



Milano, 4 gennaio 2024

**Spett.le
Comune di San Donato Milanese
Ufficio Urbanistica**

Via Cesare Battisti 2,
20097 San Donato Milanese (MI)

c.a. del Dirigente Ing. Domenico Martini

a mezzo PEC:

[protocollo@cert.comune.sandonatomilanese
.mi.it](mailto:protocollo@cert.comune.sandonatomilanese.mi.it)

OGGETTO: Foglio n. 39903 classificazione 06/03 del 27 settembre 2023. Proposta di Variante ai sensi dell'art. 87 e segg. L.R. n. 12/2005 al P.I.I. "AT-SS San Francesco" e al PGT vigente. Attività preliminare di esame documentazione propedeutica all'istruttoria per la procedibilità – riscontro comunicazione del 6 dicembre 2023 (Pratica Edilizia n. PII1/2023)

Egregi Signori,

con la presente, riscontriamo la Vostra nota del 6 dicembre scorso avente ad oggetto "Approfondimenti e modifiche opportune" alla proposta di Variante al PII "AT-SS San Francesco" e al PGT vigente, presentata dalla scrivente il 27 settembre 2023.

Occorre premettere che la proposta di Variante al PII – come meglio indicato nel prosieguo – pur confermando sostanzialmente l'assetto urbanistico dell'ambito in termini di SL e parametri di trasformazione, introduce alcuni elementi di modifica che necessitano di una variante al PGT vigente, nonché di una revisione del PII approvato nel 2021.

Infatti, oltre a prevedere la realizzazione di uno stadio di circa 70.000 posti in luogo di un'arena sportiva di circa 18.000 posti (comunque entrambi impianti sportivi di particolare rilevanza), la proposta presentata modifica anche il perimetro dell'ambito di intervento, inserendo alcune aree limitrofe che ricadono all'interno del Parco Agricolo Sud Milano e prevede la possibilità di attivare una grande struttura di vendita composta da più esercizi commerciali, attualmente esclusa dallo strumento urbanistico vigente.

La modifica del perimetro dell'ambito di trasformazione e la previsione di una grande struttura di vendita al suo interno, richiedono necessariamente una modifica del PGT approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 15 del 5 aprile 2022.

Proprio la necessità di procedere alla variazione del PGT e, quindi, la richiesta di inserire nell'ambito una grande struttura di vendita, ai sensi del combinato disposto dell'art. 92, commi 4 e 5, della l.r. n. 12/2005, comporta che l'intervento assuma carattere di rilevanza regionale e che il PII, dunque, debba essere approvato nell'ambito di un accordo di programma ai sensi dell'art. 34 del d.lgs. n. 267/2000 e della l.r. n. 19/2019 e del relativo regolamento attuativo, con effetti di variante urbanistica.

Secondo il regolamento regionale n. 6/2020, tra i compiti affidati alla Segreteria Tecnica dell'Accordo di Programma, risulta inclusa anche l'individuazione degli interventi oggetto dell'Accordo stesso, oltre alla predisposizione del relativo testo e di tutti gli allegati.

Ne consegue che la proposta di Variante al PII dovrà necessariamente essere oggetto di specifica istruttoria in sede di Segreteria Tecnica, nell'ambito della quale verranno approfonditi e valutati molteplici aspetti legati alla trasformazione, senza escludere altresì che soggetti terzi al proponente e all'Amministrazione comunale possano sollevare ulteriori temi da approfondire.

Per tale motivo, pur comprendendo la necessità per l'Amministrazione comunale di approfondire più nel dettaglio specifici temi rilevanti quali l'ambiente, il traffico e l'impatto economico del progetto e, quindi, apprezzando lo spirito collaborativo e di condivisione con cui la stessa Amministrazione sta valutando l'avvio di tale percorso urbanistico, riteniamo che gran parte degli aspetti evidenziati nella Vostra nota del 6 dicembre scorso debbano necessariamente essere approfonditi e risolti nel più ampio contesto unitario dell'Accordo di Programma, anche al fine di poter tenere in considerazione le osservazioni di altri soggetti e il tutto in un'ottica di semplificazione degli iteri procedurali e di valutazione complessiva dell'intervento in tutti i suoi elementi.

Ciò doverosamente premesso, riteniamo comunque utile fornirVi un riscontro preliminare agli "ambiti" oggetto di trattazione nella Vostra nota al fine di consentire a codesta Amministrazione di completare le proprie valutazioni preliminari e, quindi, auspicabilmente di voler promuovere la procedura di Accordo di Programma quanto prima.

Riteniamo, infatti, opportuno ed importante che il Comune di San Donato Milanese avvii tale percorso avendo preventivamente condiviso e valutato favorevolmente gli elementi sostanziali della proposta di Variante al PII, che possono essere riassunti nella realizzazione dello Stadio dell'AC Milan e nella conferma della capacità edificatoria dell'ambito con realizzazione di funzioni a supporto di quella sportiva.

La condivisione dei contenuti essenziali della proposta avanzata dalla scrivente è, infatti, un passaggio importante e fondamentale di condivisione dell'iniziativa, fermo restando che nell'ambito dell'istruttoria in sede di Accordo di Programma dovranno necessariamente essere approfonditi, studiati e risolti diversi aspetti rilevanti, tra cui – come da Voi indicato – quelli di carattere ambientale, quelli di traffico con ricadute sulle infrastrutture, nonché quelli economici.

Tuttavia - come detto - è bene che tali aspetti siano approfonditi e risolti nella sede deputata all'istruttoria del piano al fine di non duplicare gli sforzi progettuali e di valutazione e al fine di considerare complessivamente tutti gli aspetti rilevanti, inclusi quelli eventualmente sollevati da soggetti terzi al proponente e all'Amministrazione comunale.

Fermo quanto sopra, riportiamo dunque di seguito le nostre valutazioni preliminari rispetto agli "ambiti" di approfondimento da Voi sollevati.

SportlifeCity S.r.l. – MILANO – Via Aldo Rossi n.8

P.Iva 09911330968 – REA 2121186

Pec: sportlifecity@legalmail.it

1. Ambito Amministrativo/legale

Con riferimento al primo ambito di interesse, si rimanda al capitolo 3 "Inquadramento urbanistico dell'intervento" della relazione del PII (elaborato "001_SLC_VPI_URB_GEN_RT_001_00.pdf"), dove sono illustrate le sovrapposizioni del progetto al PGT vigente.

Occorre, infatti, distinguere gli elementi di novità che comportano una variante urbanistica in quanto non conformi al vigente PGT, rispetto, invece, alle eventuali modifiche – anche planivolumetriche – del PII approvato nel 2021, le quali potrebbero anche essere recepite in sede di rilascio dei titoli edilizi nei limiti di quanto previsto dall'art. 14, comma 12, della l.r. n. 12/2005, ovvero potrebbero tutt'al più necessitare di una semplice variante al PII, rimessa alla competenza della sola Giunta comunale.

Invero, gli elementi di variante sono essenzialmente tre:

- a) la modifica del perimetro dell'Ambito di Trasformazione "AT-SS San Francesco" con la rettifica del perimetro del PII originale (comparto 1) adeguandolo al reale stato dei luoghi e delle proprietà, e con inclusione di una nuova superficie territoriale inclusa nel Parco Agricolo Sud Milano e destinata – secondo la proposta presentata – a parco pubblico e a parcheggi;
- b) la possibilità di insediare nel comparto 8.500 mq di funzioni commerciali con l'obiettivo di offrire una maggiore varietà di opzioni per i frequentatori della piazza e del distretto di intrattenimento nell'arco di tutto l'anno sempre nel contesto di un progetto con vocazione sportiva e di intrattenimento e non di più tradizionali "Centri Commerciali", che configurandosi unitariamente come parcheggi ingressi e sottoservizi, dovrà comunque essere valutata ai sensi dell'art. 9 del d.lgs. n. 114/1998, previa conferenza di servizi regionale.
- c) l'aggiornamento del Piano dei Servizi che recepisce quelli oggetto del PII vigente, che saranno incrementati secondo la proposta di Variante al PII.

A questi tre elementi, ovviamente, si inserisce anche la decisione di realizzare uno stadio destinato ad ospitare le partite casalinghe dell'AC Milan, con una capienza di circa 70.000 posti e l'adeguamento di tutto l'impianto infrastrutturale a servizio della trasformazione urbanistica proposta.

Invero, già il PII prevede la possibilità di insediare nell'ambito impianti sportivi di rilevanza sovracomunale (arena da 18.000 posti), con il che la funzione "Stadio" risulterebbe già coerente con le destinazioni ammesse. Tuttavia, l'aumento della capacità di posti a sedere e l'aumento dei posti auto richiede una revisione del sistema viabilistico e infrastrutturale sulla base dello studio del traffico già elaborato e sulla base degli eventuali ed ulteriori approfondimenti che saranno eseguiti in sede istruttoria.

Le modifiche introdotte con il PII, invece, non impattano sugli strumenti urbanistici sovraordinati, salva la necessità di acquisire il nulla osta dall'ente Parco Agricolo Sud, che dovrà esprimersi sulle attrezzature in progetto all'interno del perimetro del Parco. Tale valutazione, tuttavia, sarà acquisita in fase istruttoria nell'ambito della Segreteria Tecnica dell'Accordo di Programma.

Per quanto riguarda la disponibilità delle aree incluse all'interno dell'Ambito (secondo la nuova perimetrazione), SportLifeCity S.r.l. risulta già promissaria acquirente della maggior parte delle stesse e sta portando avanti con gran parte dei proprietari residui un confronto per l'acquisizione delle ulteriori aree.

Si evidenzia, tuttavia, che fin dal 2018, l'attuale proprietario della maggior parte delle aree e promittente venditrice ha già costituito un consorzio ai sensi della l. 166/2002 unitamente a a SportLifeCity S.r.l., conferendole procura ad avviare e portare avanti le proposte di trasformazione dell'ambito. Il Consorzio, dunque, laddove non fosse possibile acquisire tutte le aree incluse nel nuovo perimetro del PII, potrà ricorrere alle procedure espropriative di legge, previo aggiornamento del proprio atto costitutivo al fine di allineare questo al nuovo perimetro dell'Ambito di intervento.

Per quanto riguarda, poi, la possibilità di utilizzare lo strumento del PAUR, si evidenzia che – a seguito di un primo confronto con Regione Lombardia – risulterebbe possibile sviluppare in sede di accordo di programma il progetto definitivo dello Stadio e delle infrastrutture allo stesso funzionali, chiedendo l'approvazione del relativo progetto attraverso PAUR in parallelo con la procedura di accordo di programma medesimo.

Infine, per quanto riguarda la compensazione degli importi del contributo di costruzione già versati in precedenza con i nuovi importi che saranno liquidati in sede di rilascio dei titoli edilizi futuri, si manifesta la disponibilità ad approfondire tale scenario compensativo, tenendo in considerazione anche il più ampio quadro economico dell'operazione di trasformazione.

Il proponente, premesso ed esplicitato quanto sopra, **si impegna** - nell'ambito della procedura di Accordo di Programma - a produrre la documentazione tecnica richiesta dall'Amministrazione comunale con la nota in riscontro, così come gli adeguamenti statuari del Consorzio ex. L.166/2002.

2. Ambito Ambientale

Il "Rapporto preliminare" presentato è stato elaborato nell'ambito della fase di Scoping o fase di specificazione dei contenuti del "Rapporto Ambientale" del procedimento Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui alla parte seconda del D. Lgs. 152/06.

La fase di Scoping è una fase di consultazione tra il proponente e l'Autorità Competente utile a definire la tipologia delle informazioni ed il relativo livello di dettaglio da includere nel rapporto ambientale.

Questa prima fase di confronto ha come obiettivi principali lo scambio di informazioni e la raccolta di suggerimenti ed osservazioni in relazione agli aspetti di pertinenza ambientale del nuovo piano, al fine della condivisione del quadro conoscitivo e delle tematiche da approfondire nelle successive fasi della valutazione ambientale.

In relazione all'opere in progetto è previsto che, oltre alla Valutazione Ambientale Strategica, venga avviato anche il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di cui alla parte seconda del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.

Il documento di Scoping è stato presentato quindi con la finalità di individuare:

- il percorso metodologico procedurale;
- i soggetti interessati;
- le caratteristiche delle informazioni che saranno fornite nel "Rapporto Ambientale".

Gli approfondimenti ed i chiarimenti richiesti, di dettaglio superiore rispetto a quello previsto da una fase preliminare, potranno essere ricompresi nell'ambito di elaborazione del documento "Rapporto ambientale" di cui alla VAS o nell'ambito di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale della VIA.

In accordo con quanto sopra si prevede di includere nel "Rapporto Ambientale" e nello "Studio di Impatto Ambientale":

- la descrizione di dettaglio del sistema ecologico di riferimento e delle unità ecosistemiche di riferimento per l'ambito di intervento, anche mediante analisi di ulteriore documentazione prodotta da Enti sovraordinati (es. Regione Lombardi e Città Metropolitana Milano);
- l'identificazione dei provvedimenti di mitigazione proposti, che prevederanno in via prioritaria l'impiego di soluzioni Nature Based Solutions;
- la valutazione sulla possibilità o meno di mantenere la "zona umida" a Nord Ovest dell'area e valutazione della proposta di ricostruzione della medesima nella porzione ovest del lotto di intervento laddove il mantenimento di tale area non risultasse possibile;
- la valutazione, che dovrà essere affinata nelle successive fasi progettuali anche seguito della esatta definizione del lay-out del cantiere, delle soluzioni mitigative che potranno essere anticipate rispetto alla costruzione delle strutture;
- gli studi e le mappe previsionali di impatto acustico ed atmosferico ascrivibili alle opere in progetto;
- la valutazione di impatto sulla salute pubblica ai sensi della D.g.r. X/4792 del 8 febbraio 2016 "Linee guida per la componente salute pubblica negli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali", in revisione della d.g.r. 1266/2014 "Linee guida per la componente ambientale salute pubblica degli studi di impatto ambientale".
- la verifica di fattibilità relativa alla realizzazione di un percorso ciclo pedonale di congiunzione tra il parco della Vettabbia e l'abbazia di Chiaravalle.

Tutti gli aspetti sopra indicati, dunque, saranno oggetto di specifico approfondimento nell'ambito della procedura di VAS che verrà esperita contestualmente alla Variante PII e all'Accordo di Programma.

Il proponente, quindi, premesso ed esplicitato quanto sopra, **si impegna** ad includere nei documenti relativi al processo di VAS e VIA - nell'ambito della procedura di Accordo di Programma - gli approfondimenti richiesti dall'Amministrazione comunale, compresa la valorizzazione economica degli interventi ambientali ritenuti opportuni e necessari.

3. Ambito del traffico

Il documento 059_SLC_VPI_SPE_MBL_RT_002_00 STUDIO DI TRAFFICO SPORTLIFECITY illustra lo studio di traffico condotto a supporto della definizione del Master Plan e, in particolare, la Sezione 2 descrive il processo di calibrazione e validazione modellistica del progetto di mobilità, offrendo un sintetico ma esaustivo quadro dell'approccio metodologico e degli strumenti analitici utilizzati, dei dati di ingresso, delle ipotesi di lavoro e, in ultimo, delle risultanze ottenute ad includere una puntuale analisi critica e disamina delle stesse.

Come descritto a pagina 62 del documento sopracitato *"lo studio trasportistico è stato impostato su diversi livelli, andando da una scala più territoriale fino alla meso-scala, con l'obiettivo di considerare, analizzare ed affrontare tutte le dinamiche di mobilità generate dall'intervento."*

L'approccio metodologico adottato si fonda sull'interrogazione di modelli di simulazione del traffico veicolare a più scale di analisi, considerando, in via preliminare, solamente lo

SportlifeCity S.r.l. – MILANO – Via Aldo Rossi n.8

P.Iva 09911330968 – REA 2121186

Pec: sportlifecity@legalmail.it

scenario di domanda dell'ora di picco serale di un giorno medio feriale. Tale finestra temporale è stata scelta per le criticità legate alla sovrapposizione del picco della mobilità urbana ordinaria al picco della mobilità generato da un evento calcistico infrasettimanale con inizio alle 20.00 circa. L'evento calcistico considera un'affluenza massima di 70.000 spettatori.

Le analisi modellistiche hanno preso avvio dall'interrogazione del modello regionale utilizzato proprio per la natura dell'intervento di progetto, che si configura come un grande attrattore, il cui bacino di utenza si estende ben oltre i confini metropolitani e regionali.

Le risultanze del modello a scala regionale si sono riportate nel modello di simulazione ad area vasta della città Metropolitana di Milano utilizzato come riferimento per la costruzione del grafo stradale e della matrice di domanda dell'area. Da questo modello, infatti, è stata estratta una sub-area rappresentativa che ha permesso la ricostruzione dell'attuale offerta e domanda di mobilità, la quale è stata sottoposta ad una fase di calibrazione per portare i flussi di passeggeri e di traffico ai valori attuali (2023).

Il modello a scala comunale / locale (mesoscala) ha permesso di valutare sia i Livelli di Servizio delle principali intersezioni oggetto di riqualifica e sulle quali è prevista la maggiore ricaduta trasportistica conseguente alla realizzazione del progetto sia le ripercussioni sulla viabilità locale anche se non di diretta connessione con l'area di progetto."

Il modello di traffico sviluppato alla scala comunale/locale consiste in un modello di macro-simulazione sviluppato in ambiente PTV Visum®; tale software integra un modulo specifico che consente la puntuale descrizione di ogni tipologia di intersezione stradale, in termini di capacità, sistema di regolamentazione, quadro di manovre consentite e, conseguentemente, consente la valutazione del c.d. Livello di Servizio (LoS), secondo i criteri internazionali delineati dal manuale HCM 2010.

In relazione ad ogni scenario simulato, sono quindi riportati all'interno della relazione tecnica indicatori di prestazione della rete, mappe flusso / capacità per ogni singolo arco stradale e Livelli di Servizio di nodi viari significativi, calcolati in accordo al manuale HCM2010.

Il processo di stima della matrice Origine-Destinazione (OD) si basa sull'utilizzo di una matrice di sub-area estratta dal modello di traffico di Milano (scala Città Metropolitana), successivamente calibrata sulla base dei rilievi effettuati nell'area tra i mesi di Giugno e Luglio 2023.

In fase di aggiornamento dello studio di traffico, sarà possibile fornire ulteriori specifiche relativamente al processo di stima della matrice OD mentre, per quanto riguarda il sistema di zone adottato, alla pagina 84 dello studio di traffico (figura 67) sono riportate specifiche indicazioni.

Alla luce di quanto indicato, non è stata ritenuta necessaria l'acquisizione di dati FCD in quanto dato che la struttura delle relazioni della matrice OD è stata stimata partendo da una fonte dati attendibile ed aggiornata, ossia il modello di traffico a scala metropolitana (Milano e Comuni di cintura), opportunamente corretta sulla base della distribuzione di addetti e residenti presenti all'interno delle diverse celle censuarie presenti all'interno di San Donato e su un ampio numero di sezioni di rilievo veicolare.

Rispetto ai rilievi di traffico, per esigenze di progetto, la campagna di indagine è stata sviluppata ad inizio estate 2023 ma abbiamo intenzione di ripetere alcune postazioni di rilievo nel periodo invernale, a partire dal gennaio/febbraio 2024, previo avvio della procedura di Accordo di Programma e nomina della Segreteria Tecnica. Inoltre, nel caso in cui l'Amministrazione Comunale fosse in possesso di dati di traffico e li possa rendere disponibili, con particolare riferimento agli assi autostradali (così come si evince dal

documento di osservazioni), gli stessi potranno arricchire la banca dati utile ad informare il processo di calibrazione e validazione del modello di traffico.

Sarà quindi possibile procedere all'aggiornamento della piattaforma modellistica, andando a correggere la matrice stimata sulla base dei rilievi di giugno/luglio 2023 sulla base di quanto rilevato. In occasione dell'aggiornamento della piattaforma modellistica, sarà inoltre possibile integrare varie osservazioni pervenute dalla Amministrazione Comunale.

Per quanto riguarda la scelta degli scenari di domanda di mobilità, si conferma che lo scenario che prevede l'affluenza di 70.000 spettatori risulta quello di maggior interesse trasportistico, in quanto rappresenta lo scenario che, secondo le previsioni, si verificherà con maggior frequenza.

Lo scenario da 80.000 spettatori è da considerarsi eccezionale (circa 9 eventi/anno – cfr. fig. 15 di pagina 34 dello studio di traffico) e potrà essere valutato in termini di scenario di sensitività prefigurando specifiche misure e/o azioni di rinforzo in chiave accessibilità multi-modale. Analogamente, si ritiene che anche gli scenari che considerano la concomitanza con altri eventi all'interno del territorio di Milano, dovranno essere valutati ed analizzati quali scenari di domanda straordinari (scenari di sensitività e/o stress test).

In occasione dell'aggiornamento dello studio di traffico, sarà possibile andare a dettagliare, come richiesto nella nota dell'Amministrazione Comunale, le scelte dei parametri trasportistici utilizzati, quali i fattori di picco dell'arrivo dei tifosi allo stadio, i profili di domanda di tutte le tipologie di utenza, ad includere gli addetti e gli utenti delle altre funzioni private. Analogamente, saranno esplicitate le fonti da cui sono stati desunti i dati di traffico relativi al comparto di Milano Santa Giulia e allo sviluppo ARU-A, previsto all'interno del territorio di San Donato.

La piattaforma di macro-simulazione a scala comunale così aggiornata consentirà di accompagnare l'evoluzione della proposta progettuale testando i diversi scenari di progetto, valutando gli impatti indotti sul quadrante infrastrutturale di riferimento.

Per quanto riguarda l'impatto sulla rete del trasporto pubblico, nelle successive fasi progettuali sarà possibile fornire i flussogrammi di assegnazione a scala metropolitana (Milano e Comuni di cintura), dando evidenza della distribuzione dei passeggeri sulla rete ferroviaria, metropolitana e del TPL.

Come specificato a pagina 52 dello studio di traffico "da una preliminare interrogazione del modello di traffico multimodale a scala metropolitana, emerge che del 23% dei tifosi che utilizzerebbe il trasporto pubblico per raggiungere lo stadio (cfr. paragrafo 4.2.1), circa il 50% di questi troverebbe conveniente l'utilizzo dei servizi ferroviari offerti dalla fermata ferroviaria di San Donato, il 40% arriverebbe tramite la rete metropolitana (Stazione M3 di San Donato) e il restante 10% utilizzerebbe il trasporto pubblico locale".

Nelle successive fasi di progetto si prevede inoltre l'implementazione ed interrogazione di un modello di micro-simulazione dinamica del traffico veicolare alla scala di Master Plan, strumento che sarà utilizzato come vero e proprio design tool atto a verifica di funzionalità degli interventi infrastrutturali di progetto, degli schemi di accessibilità per le diverse categorie di utenza, della disponibilità di sufficienti spazi di accumulo e dei tempi di ingresso e di uscita dall'area di progetto.

Non si prevede in nessuna fase di studio lo sviluppo di un modello di micro-simulazione dinamica esteso a scala comunale, in quanto le valutazioni di impatto a questa scala emergeranno più chiaramente dall'analisi delle risultanze di macro-simulazione.

Infine, per quanto riguarda la componente pedonale, saranno sviluppate specifiche verifiche tramite analisi statiche estese alla scala di Master Plan durante la fase preliminare e, in fase

di progettazione definitiva, tramite simulazioni pedonali dinamiche limitate all'area di accesso allo stadio (accesso al podio, connettivi pedonali di progetto, accesso all'area di massima sicurezza, ecc.) con l'obiettivo di confermare i dimensionamenti e testare l'efficacia delle strategie di crowd management.

Il promotore, dunque, **si impegna** in sede di Accordo di Programma a sviluppare proposte progettuali di fattibilità con valorizzazione economica di possibili interventi di riduzione della CO2 generata dall'intervento nel suo complesso.

Il proponente, premesso ed esplicitato quanto sopra, **si impegna inoltre** nell'ambito dell'Accordo di Programma ad adeguare le ipotesi di traffico di partenza ed aggiornare i dati ottimizzando razionalmente i periodi di misurazione e le condizioni contestuali, considerando nello specifico le indicazioni di cui alla nota dell'Amministrazione comunale.

Relativamente al TPL ed alla possibilità di favorire il trasporto ferroviario. il proponente **si impegna altresì**, nell'ambito dello stesso Accordo di Programma, a valutare e studiare in modo adeguato ed opportuno possibili interventi di integrazione e potenziamento del sistema di trasporto esistente con la finalità di agevolare e sostenere la modalità di accessibilità allo Stadio alternativa all'utilizzo dell'auto a vantaggio di una apprezzata sostenibilità e tutela ambientale.

4. Ambito economico

Per quanto riguarda la sostenibilità economica degli interventi e il relativo PEF, si evidenzia che la proposta di Variante al PII già include la relazione economica sui costi previsti (elaborato "019_SLC_VPI_URB_GEN_DE_001_00.pdf") finalizzata al fornire indicazione del quadro economico dei costi di realizzazione delle opere proposte e relativo calcolo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria e del contributo sul costo di costruzione. Tale livello di informazioni, supportato dalla stima parametrica e analisi dei prezzi delle opere di urbanizzazione di cui all'elaborato "057_SLC_VPI_OPU_GEN_DE_001_00.pdf".

Da tale documentazione, si evince che la proposta di variante al PII e PGT prevede, all'interno di un intervento complessivo di circa un miliardo di euro di investimento, opere di urbanizzazione pari a circa ottantuno milioni di euro suddivise tra opere infrastrutturali e di riqualificazione di cui buona parte in cessione al Comune di San Donato ed altri Enti, a cui vanno a sommarsi circa venti milioni di euro per ulteriori interventi di sistemazione a verde e di riassetto generale legati alle funzioni del master plan di progetto. A fronte di un calcolo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria che ammonta a circa otto milioni di euro, risulta evidente che l'entità e valore delle opere proposte a beneficio della collettività superano di gran lunga il valore previsto a norma di legge per un intervento di questo tipo. Al tutto, vanno ad aggiungersi circa ventuno milioni di euro di contributo sul costo di costruzione che saranno versati al Comune, il quale potrà investirli a beneficio della collettività in generale. Tale importo, in considerazione dell'investimento privato, rappresenta evidentemente un'entrata straordinaria.

Ovviamente questa stima iniziale dovrà essere rivista a seguito dell'istruttoria della proposta, in quanto potrebbero emergere nuovi elementi idonei ad incidere in positivo o negativo sul quadro economico finanziario.

Fermo quanto sopra, occorre comunque evidenziare che l'intervento, per come rivisitato nella proposta di settembre 2023, si incentra fortemente sull'elemento Stadio e sui servizi e funzioni allo stesso connesse (Milan store, Museo, uffici, ecc.), con il che – a differenza di altri progetti di sviluppo immobiliare – i futuri edifici saranno realizzati per un utilizzatore

specifico che opera secondo criteri economici e di mercato diversi dallo sviluppatore immobiliare.

A prescindere da ciò, è altrettanto evidente che lo scenario economico e finanziario dovrà tenere conto degli oneri di legge e dei costi delle infrastrutture programmate, inclusa anche la possibilità di vedere la partecipazione all'Accordo di Programma da parte di enti diversi (es. Regione e RFI) che potrebbero essere interessati a programmare insieme al privato, investimenti per nuovi servizi e infrastrutture (es. fermata ferroviaria di San Donato).

Tali opportunità, tuttavia, non possono che essere valutate e considerate in un contesto di confronto con tutti gli operatori coinvolti, che – come già spiegato più sopra – è rappresentato dalla Segreteria Tecnica dell'Accordo di Programma.

Il proponente, premesso ed esplicitato quanto sopra, **si impegna** nell'ambito dell'Accordo di Programma a fornire adeguata documentazione programmatico-economica degli interventi pubblici e privati, che consenta all'Amministrazione comunale di poterne comunque valutare nell'ambito dei rispettivi ruoli e competenze, la sostenibilità complessiva.

Sulla base di quanto sopra evidenziato e consapevoli dell'importanza che gli elementi ambientali, infrastrutturali, di traffico ed economici rivestono tanto per l'Amministrazione comunale, quanto per il proponente privato, con la presente, confermiamo la volontà e l'impegno di approfondire tutti gli ambiti evidenziati nella nota in riscontro, nonché gli eventuali ed ulteriori elementi che dovessero emergere in sede istruttoria al fine di adeguare la proposta di Variante al PII alle oggettive necessità del territorio e del contesto urbano, nonché della cittadinanza di San Donato Milanese, così da raggiungere il corretto ed equilibrato bilanciamento tra funzioni, infrastrutture e sostenibilità – anche economica - degli interventi.

Auspichiamo, quindi, che l'Amministrazione comunale, pur con riserva di valutare gli esiti di tutti i futuri approfondimenti istruttori, possa fin da ora condividere i contenuti essenziali della proposta presentata a settembre 2023 e, sulla base di questa, avviare la procedura di accordo di programma ai sensi della l.r. n. 12/2005 e della l.r. n. 19/2019.

La presente è sottoscritta da **SportLifeCity S.r.l.** (C.F. e P.IVA n. 01205980202, con sede legale in Milano (MI) via Aldo Rossi 8, nella persona del Presidente del Consiglio di Amministrazione e legale rappresentante pro tempore Roberto Masi, in proprio quale promissaria acquirente della maggior parte delle aree oggetto della trasformazione, nonché quale procuratore del **Consorzio "Ambito AT.SS denominato San Francesco"**, meglio definito in seguito, (C.F. e P.IVA. n. 10581400966), con sede legale in San Donato Milanese (MI), via Emilia n. 22.

Cordiali saluti.


SportLifeCity S.r.l.

[Firma del legale rappresentante della Società]

anche per conto del Consorzio Ambito AT.SS Denominato San Francesco

SportlifeCity S.r.l. – MILANO – Via Aldo Rossi n.8
P.Iva 09911330968 – REA 2121186
Pec: sportlifecity@legalmail.it

Buongiorno,
si prega di prendere visione della comunicazione
allegata.
Cordiali saluti.
Sportlifecity srl

-- <br
