

# TeknoeBook

GLI EBOOK DI TEKNORING  
IL NETWORK DEI PROFESSIONISTI TECNICI DI WOLTERS KLUWER ITALIA

ingegneri.info architetto.info geometra.info edilone.it mixdesign.it  
periti.info tecnici.it chimici.info geologi.info agrinews.info

## Il Piano Urbanistico di Milano (PGT 2012) The Milan Town Plan (PGT 2012)



ORDINE DEGLI ARCHITETTI,  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI  
DELLA PROVINCIA DI MILANO



Andrea Arcidiacono Paolo Galuzzi Laura Pogliani Gianluigi Rota Elena Solero Piergiorgio Vitillo  
Coordinamento Clara Rognoni Valeriani e Gianluigi Rota



Wolters Kluwer  
Italia

Si ringrazia Paolo Mazzo per la foto di copertina – F38F.

L'eBook è stato sottoposto a valutazione scientifica da parte dell'Editore.

PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA

© 2013 Wolters Kluwer Italia S.r.l. Strada 1, Palazzo F6 – 20090 Milanofiori Assago (MI)

ISBN: 9788867501656

Il presente file può essere usato esclusivamente per finalità di carattere personale. I diritti di commercializzazione, traduzione, di memorizzazione elettronica, di adattamento e di riproduzione totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi. L'elaborazione dei testi è curata con scrupolosa attenzione, l'editore declina tuttavia ogni responsabilità per eventuali errori o inesattezze.

### 3. LE TRASFORMAZIONI URBANE (IL DOCUMENTO DI PIANO)

Piergiorgio Vitillo

#### Abstract



Documento di piano of the first PGT of Milano is a complex verbal-figurative document, despite the simplification and reduction/revision of the documents and images at the final approval of the plan.

The key issues related to the transformation of cities can be summarized into three main issues: a) the areas of urban transformation, b) mobility system, c) the manner of disposal/transfer of development rights.

A. The redevelopment areas are strategic for the renewal of the important parts of urban city, because of its ability to regenerate and redevelop degraded and abandoned areas that today are subtracted from the collective enjoyment. These areas (which comprise about 39 million square meters, less than  $\frac{1}{4}$  of the municipal area), consist of two major types of areas: *Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)*, areas within urban areas, represented by abandoned railway yards and military areas, by the *brownfields* and by affordable housing areas of Provincia of Milano. ATU are 21 areas (approximately 4.6 million square meters) as well as *Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP)*, represented by the areas to be protected in their agricultural uses. They are located within the Parco Agricolo Regionale Sud Milano (PASM) and are subjected to the provisions of the Piani di Cintura del Parco Sud Milano. ATP are constituted by 5 big areas (about 34 million square meters). The discipline of these areas is outlined in *Schede di indirizzo per l'assetto del territorio*, which indicate the objectives of the planned projects, planning rules and uses, as well as public or general interest.

Actions and projects inside the *Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP)* are ruled by article 26 of the PTC del Parco Agricolo Regionale Sud Milano, by Piani di Cintura Urbana (PCU) and the related discipline.

An important element in the assessment of plans and projects is represented by the *Carta della sensibilità del*

*paesaggio*. This document contains requirements, notes and references for all the changes in the city involving urban areas (through certificates of permission) as well as urban transformation (through plans and implementation programs).

B. PGT deals with the issue of mobility through four aspects: infrastructure planning, the availability of sites for the construction of infrastructure, the provision of parking, the building development potential in relation to levels of accessibility.

The approved version of the PGT radically change some of the roadway provisions contained in the adopted version of the plan, such as Strada Interquartiere Nord, the underground road Expo-Forlanini, the "Strada Parco"-aregional road between Rozzano, Assago, Milan and Buccinasco, the road system of the SP 415 Paullese delegated to PUM for a check of the design and implementation aspects.

With regard to the railway system, the PGT carry out a circle line, increasing the number of stops and the frequency of service along the present railway belt. A second connection through Porta Garibaldi –Centrale is provided and its project, based on a general urban renewal of network mobility, is delegated to Piano Urbanodella Mobilità (PUM).

PGT identifies general criteria for the allocation of development rights, aiming at promoting both the intensive processing that the renewal of the existing urban areas; but also to the creation of public facilities for the implementation of the "public city", with the use of equalization and recognition of incentive/reward. The municipal government is currently preparing the register of transfers of development rights, in order to dictate specific criteria and guidelines for its training and management.

### 3.1 Di cosa parliamo quando parliamo di trasformazioni urbane

Il [Documento di Piano](#) del primo PGT della città di Milano si configura come un documento verbo - visivo articolato e complesso, all'interno del quale non è facile orientarsi e cogliere i diversi livelli che lo caratterizzano (programmatico, descrittivo - illustrativo, prescrittivo), nono-

stante la semplificazione e la riduzione/revisione degli elaborati e delle immagini e la loro significativa selezione effettuata con l'approvazione definitiva del piano.

Una complessità come detto sia verbale (più di 300 pagine di Relazione), che visiva (1.000 immagini - 35 tavole), lo configurano come un documento culturale e disciplinare prima ancora che esplicativo e illustrativo delle scelte e dei contenuti del piano.

All'interno di questa articolazione e complessità, penso però che le questioni essenziali legate alle trasformazioni della città possano essere sintetizzate e fare riferimento a tre macro questioni:

- a) gli ambiti di trasformazione urbanistica (par. 3.2)
- b) il sistema della mobilità (par. 3.3)
- c) le modalità di cessione/trasferimento dei diritti edificatori (par. 3.4).

Oltre che nelle [Norme di Attuazione del DDP](#) (contenute nel Capitolo 7 della *Relazione Generale e Norme di Attuazione*), documento principale per la comprensione delle concrete questioni della trasformazione urbana, gli aspetti trattati nel presente saggio sono contenuti nella *Relazione Generale e Norme di Attuazione* del DDP, con particolare riferimento al Capitolo 3, *La nuova visione della città* (Gli Epicentri, i Raggi Verdi, i Parchi Periurbani e gli spazi aperti a scala locale, Il sistema della mobilità a rete collettiva ed individuale); e al Capitolo 6, *Gli Ambiti di trasformazione* (Ambiti di Trasformazione come "motore" per lo sviluppo della città; Individuazione ed articolazione degli Ambiti di Trasformazione; Disciplina degli Ambiti di Trasformazione; Criteri generali delle "schede di indirizzo per l'assetto del territorio").

Oltre ai documenti, ai testi e agli elaborati cartografici che compongono i materiali originali del PGT, il tema delle trasformazioni urbane è stato trattato e sviluppato in riferimento al documento divulgativo che affianca gli elaborati formali del piano (denominato "[PGT. Sommario dei principali contenuti](#)"), che espone in forma sintetica gli elementi caratterizzanti il PGT; sia a diversi Corsi di formazione e ai Seminari di approfondimento (svoltisi fra il mese ottobre 2012 e il mese di aprile 2013), promossi per pubblicizzare e approfondire i contenuti del primo Piano di Governo del Territorio della città di Milano, dal Comune (anche nei confronti dei dirigenti e dei tecnici interni all'Amministrazione comunale); dagli Ordini professionali e dai Collegi milanesi (architetti, ingegneri, geometri, rappresentanze professionali che hanno svolto un ruolo rilevante di divulgazione e promozione culturale e disciplinare del nuovo piano); dall'Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE\_Milano);

dall'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU, Sezione Lombardia); dal mondo della cooperazione edilizia (CCL\_Consorzio Cooperative Lavoratori)<sup>1</sup>. Ai materiali preparatori e finali messi a disposizione da questi differenti soggetti si rimanda per le differenti articolazioni e gli eventuali approfondimenti.

### 3.2 Gli ambiti di trasformazione

Gli ambiti di trasformazione sono illustrati nel Capitolo 6 della *Relazione e Norme di Attuazione del Documento di Piano*, individuati nella [tavola D.01 “Ambiti di trasformazione”](#) del DDP e disciplinati specificatamente nell'Allegato 3 del DDP (*Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio*), che ne definisce i confini, gli obiettivi di trasformazione, i criteri d'intervento, come previsto dall'art. 8, comma 2.e) della legge regionale n. 12/2005: il DDP deve ai sensi della legge regionale, individuare

*“(...) anche con rappresentazioni grafiche in scala adeguata, gli ambiti di trasformazione, definendone gli indici urbanistico-edilizi in linea di massima, le vocazioni funzionali e i criteri di negoziazione, nonché i criteri di intervento, preordinati alla tutela ambientale, paesaggistica e storico-monumentale, ecologica, geologica, idrogeologica e sismica, laddove in tali ambiti siano comprese aree qualificate a tali fini nella documentazione conoscitiva”.*



Gli ambiti di trasformazione sono considerati i nodi strategici per il rinnovamento dei tessuti urbani, in grado di rigenerare e riqualificare ampie aree degradate e dismesse, da restituire alla città spazi oggi interclusi e sottratti alla fruizione urbana. Queste aree (che comprendono circa 39 milioni, poco meno di ¼ del territorio comunale), sono costituite da due grandi tipologie di ambiti:

---

<sup>1</sup> Ruolo rilevante nello svolgimento delle attività di divulgazione e pubblicizzazione del PGT hanno avuto sia gli Uffici tecnici comunali (in particolare Simona Collarini, Direttore Settore Pianificazione Urbanistica Generale; e Marino Bottini, Responsabile Servizio Pianificazione Generale, che hanno anche avuto il Coordinamento della redazione del Piano); ma anche il Centro Studi PIM e la Consulta Tecnico - Scientifica, che hanno invece accompagnato l'Amministrazione comunale nella fase di approvazione definitiva del piano.

- gli *Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)*, le aree all'interno del tessuto urbano consolidato, rappresentate dagli scali ferroviari in corso di dismissione, dalle aree militari; da *brownfields* e dai comparti per la casa sociale della Provincia di Milano.

Agli **ATU** appartengono 21 aree (per circa 4,6 milioni di mq)

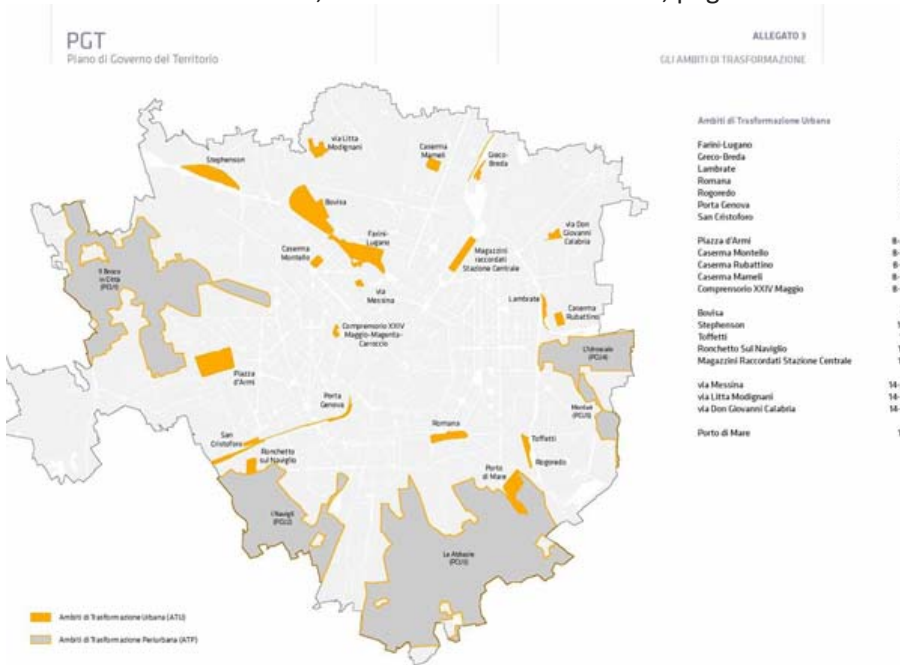
1. ATU Farini-Lugano
2. ATU Greco-Breda
3. ATU Lambrate
4. ATU Romana
5. ATU Rogoredo
6. ATU Porta Genova
7. ATU San Cristoforo
8. ATU comparto sistema caserme
  - 8.A Piazza d'Armi
  - 8.B Caserma Montello
  - 8.C Caserma Rubattino
  - 8.D Caserma Mameli
  - 8.E Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio
9. ATU Bovisa
10. ATU Stephenson
11. ATU Toffetti
12. ATU Ronchetto sul Naviglio
13. ATU Magazzini raccordati Centrale
14. ATU comparto housing Provincia di Milano
  - 14.A via Messina
  - 14.B via Litta Modignani
  - 14.C via Don Giovanni Calabria
15. ATU Porto di Mare

Gli *Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP)*, rappresentate dalle aree da salvaguardare nella loro funzione agricola - produttiva ricadenti all'interno del parco regionale Agricolo Sud Milano (PASM) e assoggettati alla disciplina dei Piani di Cintura del Parco Sud Milano.

Agli **ATP** appartengono 5 grandi ambiti (per circa 34 milioni di mq).

1. ATP Bosco in città
2. ATP I Navigli
3. ATP Le Abbazie
4. ATP L'Idroscalo
5. ATP Monluè

Figura 3.1, Documento di Piano, *Allegato 3, Schede di indirizzo per l'assetto del territorio*, Gli ambiti di trasformazione, pag. 3



## Disciplina degli Ambiti di Trasformazione Urbana

La disciplina di questi ambiti è delineata nella Relazione del DDP e nelle *Schede di indirizzo per l'assetto del territorio* (Allegato 3), che, ambito per ambito, indicano gli obiettivi che connotano gli interventi programmati; definiscono i limiti quantitativi urbanistico - edilizi (compresa la massima capacità volumetrica accoglibile, definita coefficiente di densificazione); indicano le destinazioni d'uso/vocazioni funzionali; prevedono la realizzazione di funzioni di interesse pubblico o generale.

Le Schede riportano inoltre indicazioni (non vincolanti) d'impostazione morfo-tipologica degli interventi previsti, con l'individuazione delle aree di prevalente concentrazione fondiaria, di quelle destinate ai servizi pubblici e alle dotazioni territoriali, con specifica previsione delle aree destinate a verde e di connessione con il sistema del verde esistente.

Le Schede delineano inoltre le infrastrutture e l'assetto della mobilità collettiva e individuale, dei percorsi ciclopeditoni e dei servizi; fornendo criteri di intervento in presenza di vincoli paesaggistici, storico, geologici e sismici. Riportando infine alcuni elementi ritenuti vincolanti.



In sintesi, le Schede evidenziano prescrizioni, da intendersi come invariabili e obiettivi, da intendersi come indirizzi strategici il cui raggiungimento è possibile (e quindi flessibile), percorrendo scenari e alternative anche differenti. La sezione Prescrizioni sono invece elencati gli interventi obbligatori che dovranno essere confermati nella fase attuativa, tra cui le quote di residenza sociale.

### ***Disciplina degli Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP)***

Gli interventi negli Ambiti di Trasformazione Periurbana sono regolati, a norma dell'art. 26 del PTC del Parco Agricolo regionale Sud Milano, dai Piani di Cintura Urbana (PCU) e dalla relativa disciplina.

Spetterà quindi ai Piani di Cintura, redatti di concerto fra l'Amministrazione comunale e gli altri Enti competenti, la disciplina specifica di queste aree, ferma restando la vocazione agricola produttiva e ambientale di tali ambiti. In particolare, gli

“(…) Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP) riguardano ambiti costituiti da aree libere o prevalentemente libere di rilevante estensione territoriale, collocati all'interno del Parco Regionale Agricolo Sud Milano ed assoggettati alla disciplina dei Piani di Cintura Urbana (PCU), previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del Parco stesso. In questi ambiti devono essere temperate le esigenze di salvaguardia, di recupero paesaggistico e ambientale e di difesa dell'attività agricola produttiva, con la realizzazione di interventi legati alla fruizione del Parco quali aree a verde, attrezzature sociali e ricreative, impianti sportivi e funzioni di interesse generale, che perseguano una ridefinizione dei margini urbani della città edificata attraverso un ridisegno del fronte costruito della medesima” (dalla Relazione del Documento di Piano, pag. 297).



Con riferimento all'art. 8, comma 2, lett. f) della legge regionale n. 12/2005, sia al disposto dell'art. 26 delle NTA del Parco Agricolo Sud Milano - dove si prescrive che la formazione dei Piani di Cintura Urbana (PCU), da promuoversi a cura dell'Ente gestore, deve avvenire “di concerto e d'intesa con i comuni interessati, muovendo dalle iniziative pianificatorie dei comuni stessi”, anche attraverso la promozione degli

stessi comuni - il PGT formula in questi ambiti i propri indirizzi, obiettivi, strategie e “iniziative pianificatorie” ritenute fondamentali e basilari per la successiva formazione degli strumenti pianificatori sovraordinati dei PCU, da porre nella discussione con gli altri soggetti interessati quali propri valori propositivi e orientamenti strategici dell’Amministrazione Comunale; cogliendo dunque l’occasione della proposta di avvio per la formazione dei Piani di Cintura Urbana di cui alla deliberazione del Consiglio Direttivo del Parco n. 26/2010.

Pertanto nel Documento di Piano, che esplicita le strategie generali, esprime alcune priorità di trattamento progettuale per la redazione dei PCU, da convogliare negli Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP), che recepiranno in futuro le previsioni programmatiche dei Piani di Cintura Urbana previsti dall’art. 26 delle NTA del PTC del Parco.

In sintesi, con particolare riferimento all’Allegato 1 “Il livello di Pianificazione sovracomunale”, del Documento di Piano, capitolo 4 “Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del Parco Agricolo Sud”, con l’approvazione definitiva del PGT, è stato eliminato l’indice di Utilizzazione territoriale (Ut) previsto dal Piano adottato (pari a 0,15 mq/mq): la previsione originaria avrebbe generato (con un dato stimato per difetto), una potenzialità edificatoria di almeno altri 2,5 milioni di mq di SIp; mentre un’applicazione generalizzata dell’indice di Utilizzazione territoriale avrebbe portato a una potenzialità edificatoria di quasi 5 milioni di mq di SIp (Galuzzi, Vitillo, 2011). L’eliminazione di tale previsione, espressamente richiesta in fase di osservazioni al PGT sia dall’Ente Parco che dalla Provincia, ha portato il rimando al regime di tutela vigente contenuto nel PTC del Parco, con esplicito riferimento agli elaborati progettuali componenti la strumentazione urbanistica del Parco; nonché il riferimento al Piano di Settore Agricolo (PSA) del Parco, approvato con deliberazione n. 33/2007; e agli altri atti di pianificazione di settore che il Parco dovesse aver adottato in attuazione dell’art. 7 delle NTA del PTC del Parco.

### ***La Carta di sensibilità del paesaggio***

Un elemento importante per la valutazione dei piani e dei progetti è rappresentato dalla Carta della sensibilità del paesaggio ([tavola D.02 “Carta di sensibilità del paesaggio”](#), nonché Allegato 5, Contenuti paesaggistici del piano). Si tratta di prescrizioni, indicazioni e riferimenti con cui dovranno confrontarsi tutte le modificazioni della città, sia ordinarie e quotidiane all’interno dei tessuti della città consolidata (attraverso i ti-

toli abilitativi); sia per le parti di trasformazione urbana intensiva (attraverso i piani e i programmi attuativi).

Il procedimento d'identificazione, classificazione e valutazione dei beni e dei valori paesaggistici è stato tradotto nel piano con un giudizio sintetico di "significatività e integrità" applicato a specifici ambiti, con conseguente attribuzione del grado di "sensibilità paesaggistica" assegnata alle diverse componenti territoriali.

La messa in evidenza, l'interpretazione e la catalogazione dei caratteri del paesaggio attraverso la lettura delle diverse componenti, naturali ed antropiche, che caratterizzano l'assetto e la conformazione del territorio, sono strutturate per metterne in luce le specificità e le relazioni che le legano tra di loro in modo peculiare e unico dal punto di vista fisico-strutturale, storico-culturale, visivo-percettivo, simbolico. L'obiettivo di tale lettura è rendere esplicite le motivazioni e gli obiettivi che si accompagnano alla segnalazione dei "valori" del paesaggio, nonché dei luoghi che, per ragioni diverse, hanno perso il loro carattere identitario.

La volontà di esprimere una strategia per il paesaggio ha portato a introdurre questo tematismo fra gli elaborati di progetto del piano per tutti gli interventi sulla città, sia della parte costruita, sia degli spazi aperti che la permeano e la circondano.

La redazione di una carta che registri i valori di sensibilità del paesaggio è finalizzata a definire un quadro di riferimento di indirizzi paesistici, destinati ad orientare e a caricare di significati i progetti di trasformazione urbana e territoriale.

La necessità di pervenire a un'espressione sintetica dei giudizi di valore sull'intero territorio comunale, ai fini dell'attribuzione dei differenti gradi di sensibilità dei siti, secondo le "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" (BURL 2° supplemento straordinario al n. 47 del 21 novembre 2003), in applicazione delle NTA del PTPR 2001, individuando una matrice che porta all'attribuzione di un giudizio sintetico prevalente, espresso in forma numerica, per ogni unità e sotto - unità di paesaggio, secondo la seguente classificazione (ripresa dall'Allegato 5 al DDP, pagg. 56 - 57).

1. = Sensibilità paesistica molto bassa
2. = Sensibilità paesistica bassa
3. = Sensibilità paesistica media
4. = Sensibilità paesistica alta
5. = Sensibilità paesistica molto alta.

COMPONENTI ED UNITA' DI PAESAGGIO Giudizio sintetico - prevalente

AMBITI DI PREVALENZA DEL PAESAGGIO URBANO

Unità di paesaggio	Sottounità di paesaggio	
Nuclei di antica formazione	Nucleo centrale di antica formazione	5
	Nuclei storici esterni (con esclusione di Quarto Cagnino e Baggio)	4
Il sistema dei navigli		4
Ambiti a cospicua presenza di edifici di rilevanza civile, religiosa, storica e culturale	Nucleo storico esterno di Quarto Cagnino, Quinto Romano, Trenno, Nucleo storico esterno di Baggio, Assiano, Figino	5

AMBITI CONTRADDISTINTI DA UN DISEGNO URBANO RICONOSCIBILE

Tessuto consolidato generato dal Piano Beruto	4
Tessuto consolidato generato dal Piano Pavia-Masera est	4
Tessuto consolidato generato dal Piano Pavia-Masera nord-sud-ovest	3
Tessuto consolidato generato dai piani regolatori recenti	2
Insiemi urbani unitari (quartieri) di valore insediativo	5
Edifici e ambiti di rilevanza civile, religiosa, storica e culturale/Complessi edilizi moderni d'autore	5

AMBITI DI RIDEFINIZIONE DEL PAESAGGIO URBANO

Greco, Ca' Granda	2
Cimiano, Padova, Adriano, V.le Monza	2
Lambrate	2
Rogoredo, Ortomercato, Mecenate, Lodi-Corvetto	2
Morivione, Scalo Romana, Lodi, Ripamonti	2
Navigli, San Cristoforo, Barona, Ronchetto S/N	2
Baggio, Quinto Romano, Trenno, Figino	2

Villa Pizzone, Moncucco, Quarto Oggiaro, Sacco, C.na Triulza, Gallaratese	2
Farini, Dergano, Affori, Bovisasca, Comasina, Bruzzano, Bovisa	2
Edifici e ambiti di rilevanza civile, religiosa, storica e culturale/Complessi edilizi moderni d'autore	5
<b>AMBITI DI TRASFORMAZIONE</b>	
Piazza d'Armi, Ronchetto sul Naviglio, Romana, Lambrate, Bovisa, Caserma Mameli, Caserma Rubattino, Greco-Breda, San Cristoforo, via Litta Modignani, via Don Giovanni Calabria	2
Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio, Porta Genova, Caserma Montello, Magazzini raccordati Stazione Centrale, Farini-Lugano	3
Stephenson, Toffetti, Rogoredo	1
via Messina	4
<b>AMBITI DEI PARCHI REGIONALI E DEL PAESAGGIO AGRARIO</b>	
Unità di paesaggio	Sottounità di paesaggio
<b>L'ovest da Trenno alla tangenziale</b>	
Ippodromi	4
Ambito di qualificazione del paesaggio agrario	3
Ambito per la fruizione	3
Il sud-ovest fra i navigli Grande e Pavese	Ambito di qualificazione del paesaggio agrario
	3
<b>Il sud tra il Ticinello e la Vettabia</b>	
Ambito di qualificazione del paesaggio agrario	4
Ambito per la fruizione	3
Il Parco Sud oltre la tangenziale ovest	Ambito del paesaggio della produzione agraria
	3
L'est dal Parco Forfanini all'Idroscalo	Ambito per la fruizione
	3
Il Parco Nord	Ambito per la fruizione
	3
L'area Expo 2015	Ambito agricolo residuale in trasformazione
	1
<b>AMBITO DEL CORSO DEL LAMBRO</b>	
Unità di paesaggio	
Il corso del Lambro	3

L'attribuzione di una classe di sensibilità prevalente presuppone, all'atto della valutazione delle trasformazioni, il ricorso al confronto con le fonti documentali di cui la Carta rappresenta la sintesi. La tabella sopra riportata elenca, per le tre fondamentali categorie di paesaggio in cui è distinguibile il territorio milanese (il paesaggio urbano, quello agrario e dell'ambito dei parchi regionali e quello "naturalistico" del corso del Lambro), le unità e le sotto - unità di paesaggio. Il giudizio attribuito ha un valore di prevalenza, in particolare per i criteri di rilevanza e integrità, che può essere articolato in modo ulteriormente dettagliato in fase di progetto sulla base degli elementi individuati in modo puntuale nella Carta di sensibilità del paesaggio.

La tutela e l'attenzione agli esiti degli interventi di trasformazione sulla componente paesaggistica del territorio può così essere utilmente affidata a momenti procedurali di confronto e di verifica della considerazione di tali principi, basata sia sulla consapevolezza di chi propone l'intervento.

Possono quindi essere indicativamente ipotizzare due passaggi:

- un primo passaggio "costruttivo", assegnato alla documentazione di progetto. Tutti gli interventi dovranno essere corredati di una specifica relazione che illustri e dimostri le logiche di inserimento dell'intervento nei confronti del contesto preesistente, ne motivi gli esiti morfologici e ne spieghi il rispetto dei principi che sostengono i valori di interesse collettivo rappresentati dal paesaggio;
- un secondo momento rappresentato dalla "verifica" di questi aspetti, con diverso grado di approfondimento e di applicazione a seconda dei valori di riferimento riconosciuti e attribuiti dal Piano e dell'entità dell'intervento.

Facendo riferimento alle classi di sensibilità del paesaggio attribuite alle diverse parti del territorio (come visto, da 1 a 5), il piano propone che i singoli interventi siano corredati da diversi livelli di approfondimento della descrizione dei connotati paesaggistici e, soprattutto, da una applicazione di momenti di verifica differenziati secondo l'incidenza presumibilmente generata dalla dimensione e dal tipo di intervento.

### 3.3 Il sistema della mobilità<sup>2</sup>

Il PGT affronta il tema della mobilità traguardandola attraverso quattro aspetti<sup>3</sup>:

- la programmazione infrastrutturale;
- la disponibilità delle aree per la realizzazione delle infrastrutture;
- la dotazione di parcheggi;
- gli indici di edificabilità in relazione ai livelli di accessibilità.

#### ***Le strategie/figure generali***

Il Documento di Piano affronta il tema della mobilità individuando quattro grandi figure/immagini strategiche.

#### ***Milano HUB***

Suggerisce una maggiore integrazione delle grandi reti internazionali (rete ferroviaria AV, sistema aeroportuale) che confluiscono nel nodo di Milano.

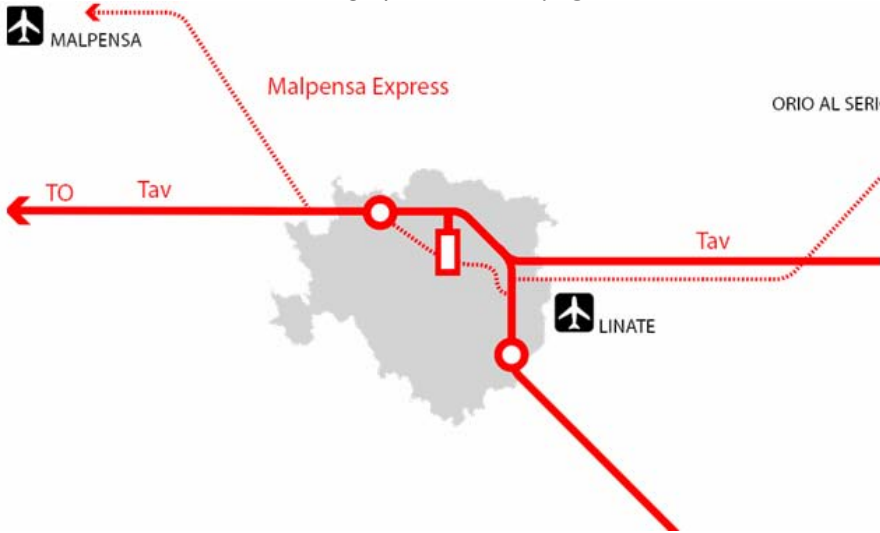
---

<sup>2</sup> Devo molto alla costruzione e alla struttura di questo capitolo a Paolo Riganti, che ha seguito con grande passione e competenza gli aspetti delle infrastrutture e della mobilità all'interno del PGT in qualità di Responsabile Area Territorio di AMAT (Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio, la struttura tecnica del Comune di Milano, per conto del quale svolge servizi specialistici), prima di andare a dirigere il Settore Governo del Territorio di un grande comune dell'hinterland milanese.

<sup>3</sup> Per gli aspetti infrastrutturali il PGT va letto anche attraverso il confronto con altri piani e programmi di settore, che dovranno completare e integrare i suoi contenuti progettuali e gestionali: il Piano Urbano della Mobilità (PUM, relativo alla programmazione delle infrastrutture di trasporto pubblico e privato), al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU, che definisce la gerarchia della rete viaria e organizzazione della circolazione), il Programma Urbano Parcheggi (PUP, relativo alla programmazione dei parcheggi pubblici e privati), il Piano Triennale dei Servizi del Trasporto Pubblico (PTS, relativo alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico).

## Il Piano Urbanistico di Milano (PGT 2012)

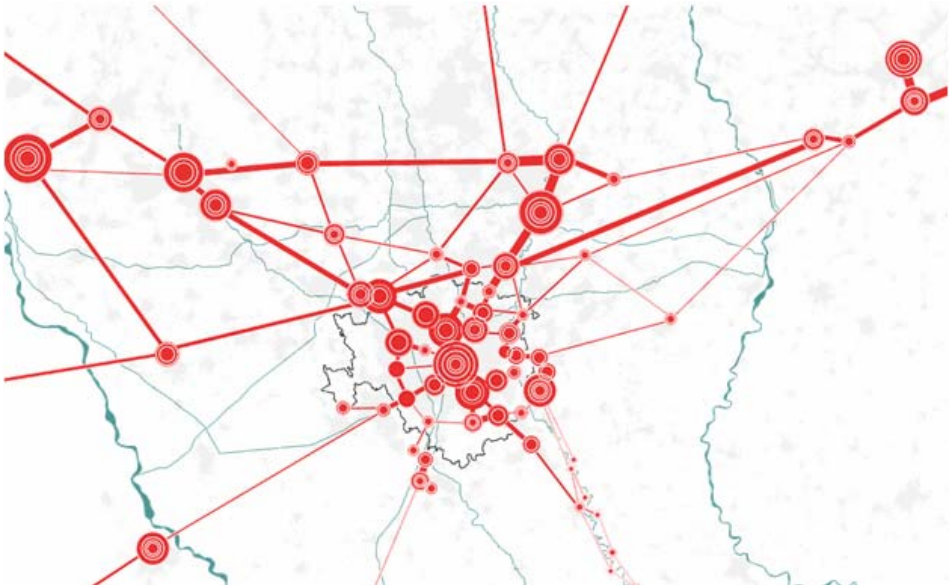
Figura 3.2, Documento di Piano, *Sistema aeroportuale e servizi ferroviari a lunga percorrenza*, pag. 60



### **Milano REGIONE URBANA**

Propone il riequilibrio, tra il centro e la periferia della Regione urbana milanese, delle funzioni attrattori e generatrici di traffico, accompagnati dalla realizzazione di un sistema infrastrutturale reticolare a supporto della rilocalizzazione di grandi funzioni e servizi.

Figura 3.3, Documento di Piano, *Sistema territoriale della regione urbana milanese*, pag. 61





### ***Milano CITTA'***

Individua la riorganizzazione del sistema infrastrutturale in modo reticolare, con una ridefinizione del territorio urbano finalizzata a un uso più efficiente delle sue reti, attraverso la densificazione attorno ai nodi di trasporto su ferro e la limitazione dell'offerta di sosta nei nodi ad elevati livelli di accessibilità.

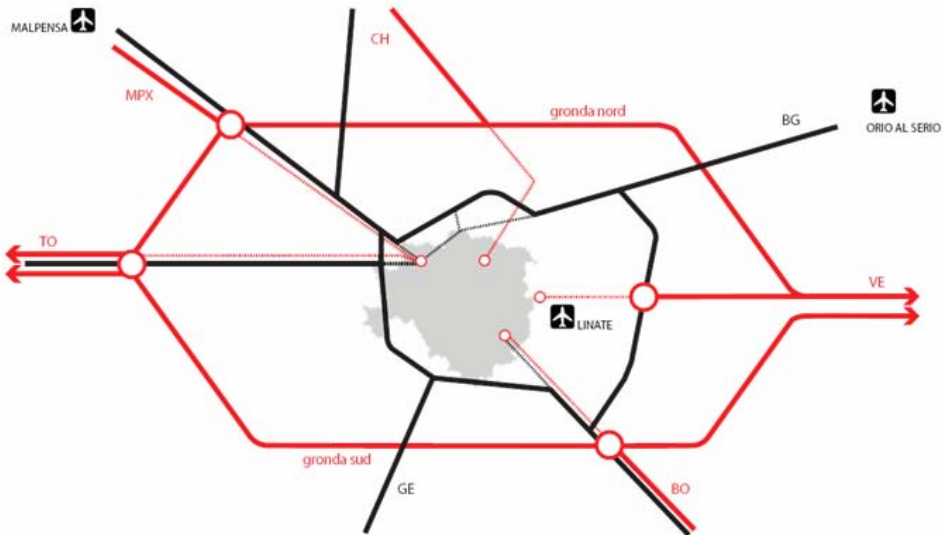
**Figura 3.4**, Documento di Piano, *Sistema reticolare infrastrutturale milanese*, pag. 63



### ***Milano LOGISTICA***

Promuove una strategia per la logistica urbana finalizzata ad una distribuzione più efficiente delle merci, attraverso l'individuazione di piattaforme logistiche all'esterno dell'area centrale.

Figura 3.5, Documento di Piano, *Sistema logistico milanese*, pag. 65



### ***La programmazione infrastrutturale (regole e riferimenti)***

Il tema della programmazione infrastrutturale attraversa in realtà tutti e tre gli strumenti che compongono il PGT.

Nel *Documento di Piano*, la rete infrastrutturale (esistente e prevista) è descritta nella Relazione generale (al Cap. 2.1.2 “Lo sviluppo urbano in coerenza con il progetto dell’assetto infrastrutturale, al Cap. 3.1.2 “Il sistema della mobilità a rete collettiva e individuale”); nella [tavola D.01 “Ambiti di Trasformazione”](#), che individua la rete infrastrutturale esistente, programmata e in progetto); nell’Allegato 3 “Schede di indirizzo per l’assetto del territorio”, che indica gli obiettivi e le prescrizioni inerenti gli aspetti di accessibilità negli ambiti di trasformazione); nelle Norme di Attuazione (Art. 5, Disciplina degli ambiti di trasformazione, comma 1.1.4, realizzazione della *circle line* nell’ambito dell’AdP Scali ferroviari; Art. 6, Schede di indirizzo per l’assetto del territorio, comma 2, previsioni infrastrutturali contenute nelle schede degli Ambiti di Trasformazione). Mentre le aree destinate a infrastrutture esistenti e previste - pertinenze indirette/Livelli di accessibilità e regole per la sosta nella Relazione del *Piano dei Servizi* (Cap. 3.1 “Il sistema della mobilità a rete collettiva e individuale”); nella [tavola S.02 “Il sistema del verde urbano, delle infrastrutture per la mobilità e dell’ERS”](#) (per la rete infrastrutturale esistente, programmata e in progetto, le aree interessate da spazi per la mobilità e la sosta e per depositi del trasporto pubblico; le aree interessate da pertinenza indiretta per viabilità o per depositi del trasporto pubblico di nuova previsione); nella [tavola S.03 “Ac-](#)

**cessibilità alle reti di trasporto**” (per gli ambiti 1 e 2 per la dotazione di parcheggi pubblici e privati, si veda anche art. 9 PDS); nonché nelle Norme di Attuazione, sempre del Piano dei Servizi (Art. 7, Caratteri delle infrastrutture; Art. 9.3/9.4, Dotazione sosta). Nel *Piano delle Regole*, sono invece affrontati i temi della densificazione e dei vincoli.

In particolare, nella **tavola R.02 “Indicazioni morfologiche”** (aree interessate da spazi per la mobilità e la sosta e per depositi del trasporto pubblico, aree interessate da pertinenza indiretta per viabilità o per depositi del trasporto pubblico di nuova previsione); nella **tavola R.05 “Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo”** (classificazione stradale, individuazione strade interessate da fasce di rispetto, ai sensi del Codice della Strada); nelle Norme di Attuazione (art. 8, Criteri di densità, accessibilità e parcheggi privati; art. 20.4, Fasce di rispetto stradali).

Il Documento di Piano, nelle **tavole D.01 “Ambiti di Trasformazione”** e **S.02 “Il sistema del verde urbano, delle infrastrutture per la mobilità e dell'ERS”**, individua reti infrastrutturali, articolate in esistenti, programmate e in progetto, sulla base del relativo stato d'attuazione.

I tracciati viabilistici di progetto hanno carattere indicativo; in sede di progettazione è consentito il loro spostamento senza alcuna procedura di variante urbanistica, a condizione che tale spostamento sia contenuto nelle fasce di rispetto stradale e non pregiudichi eventuali trasformazioni urbanistiche previste dal piano.

**Figura 3.6, Il sistema della viabilità**



Fonte: elaborazione Ufficio di Piano, Servizio pianificazione generale

La versione approvata del PGT riforma radicalmente alcune delle previsioni viabilistiche contenute nella versione adottata del piano.

### **Strada Interquartiere Nord**

A causa dell'incompatibilità con la dotazione di verde e servizi esistenti e delle forti criticità del progetto relativamente al suo impatto con la mobilità locale (moltissime osservazioni presentate al Piano adottato erano relative a questo tema), la previsione viabilistica della Strada Interquartiere Nord viene cancellata tra via Eritrea e Viale Monza, mantenendone la fascia di salvaguardia funzionale all'attuazione dei percorsi ciclabili e del trasporto pubblico.

La previsione è invece confermata tra via Eritrea e il sito dell'esposizione Expo 2015 [immagine 1] in quanto ritenuta strategica per l'accessibilità al sito; e tra viale Monza e Cascina Gobba [immagine 2], mantenendo la fascia di salvaguardia per mobilità di nuova previsione da destinare a interventi sulla viabilità a servizio della mobilità locale e di quartiere, nonché di accesso agli ambiti di trasformazione previsti o in corso di realizzazione.

**Figura 3.7, Strada Interquartiere Nord, tratti confermati**



Fonte: elaborazione Ufficio di Piano, Servizio pianificazione generale

Rispetto al PGT adottato, sono state inoltre eliminate le seguenti previsioni viabilistiche in quanto contrastavano con le strategie di revisione del Piano:

- la viabilità interrata Expo-Forlanini [immagine 1];
- la "Strada Parco" sovralocale di collegamento tra i Comuni di Rozzano, Assago, Buccinasco e Milano [immagine 2];
- il sistema viabilistico di penetrazione urbana della SP 415 Paullese [immagine 3], demandato al PUM una verifica in merito agli aspetti progettuali e agli scenari di realizzazione.

Figura 3.8, Viabilità, le previsioni eliminate



Fonte: elaborazione *Ufficio di Piano*, Servizio pianificazione generale

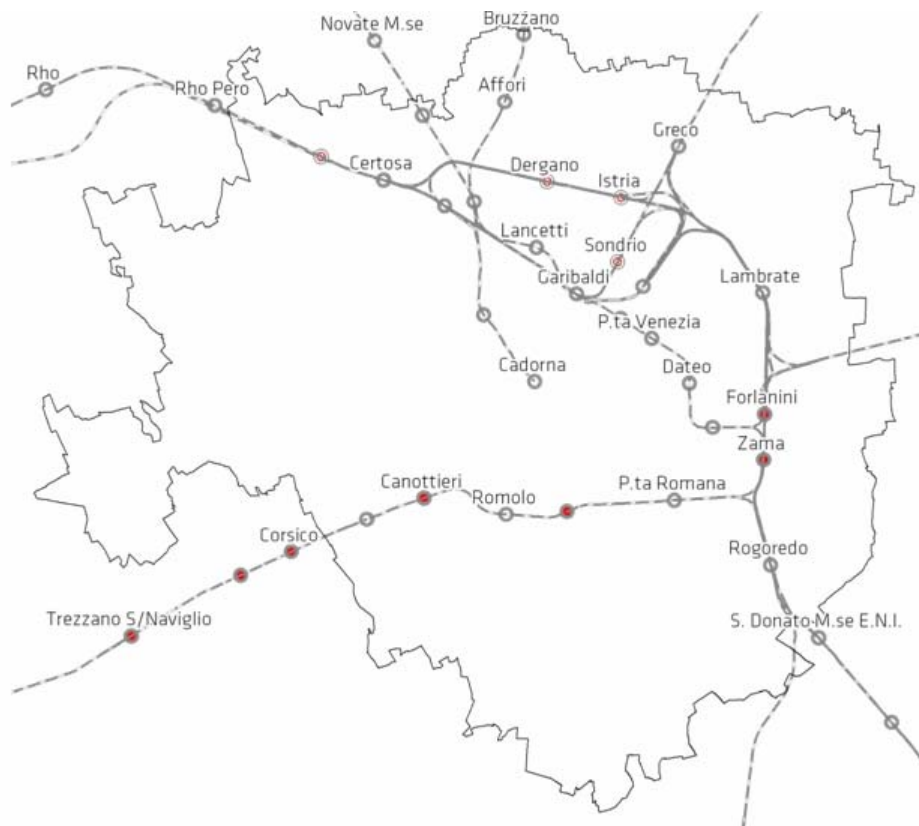
### ***Il sistema ferroviario***

In merito al sistema ferroviario, il PGT punta alla realizzazione di una linea circolare (*Circle line*), incrementando il numero di fermate e la frequenza del servizio lungo l'attuale cintura ferroviaria. La previsione di quest'opera è collegata al reimpiego delle plusvalenze derivanti dalla valorizzazione delle aree degli scali ferroviari (attraverso lo specifico Accordo di Programma Scali Ferroviari).

In particolare sono previste le nuove fermate di Stephenson, Dergano, Istria, Forlanini, Zama, Tibaldi, Canottieri.

Il PGT ipotizza, inoltre, un secondo collegamento passante Porta Garibaldi - Centrale, il cui approfondimento è rimandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM).

Figura 3.9, La rete ferroviaria



### Rete ferroviaria

- ESISTENTE
- · - PROGRAMMATA
- IPOTESI PGT

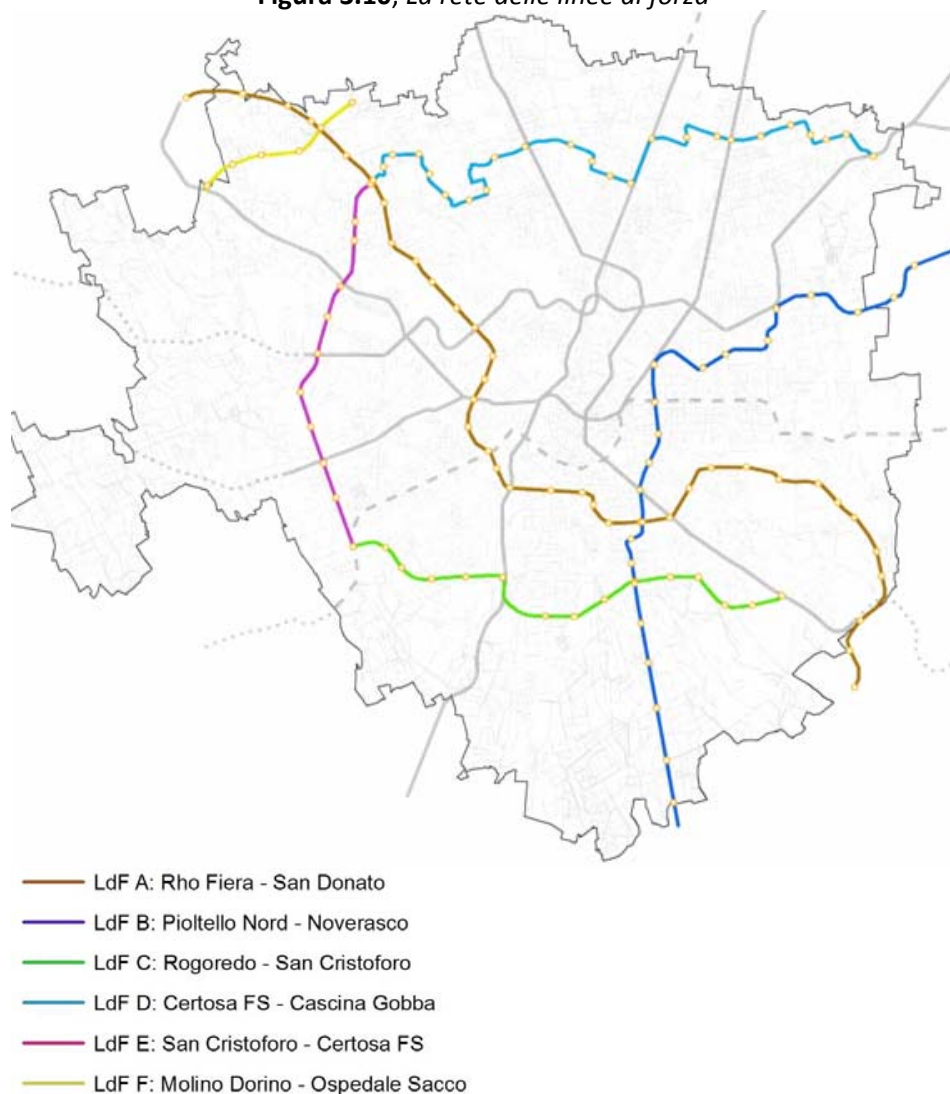
### Stazioni

- ESISTENTE
- PROGRAMMATA
- ⊙ IPOTESI PGT

Fonte: elaborazione Ufficio di Piano, Servizio pianificazione generale

Oltre alle consuete reti del trasporto pubblico (ferrovie, metropolitane, metro-tranvie), il PGT individua una rete di linee di forza, finalizzate a colmare l'attuale deficit infrastrutturale (in particolare per quanto riguarda le direttrici trasversali), la puntuale individuazione dei tracciati e delle fermate di tali linee è puramente indicativa e non vincolante (oggetto di approfondimento del PUM).

Figura 3.10, La rete delle linee di forza



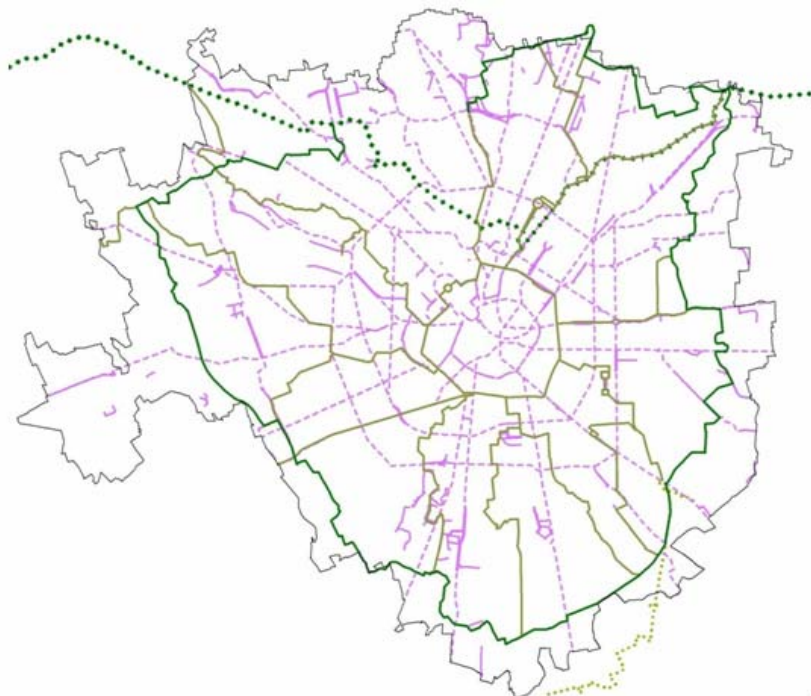
Fonte: elaborazione *Ufficio di Piano*, Servizio pianificazione generale

### **La rete ciclabile**

Il PGT recepisce la programmazione e le previsioni in corso che costituiscono il “telaio” portante della rete ciclabile, con il compito di servire le grandi direttrici del traffico ciclistico, le maggiori centralità urbane, i principali nodi del trasporto pubblico, i collegamenti con i comuni limitrofi.

Queste previsioni dovranno essere approfondite all'interno dei piani di settore (PUM, PGTU e Piano della Mobilità Ciclistica), che relazioneranno e integreranno il telaio portante con la rete di distribuzione locale.

**Figura 3.11, La rete ciclabile**



Fonte: elaborazione *Ufficio di Piano*, Servizio pianificazione generale

Il nuovo Piano Urbano della Mobilità (PUM) dovrà in particolare approfondire:

- (a) la rete infrastrutturale di progetto: il PUM dovrà approfondire la fattibilità tecnica delle linee di forza individuate nel PGT, verificare il tipo di infrastruttura più idoneo in relazione alla domanda potenziale e ai costi di realizzazione e di esercizio, e definirne il tracciato e la localizzazione delle stazioni.



Il PUM dovrà inoltre definire diversi livelli di priorità all'interno delle linee di forza previste dal PGT, riconducibili a scenari di realizzazione realistici e sostenibili economicamente;

- (b) i nodi infrastrutturali di connessione tra Milano e i Comuni di prima cintura: il PUM dovrà tradurre le previsioni viabilistiche del PGT in un sistema di tipo metropolitano, approfondendo, di conseguenza, gli ambiti infrastrutturali posti al confine;
- (c) il sistema della sosta, pubblica e privata: pianificazione e programmazione di nuovi parcheggi pubblici, per residenti e d'interscambio in corrispondenza con i principali nodi infrastrutturali;
- (d) la logistica urbana: localizzazione delle aree destinate ad ospitare le nuove piattaforme logistiche, definendone le modalità organizzative e gestionali;
- (e) la mobilità ciclabile: approfondimento della rete e programmazione degli interventi.

### ***La mobilità delle Schede degli ambiti di trasformazione***

Le schede degli Ambiti di Trasformazione (Allegato 3 del DDP) indicano obiettivi e prescrizioni inerenti anche aspetti infrastrutturali, che sono posti come condizione per l'avvio delle trasformazioni.

A titolo esemplificativo, nel caso dell'ATU Farini s'individuano i seguenti obiettivi e prescrizioni.

#### ***Obiettivi***

Creazione di un'area ambientale all'interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico concentrando il traffico di attraversamento su determinate direttrici.

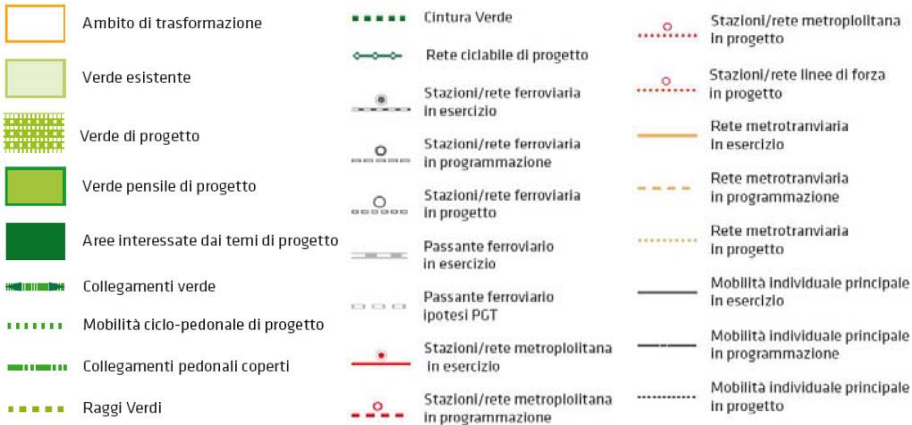
#### ***Prescrizioni***

Realizzazione di nuove connessioni viarie sull'asse nord-ovest/sud-est  
Realizzazione collegamento viario Caracciolo-Lancetti.

Connessione di trasporto pubblico tra stazioni Bovisa e Lancetti e la stazione Cenisio della M5.

Collegamento ciclo-pedonale tra Parco Porta Nuova e Parco Palazzi.

Figura 3.12, Documento di Piano, *Ambito di Trasformazione Farini*, pag. 300



## Le aree per la mobilità esistenti

La [tavola S.02 “Il sistema del verde urbano, delle infrastrutture per la mobilità e dell’ERS”](#) individua i servizi delle infrastrutture per la mobilità, distinguendoli fra quelli esistenti e quelli di nuova previsione.

L’art. 7 delle Norme del Piano dei Servizi definisce i caratteri delle infrastrutture, così suddivise.

- a) Infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico:
  - infrastrutture ferroviarie;

- infrastrutture viarie e spazi per la sosta;
- infrastrutture aeroportuali;
- infrastrutture per la movimentazione delle merci e la logistica.

b) Infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente:

- reti energetiche;
- reti idriche, reti fognarie, impianti di depurazione, reti di gestione e raccolta rifiuti;
- depositi per servizi pubblici.

Le infrastrutture ferroviarie sono costituite dagli spazi destinati alle infrastrutture ferroviarie e agli impianti ferroviari (stazioni, scali, depositi ferroviari). In queste aree sono ammessi, anche in assenza di pianificazione attuativa, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia degli edifici esistenti, demolizione, ricostruzione e ampliamento dei fabbricati destinati all'esercizio ferroviario, realizzazione di recinzioni e parcheggi e spazi destinati a verde piantumato e mantenuto.

### ***Le infrastrutture viarie***

Sono costituite dagli spazi pubblici o di uso pubblico destinati a:

- sedi stradali (compresi marciapiedi e spazi destinati alla mobilità ciclopedonale anche interni a strumenti urbanistici attuativi e atti di programmazione negoziata);
- parcheggi pubblici e di uso pubblico;
- piste ciclabili;
- impianti di distribuzione carburanti.

In particolare, la localizzazione d'impianti di distribuzione dei carburanti per autotrazione e dei relativi servizi accessori dovrà essere regolata dal Piano di Localizzazione dei Distributori di Carburante (come previsto dalla legge regionale n. 6/2010). La ristrutturazione degli impianti esistenti su suolo pubblico è consentita esclusivamente se l'impianto stesso non è in contrasto con i programmi dell'Amministrazione comunale.

### ***I depositi per il trasporto pubblico***

Gli immobili destinati a depositi per i servizi di trasporto pubblico urbano e metropolitano (individuati nella [tavola R.02, "Indicazioni morfologiche fra le Infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente"](#)), sono con-

fermati nella loro destinazione e per questi sono consentiti gli interventi previsti in specifici progetti pubblici.

La loro eventuale dismissione avviene con deliberazione del Consiglio Comunale, acquisendo le funzioni di cui all'art. 4.13 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole.

### ***Localizzazione di servizi nelle aree per la mobilità esistenti***

Nelle aree destinate a infrastrutture per la mobilità e trasporto pubblico esistenti, è consentita la localizzazione delle funzioni urbane anche private indicate all'art. 4, comma 13 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole, mediante motivata deliberazione del Consiglio Comunale che ne definirà sia l'ambito d'intervento sia lo specifico strumento urbanistico/edilizio attuativo da utilizzare.

Negli spazi esistenti dei mezzanini delle stazioni del trasporto pubblico è consentita la localizzazione, mediante titolo abilitativo convenzionato, di sole funzioni urbane commerciali.


### ***Aree per la mobilità di nuova previsione (pertinenze indirette)***

Alle aree a pertinenza indiretta per la mobilità stradale e per i depositi dei trasporti metropolitani di nuova previsione (individuate nella [tavola S.02, "Il sistema del verde urbano, delle infrastrutture per la mobilità e dell'ERS"](#)), è riconosciuto un indice di Utilizzazione territoriale (Ut) unico pari a 0,35 mq/mq, ovvero pari all'edificato esistente. I diritti edificatori sono liberamente trasferibili e utilizzabili su tutto il territorio comunale edificabile, ivi compresi gli Ambiti di Trasformazione Urbana del Documento di Piano, previa cessione dell'area al Comune (già bonificata, a norma di legge, per l'utilizzo pubblico) secondo la disciplina della perequazione urbanistica (art. 7 delle Norme di Attuazione del PDR).

Si applica anche alle aree già di proprietà comunale, ad eccezione delle aree pubbliche già destinate all'uso pubblico, delle aree destinate alla viabilità esistente, delle aree pubbliche oggetto di cessione a qualsiasi titolo in forza di sfruttamento edificatorio già attuato o autorizzato (art. 4.1 lett. a, b e c delle Norme di Attuazione del PDR) oltre che di quelle cedute al Comune in esecuzione di piani attuativi o già diventate oggetto di trasformazione per servizi, alla data di approvazione del PGT. Sugli immobili che insistono sulle aree a pertinenza indiretta, prima della realizzazione dei servizi, sono consentiti unicamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, adeguamento igienico e tecnologico, conduzione del fondo ai fini agricoli e di orto-floro-vivaistica.

**Figura 3.13**, Piano dei Servizi, *Stralcio tavola S.02 Il sistema del verde urbano, delle infrastrutture per la mobilità e dell'edilizia residenziale sociale*



 Aree per la mobilità stradale di nuova previsione (pertinenze indirette)



Aree per la mobilità stradale di nuova previsione poste all'interno di ambiti disciplinati da provvedimenti in itinere o dal Documento di Piano o ricadenti su infrastrutture viarie esistenti

### ***Dotazioni di sosta - parcheggi pubblici***

La dotazione di sosta dovuta nei Piani Attuativi varia in relazione a criteri di accessibilità (Ambito 1 e Ambito 2 individuati nella tavola S.03) e alle funzioni previste, con l'obiettivo di ridurre l'offerta di sosta in presenza di una maggiore offerta di trasporto pubblico.

L'art. 9.3 delle NA del PDS definisce inoltre le dotazioni massime (non più minime) dei parcheggi pubblici, in rapporto alle funzioni insediate/insediabili, come meglio specificato e articolato nella trattazione del Piano dei Servizi.

## Il Piano Urbanistico di Milano (PGT 2012)

I parcheggi privati (spazi privati di sosta a servizio delle proprietà) devono soddisfare la dotazione minima prescritta dalla legge n. 122/1989 (almeno 1 mq per ogni 10 mc di costruzione).

Fermo restando la dotazione minima obbligatoria per legge, l'art. 8.2 delle NA del PDR definisce, per tutti gli interventi di ristrutturazione edilizia e nuova costruzione volti alla realizzazione di nuove funzioni urbane residenziali, commerciali e terziarie, le specifiche dotazioni di parcheggi privati, come meglio specificato nella trattazione del Piano delle Regole.

In caso di ampliamento di fabbricati o inserimento di nuove funzioni urbane, dette prescrizioni vanno verificate solo con riferimento alla Slp aggiunta o variata. In caso d'impossibilità nel reperimento della dotazione di parcheggi negli interventi sull'esistente, tale superficie può essere monetizzata.

**Figura 3.14**, Piano dei Servizi, *Stralcio tavola S.02 Il sistema del verde urbano, delle infrastrutture per la mobilità e dell'edilizia residenziale sociale*



Ambito 1

*Ambito compreso all'interno della Cerchia dei Bastioni (Area C)*



Ambito 2

*Ambiti individuati entro il raggio di 400 metri dalle stazioni ferroviarie e della metropolitana esistenti o in fase di realizzazione, al di fuori della Cerchia dei Bastioni (Area C)*

Nel caso di superfici comprese in parte in Ambito 1 e in parte in Ambito 2, prevale il parametro legato all'Ambito 2.

### ***Criteria di accessibilità e densificazione***

Sulla base degli obiettivi di riorganizzazione del territorio urbano coerente con il disegno della rete della mobilità, l'art. 8 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole individua i criteri di densificazione in corrispondenza dei nodi infrastrutturali.

Negli interventi di sostituzione edilizia, ampliamento e nuova costruzione all'interno del TUC (Tessuto Urbano Consolidato), negli ambiti caratterizzati da elevata accessibilità deve essere obbligatoriamente raggiunto l'indice Ut di 1 mq/mq.

Si tratta degli ambiti individuati nella [tavola S.03 "Accessibilità alle reti di trasporto"](#) e identificati entro il raggio di 400 metri dalle stazioni ferroviarie e della metropolitana esistenti o in fase di realizzazione. Questa disciplina non si applica ai tessuti urbani della città giardino (art. 14.2, lett. c delle Norme di Attuazione del PDR).

**Figura 3.15**, Piano dei Servizi, *Stralcio tavola S.03*  
*Accessibilità alle reti di trasporto*



Ambiti caratterizzati da elevati livelli di accessibilità alle reti di trasporto pubblico

### ***Fasce di rispetto stradale***

In merito alla definizione delle fasce di rispetto e alla loro individuazione, il PGT recepisce la normativa vigente contenuta nel Codice della Strada (CdS, artt. 16, 17 e 18; CdS e artt. 26, 27 e 28 Regolamento d'Attuazione).

#### *a) Fuori dal centro abitato (delimitato ai sensi dell'art. 4 CdS)*

in caso di nuove costruzioni, demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade, occorre mantenere le fasce di rispetto previste dal Codice della Strada, per le relative classificazioni stradali, ai sensi degli artt. 16 e 17 del CdS e degli artt. 26 e 27 del Regolamento d'Attuazione, il cui dimensionamento viene misurato a partire dal confine stradale.

#### *b) All'interno del centro abitato (delimitato ai sensi dell'art. 4 CdS)*

in caso di nuove costruzioni, demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade, occorre mantenere le fasce di rispetto previste dal Codice della Strada, per le relative classificazioni stradali, ai sensi dell'art. 18 CdS e dell'art. 28 del Regolamento d'Attuazione, il cui dimensionamento viene misurato a partire dal confine stradale.

Per le strade di nuova previsione, alle fasce di rispetto incluse all'interno di un Ambito di Trasformazione o del Tessuto Urbano Consolidato, si applicano i principi della perequazione (di cui all'art. 7 delle NA del PDR).

Nelle fasce di rispetto sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici eventualmente esistenti, nonché la realizzazione di recinzioni leggere o parcheggi.

### **3.4 Il Registro delle cessioni dei diritti edificatori**

Il PGT individua principi e criteri generali di attribuzione dei diritti edificatori, mirati a promuovere sia le trasformazioni intensive (gli ambiti di trasformazione), che il rinnovo del tessuto urbano esistente; ma anche alla realizzazione di servizi per l'attuazione della "città pubblica", con il ricorso alla perequazione e il riconoscimento di incentivi/premialità. L'Amministrazione comunale ha in corso la predisposizione e l'istituzione del Registro delle cessioni dei diritti edificatori, al fine di dettare criteri e indirizzi per la sua formazione e gestione. In ogni caso, alcune questioni e temi possono essere preliminarmente affrontate, sia di quadro legislativo generale che in rapporto alle indicazioni del PGT.



L'art. 2643 c.c. disciplina gli atti soggetti a trascrizione e introduce (comma 2 *bis*) l'obbligo di rendere pubblici col mezzo della trascrizione

“i contratti che trasferiscono, costituiscono o modificano i diritti edificatori comunque denominati, previsti da normative statali o regionali, ovvero da strumenti di pianificazione territoriale”.



L'art. 11, comma 4, della legge regionale n. 12/2005 dispone che

“i Comuni costituiscono il Registro delle cessioni dei diritti edificatori, aggiornato e reso pubblico secondo le modalità stabilite dagli stessi Comuni”.



**L'art. 7 (Registro delle cessioni dei diritti) delle Norme di Attuazione del Documento di Piano del PGT così inquadra la problematica**



“1. Analogamente a quanto contenuto nell'art. 7 delle Norme di attuazione del Piano delle Regole, i contratti che trasferiscono, costituiscono o modificano i diritti edificatori nonché delle aree che li generano, all'interno dei perimetri dei Piani Attuativi relativi alle aree di trasformazione, devono essere redatti nella forma di atto pubblico o di scrittura privata con sottoscrizioni autenticate, trascritti nei Registri Immobiliari ai sensi dell'art. 2643 comma 2 *bis* c.c., nonché annotati, all'atto della loro trascrizione nei Registri Immobiliari, nell'apposito Registro delle Cessioni dei Diritti Edificatori previsto all'art. 11 della legge regionale n. 12/2005 e smi.

2. Il Registro delle Cessioni dei Diritti Edificatori, di cui all'art. 7 delle Norme di attuazione del Piano delle Regole, è pubblico e consultabile.

3. Il Certificato di destinazione Urbanistica di cui all'art. 32 della legge regionale n. 12/2005 è integrato con le informazioni relative alla cessione dei diritti edificatori interessanti l'area per la quale è stato richiesto.

4. Ogni intervento che comporti utilizzazione dei diritti edificatori deve essere accompagnato dal certificato di cui al precedente comma.

5. Il Registro delle Cessioni dei Diritti Edificatori è tenuto dal competente Ufficio del Settore Pianificazione Urbanistica Generale il quale provvede ad aggiornarlo con effetto immediato.

6. Il Registro delle Cessioni dei Diritti edificatori evidenzia inoltre le aree prive di diritto edificatorio in quanto divenute tali a seguito di cessione in proprietà delle stesse al Comune, ovvero tali a seguito di trasferimento dei diritti stessi tra privati.”

### **L'art. 7 (*Perequazione urbanistica*) delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT dispone, commi 7 - 10**



“7. In particolare sono annotati sul Registro delle Cessioni dei diritti edificatori:

- a. le cessioni al Comune delle aree;
- b. i trasferimenti a terzi dei diritti edificatori o di quei diritti derivanti dagli interventi di cui agli artt. 9 e 10, nei limiti ivi indicati;
- c. la disciplina delle aree ove sono realizzati servizi;
- d. i diritti edificatori afferenti le aree di cui alla lett. a.

8. Il Registro delle Cessioni dei diritti edificatori è pubblico e consultabile da chiunque faccia domanda.

9. Il Certificato Urbanistico è emesso integrato con le informazioni relative alla cessione dei diritti edificatori interessanti l'area per la quale è stato richiesto. Ogni utilizzazione dei diritti edificatori deve essere accompagnata dal Certificato Urbanistico. Il Registro delle Cessioni dei diritti edificatori è tenuto dal competente Ufficio, che ha il compito della tenuta, aggiornamento, pubblicità e consultabilità del medesimo Registro.

10. L'esercizio della perequazione urbanistica sarà coordinato da un soggetto a maggioranza pubblica. L'istituzione, le funzioni e la disciplina di tale soggetto saranno definite dal Consiglio Comunale.”

Il diritto edificatorio si traduce quindi nella Superficie lorda di pavimento attraverso un indice di Utilizzazione territoriale (Ut) che il Piano di Governo del Territorio attribuisce alle aree ovvero riconosce come esistente, secondo i criteri stabiliti dal Piano stesso e nel rispetto dei principi della legge regionale n. 12/2005 (che espressamente esclude l'edificabilità alle aree destinate all'agricoltura e a quelle non soggette a trasformazione urbanistica).

Le tipologie di diritti edificatori previste negli atti del PGT si distinguono per origine, natura, modi di utilizzo. Le aree di pertinenza diretta sono le aree di atterraggio di diritti edificatori, fatta eccezione per i condizionamenti (limitazioni ed esclusioni) espressamente previsti dal PGT. Le aree di pertinenza indiretta sono aree di decollo dei diritti edificatori: l'utilizzo di questi ultimi è subordinato alla cessione gratuita di tali aree all'Amministrazione Comunale.

Il DDP prevede una disciplina specifica per gli ATU, declinando strategie, obiettivi e prescrizioni nelle Schede di indirizzo (artt. 2, 4 e 5 delle NDA del DDP). Le aree comprese negli ATU non possono ricevere o trasferire diritti edificatori, fatta eccezione per le aree incluse negli Ambiti Toffetti e Stephenson (non residenziali), che possono ricevere una quota di diritti edificatori perequati o derivanti da benefici volumetrici o da trasferimenti edificatori (art. 5, comma 1, punto 1.1, delle NDA del DDP).

Il PDR e il PDS prevedono che i diritti edificatori:

- generati nelle aree o negli immobili esistenti di pertinenza diretta nel TUC possano essere utilizzati in loco, come da questi disciplinato, ovvero trasferiti nei casi in cui sia espressamente limitato o escluso il loro utilizzo nelle aree stesse (vincoli amministrativi e di tutela sovraordinata), ad eccezione delle aree incluse negli ambiti disciplinati dalle Norme Transitorie;
- generati nelle aree o negli immobili esistenti di pertinenza diretta del Parco Regionale Nord Milano e del Parco Regionale Agricolo Sud Milano (qualora assoggettate alla disciplina dei Piani di Cintura Urbana), possano essere trasferiti nei casi in cui sia espressamente limitato o escluso il loro utilizzo nelle aree stesse (vincoli amministrativi e di tutela sovraordinata);
- generati nelle aree o negli immobili esistenti di pertinenza indiretta, siano trasferiti in altre aree o immobili di pertinenza diretta (diritti edificatori perequati, artt. 5 e 6 delle NDA del PDS);

- realizzati nelle aree o negli immobili di pertinenza diretta e destinati in tutto o in parte a servizi alla persona, possano essere trasferiti in tutto o in parte in altri immobili o aree di pertinenza diretta (art. 8 delle NDA del PDS). L'utilizzo dei diritti edificatori, intesi come riconoscimento di una equivalente superficie lorda di pavimento da trasferire, è subordinato al perfezionamento con l'Amministrazione Comunale dell'atto di asservimento, di accreditamento o di convenzionamento dell'equivalente Superficie lorda di pavimento destinata a servizio. E' ammesso il trasferimento di diritti edificatori afferenti le aree a pertinenza diretta comprese nel TUC interessate da vincoli amministrativi e di tutela sovraordinata.

Il PDR prevede inoltre il riconoscimento di diritti edificatori derivanti da incentivi/premialità:

- per gli interventi edilizi mirati al raggiungimento di livelli di efficienza energetica, questi diritti possano essere utilizzati in loco e trasferiti in tutto o in parte (art. 10 delle NDA del PDR);
- per gli interventi di mantenimento e restauro degli immobili di interesse storico e artistico, come individuati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 con specifico atto di vincolo, che migliorino le prestazioni di efficienza energetica, questi diritti debbano essere trasferiti (art. 10 delle NDA del PDR);
- per gli interventi di restauro degli immobili di interesse storico e artistico, come individuati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 con specifico atto di vincolo, mirati alla conservazione dell'uso e dell'utilità pubblica, questi diritti debbano essere trasferiti (art. 10 delle NDA del PDR);
- per l'espletamento dei concorsi di progettazione, detti diritti possano essere utilizzati, in tutto o in parte (art. 11, comma 15, delle NDA del PDR);
- per la tutela delle attività produttive, detti diritti possano essere utilizzati in tutto o in parte ovvero trasferiti (art. 5, comma 5, delle NDA del PDR).

Ai fini dell'utilizzo dei diritti edificatori perequati o ai fini del riconoscimento e dell'utilizzo dei diritti edificatori derivanti dalle aree a pertinenza diretta sulle quali è limitata o esclusa l'edificabilità o derivanti dalla realizzazione di servizi alla persona o da incentivi/premialità, potrà essere rilasciato il Certificato dei diritti edificatori.