al reticolo idrico consortile Est Ticino Villoresi (DGR 6 aprile 2011 n. IX/1542).

#### Prescrizioni per il monitoraggio

E' necessario attivare un sistema di monitoraggio ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs 152/2006 e smi, effettuato anche avvalendosi di ARPA Lombardia.

Il monitoraggio, volto a raccogliere, elaborare e pubblicare le informazioni relative all'andamento dello stato dell'ambiente conseguente all'attuazione del piano dovrà tenere conto sia degli effetti (positivi e negativi) derivanti dall'attuazione dei singoli interventi, sia degli impatti cumulativi generati dal programma di interventi previsti dall'Al AdP Fiera. Tali effetti dovranno pertanto essere attentamente monitorati attraverso l'attuazione di un Piano di Monitoraggio ambientale, che dovrà essere co-progettato e validato da parte degli enti territoriali e dei soggetti competenti coinvolti nel processo di VAS, al fine di definire:

- gli indicatori da utilizzare, accompagnati dai relativi valori obiettivo e soglie di sostenibilità;
- l'organizzazione della modalità e tempi per la raccolta e per l'elaborazione delle informazioni necessarie al loro calcolo, ovvero la frequenza dei monitoraggi;
- i soggetti che si occuperanno dello svolgimento delle rilevazioni e del reporting;
- i meccanismi in base ai quali correggere, nel caso, obiettivi, azioni e modalità di attuazione dell'AdP.

I Rapporti di monitoraggio dovranno altresì essere messi a disposizione sul sito web: [www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas](http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas).

In particolare il monitoraggio dovrà verificare:

- riduzione delle emissioni in atmosfera;
- superficie del suolo mantenuto verde e permeabile;
- % utenti utilizzanti il TPL;
- % utenti utilizzanti mezzo privato (di cui bici);
- % energia utilizzata prodotta da fonti rinnovabili;
- i volumi di traffico indotti dalle nuove funzioni ed i connessi effetti ambientali, in particolare su qualità dell'aria e rumore;
- le misure ante e post operam dovranno essere svolte nello stesso sito, prevedendo almeno la misura PM10, PM2,5, NOx, Benzene; queste misure dovranno essere confrontate con le analoghe effettuate contemporaneamente nelle vicine stazioni di rilevamento della qualità dell'aria.

Come indicato nel Rapporto Ambientale, viene attribuito all'Osservatorio Fiera il compito di monitorare le trasformazioni di cui al presente Atto Integrativo, in coerenza con le proprie

funzioni, e si assegnerà quindi al suddetto Osservatorio l'attualizzazione e l'attivazione del sistema di monitoraggio.

L'azione di monitoraggio effettuata nell'ambito dell'Osservatorio Fiera dovrà essere nel suo complesso attualizzata, in particolare rispetto agli elementi oggetto di VAS (e successivamente rispetto anche ad eventuali azioni di monitoraggio derivanti dai procedimenti di VIA delle opere) tenendo conto della coerenza complessiva con l'esperienza del monitoraggio EXPO e anche dell'eventuale sistema di monitoraggio previsto dalla valutazione ambientale del PII post EXPO, al fine di tenere conto complessivamente del processo di infrastrutturazione e trasformazione dell'area previsto sia per la fase dell'evento EXPO che a conclusione dello stesso, per assicurarne la valorizzazione e la riqualificazione anche nella fase post EXPO.