



COMUNE DI
**SAN DONATO
MILANESE**

AREA
**GESTIONE TERRITORIO, URBANISTICA,
AMBIENTE E OPERE PUBBLICHE**

Ufficio Urbanistica

San Donato Milanese, 06/12/2023

Risposta al foglio n. 39903 classificazione 06/03

del 27/09/2023

Oggetto: Piano Integrato d'Intervento (P.I.I.),

relativa all'immobile sito in Via Unica Sorigherio, SNC

Pratica edilizia n. PII1/2023

Opere: 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 l'eventuale procedibilità. Approfondimenti e modifiche opportune. Comunicazione.

Notifica eseguita con PEC

Egr. Sig./Spett.le

Sportlifecity Srl

Via Aldo Rossi 8

20149-Milano (MI)

Pec: sportlifecity@legalmail.it

e p.c. Egr.

Amaro Ing. Giuseppe Gaspare

Via Assieta, 17

10128 Torino (TO)

PEC: segreteria@pec.gaeengineering.com

In riferimento alla pratica pervenuta al protocollo di questo Comune in data 27/09/2023 n. 39903, riguardante una 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, nella attuale fase preliminare di esame in corso della documentazione allegata e ritenuta propedeutica all'istruttoria, finalizzata a definire l'eventuale percorribilità dell'istanza da sottoporre all'esame dell'Amministrazione Comunale, indivi-

quando il percorso normativo e procedimento tecnico-amministrativo ritenuto più adeguato, sono stati riscontrati ed evidenziati i seguenti approfondimenti e/o modifiche che si ritiene necessario produrre.

Al fine di agevolarne l'individuazione e la trattazione gli stessi vengono suddivisi per ambiti:

Ambito amministrativo/legale:

- Documento (elaborato grafico e relazione descrittiva) contenente la puntuale indicazione dei contenuti di variante della proposta presentata rispetto al PII già approvato e recepito nel vigente PGT;
- Indicazione puntuale in merito ai contenuti di variante rispetto alla *pianificazione sovraordinata* ovvero, in alternativa, dichiarazione di piena conformità della proposta presentata rispetto alla pianificazione sovraordinata;
- Chiarimenti in ordine alla necessità di ricorrere alle procedure legislative previste per la formazione del comparto edificatorio, con conseguente attivazione della procedura espropriativa nei confronti dei soggetti (possibilmente indicando quali) che non intendano partecipare al consorzio dei proprietari;
- chiarimenti in merito alla volontà dell'operatore di procedere o meno a mezzo PAUR.

Relativamente all'ambito in oggetto si ritiene opportuno segnalare fin d'ora che la richiesta di compensazione sul contributo relativo al costo di costruzione di tutti gli importi a suo tempo versati per il P.L. San Francesco risalente al 1993, pur riservandoci tutti i necessari approfondimenti sul tema, potrà essere accolta soltanto attraverso la compensazione degli importi versati a titolo di contributo sul costo di costruzione con gli importi a tale titolo dovuti, potendosi invece compensare gli importi già versati a titolo di oneri di urbanizzazione con gli importi relativi a tale ultima voce.

Ambito ambientale:

- Approfondimento e migliore descrizione del sistema ecologico attraverso il riconoscimento e la mappatura delle unità ecosistemiche presenti nell'area effettivamente interferita dalle opere previste e nelle fasi di costruzione. Su questa base svolgere le valutazioni del valore naturalistico attuale, di quello ottenuto con la realizzazione delle opere e, se del caso, della definizione degli interventi di ripristino e compensazione.

Sarebbe inoltre utile avere una indicazione anche dei provvedimenti di mitigazione previsti con l'impiego di N.B.S. relazionati alle linee di impatto.

- Verificare l'impossibilità del mantenimento della cosiddetta "zona umida" a nord ovest dell'area o, nell'impossibilità di mantenerla, proposta di ricostruzione della zona umida nella porzione a ovest ove è previsto il parco.
- Prevedere e suggerire di anticipare le piantagioni (o sistemazioni naturalistiche) nelle aree ove sono già previste o in quelle che non saranno interessate dalle attività di cantiere prima della realizzazione dei lavori di costruzione. Ciò consentirebbe di avere i vantaggi delle sistemazioni in anticipo e avvantaggiarsi anche nella fase di costruzione dei servizi ecosistemici offerti dalle sistemazioni;
- Documento di ipotesi progettuale con valorizzazione economica sulla realizzazione di un percorso ciclo pedonale tra l'area di intervento, il vicino parco della Vettabbia e l'abbazia di Chiaravalle. Una ipotesi potrebbe essere quella di prevedere anche la sistemazione del sedime della abbandonata linea ferroviaria.
- Le caratteristiche e la dimensione così rilevante dell'intervento necessitano di sviluppare il tema della salute pubblica. La valutazione sulla salute pubblica dovrà prendere in considerazione le componenti ambientali più significative (inquinamento atmosferico e rumore).

A tale fine dovranno quindi essere sviluppate le adeguate elaborazioni modellistiche (con restituzione delle relative mappe) riguardanti la fase di costruzione e quella di esercizio (con le peculiarità specifiche della tipologia di opera) considerando la viabilità interessata dal traffico indotto. Su queste basi potranno essere sviluppate le specifiche considerazioni riguardo alla incidenza sulla componente;

Ambito del traffico

- Valutazione e una proposta di compensazione (di parte almeno) della CO₂eq generata dagli impianti e dal traffico indotto dagli aventi. L'approfondimento richiesto potrebbe esser basato su due fronti.

Compensazione relativa agli impianti- La quantità di CO₂eq emessa dagli impianti, ovvero quella residua da tutti i provvedimenti tecnici messi in atto per il risparmio energetico e la certificazione (se è zero tutto di guadagnato ovviamente) potrebbe essere compensata tramite la piantagione di alberi in città (parchi urbani, viali, ecc) o associate alle compensazioni del consumo di suolo (punto A) attuate in ambito rurale;

Compensazione della CO₂eq derivante dal traffico indotto – una quota parte della quantità emessa potrebbe essere compensata attraverso il finanziamento o la realizzazione diretta di interventi di efficientamento impianti FER di edifici pubblici.

- Per la valutazione della distribuzione geografica degli spettatori, sono stati utilizzati i dati messi a disposizione da AC Milan circa la provenienza degli abbonati nell'anno 2019-2020, risulterebbe necessario integrare tali considerazioni a valle del periodo pandemico da Covid-19 nel quale la mobilità e i comportamenti degli abbonati è stato fortemente condizionato dalle chiusure.
- Dalle immagini allegate è stato evidenziato come quasi il 75% della matrice OD abbia origine dall'A51, tale dato risulta sovradimensionato rispetto ai dati in possesso dell'amministrazione comunale. Si riterrebbe utile prendere visione della matrice OD e delle fonti utilizzate.
- Nello scenario Large event, nonostante sia stato definito il range di 70.000-80.000 spettatori complessivi, il traffico indotto calcolato è stato riferito alla fascia inferiore, 70.000 spettatori, e non sono stati considerati i volumi di traffico generati da: squadre, servizi, navette, media ed utenti no-match. Sarebbe necessario valutare gli effetti degli scenari con una revisione della domanda di traffico generato complessivo di tutti gli utenti.
- Nelle considerazioni preliminari l'incidenza oraria del traffico indotto dal nuovo stadio è stata stimata in 3-4 ore prima dell'evento, in realtà nella distribuzione della matrice Origine-Destinazione (OD) si fa riferimento solamente alla fascia 18:00-19:00 (2 ore prima) e 19:00-20:00 (1 ora prima) con un aggravio complessivo del 60% dei tifosi. Risulta necessario calcolare i risultati anche per la fascia 17:00-18:00 (3 ore prima) dove si dovrebbe concentrare il 40% del traffico indotto in accoppiamento con i rispettivi volumi del traffico ordinario che, secondo le rilevazioni, sono di punta proprio nella fascia 17:00-18:00.
- Non risulta calcolato il valore del traffico dei visitatori del Parco e delle funzioni limitrofe in un giorno di non-evento. In quanto, tale flusso sembrerebbe poter giustificare, almeno in parte, il parcheggio fuori dal podio a sud dell'area di progetto in quanto è stato definito che potrà essere utilizzato anche per questo scopo.
- Non risulta predisposto e valutato uno studio degli scenari *Large event* in caso di concomitanza di manifestazioni presso impianti limitrofi: FORUM di Assago e futuro Palazzetto del ghiaccio di Santa Giulia.
- Non sembra sia stata definita la modalità di sosta e di assegnazione per quanto concerne la micro-mobilità e la mobilità dolce. Tale traffico risulta una componente importante: sono stimati 1.117 (medium event) e 1.400 (large event) spostamenti (misto bici/monopattini) ed è prevista una crescita del 15% secondo il PUMS. Andrebbe pertanto valutate politiche di gestione e di studio per tale componente di traffico.
- Più volte nello studio di traffico vengono identificati servizi di trasporto collettivo a supporto del trasporto privato: + 8 treni/ora per la linea M3, +2 treni/ora extra per direzione nell'ora di picco di arrivo allo stadio, +3 treni/ora extra durante il picco di uscita della linea S12 Bovisa - Melegnano, potenziamento della linea bus esistente della linea 121) ma non si è avuta evidenza né dell'assegnazione nel modello né della valutazione economica di tale impatto.
- Necessario un approfondimento in merito al TPL e suo potenziamento funzionale a costituire e rappresentare valido elemento di supporto alternativo all'auto per il raggiungimento dello Stadio con apprezzata riduzione delle emissioni e delle aree di sosta,
- La domanda di traffico dello stato di fatto (utilizzata come riferimento) è stata ricostruita con conteggi automatici nel periodo tra mercoledì 28 giugno 2023 a martedì 4 luglio 2023. Risulterebbe necessario ripetere le rilevazioni un periodo scolastico e invernale al fine di rendere più veritiera la domanda di traffico esistente.
- Per quanto concerne l'analisi modellistica è stata definita un'area di studio con estensione alla scala locale ed è stata effettuata attraverso l'implementazione di un modello di macro-simulazione. Sarebbe necessario implementare un modello macro/mesoscopico a livello provinciale integrato con un modello microscopico a livello comunale. Questo dettaglio permetterebbe di capire gli impatti a livello sovracomunale e ad un'assegnazione della rete di traffico microscopica con modelli di code.
- La domanda di traffico simulata è stata quella del traffico privato (auto, moto e taxi) e GT. Risulterebbe utile estendere il modello anche alla componente del traffico tpl su gomma, sharing mobility e flussi pedonali (da metro e treni nonché flussi pedonali puri).
- Nello scenario di riferimento è stata considerata una crescita di domanda rispetto allo scenario stato di fatto pari a 3.755 veicoli/ora di cui 1.638 veicoli relazionati con il PII di Santa Giulia e 116 veicoli con l'intervento ARU-A. Non si è avuta evidenza del calcolo che ha generato tale traffico. Risulterebbe necessario un maggior dettaglio, in quanto è lo scenario di riferimento con quello di progetto

- Nella tabella 4_Domanda di mobilità indotta – Veicoli equivalenti, non è stata convertita la domanda GT in veicoli equivalenti in quanto sono stati utilizzati in numero puro. Ipotizzando le % di distribuzione delle 2 ore, verrebbero +53 veic/eq. ($117 \times 3 \times 0,15$) e +160 veic/eq ($117 \times 3 \times 0,45$) con un aggravio complessivo del +2% complessivo da integrare nel traffico indotto.
- La valutazione trasportistica è stata effettuato utilizzando il Livello di Servizio alle rotatorie; tale indice viene di norma utilizzato per le micro-simulazioni e non è chiaro come sia stato calcolato il ritardo nelle intersezioni. - Si richiede di utilizzare indici di prestazioni che siano il rapporto flussi/capacità e livello di servizio basati sulla FFS (Free Flow Speed) per modelli di meso-macro-simulazione e di livello di servizio nelle intersezioni (semaforizzate e a rotatoria) nonché di lunghezze massime e del 95ile per gli accodamenti e i filmati delle microsimulazioni.
- In generale il modello non riporta le matrici OD originali e la zonizzazione nonché le fonti utilizzate per la ripartizione zonale; al fine di una valutazione terza dello studio di traffico si suggerisce di reperire, tramite dati FCD (Floating Car Data) con valutazione del tasso di campionamento, i tassi di ripartizione di un Large-Event da banche dati storiche e una validazione dei tempi di percorrenza nonché dei ritardi della rete nella condizione di traffico veicolare in un giorno medio scolastico invernale.

Ambito economico:

La proposta prevede un intervento complesso ed articolato di estrema rilevanza sovracomunale con oggettive possibili ricadute anche in termini di modifiche sostanziali del tessuto urbano e del contesto sociale e commerciale che, in capo all'Amministrazione Comunale chiamata ad approvare una Variante al PGT, comporta una necessaria valutazione seppur generale della sostenibilità economica complessiva.

A tal fine si ritiene quindi opportuna una adeguata informazione documentale (P.E.F.) relativa alle prospettive di Investimento e Gestione della infrastruttura oggetto della Proposta.

Per *Piano Economico Finanziario* si intende uno studio in cui vengono sviluppate le entità del progetto nel corso della durata contrattuale ed indica la capacità dell'iniziativa – ovvero della *Proposta* - di sostenere con le risorse generate, le uscite previste. Il PEF è quindi, il documento in cui si sintetizzano le valutazioni relative all'*Equilibrio Economico Finanziario* del Progetto. Ai sensi dell'articolo 177 commi 5 e 6 del Codice dei Contratti Pubblici - D.Lgs 36/2023 - per "*Equilibrio Economico e Finanziario*" si intende la "*contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria*": per **convenienza economica** si intende la "capacità del progetto di creare valore nell'arco dell'efficacia del contratto e di generare un livello di redditività adeguato al capitale investito"; per **sostenibilità finanziaria** si intende la capacità del progetto di generare flussi di cassa sufficienti a garantire il rimborso sia dei mezzi di terzi utilizzati nell'operazione, che a remunerare gli investitori

Si ritiene opportuno predisporre due distinti Piani Economico Finanziari: un PEF relativo all'investimento e alla gestione delle infrastrutture e delle attività specifiche dell'Arena Sportiva un PEF relativo all'investimento e alla gestione delle infrastrutture e delle attività ancillari, funzionali e collegate all'Arena Sportiva.

Questo al fine di consentire all' amministrazione di avere una chiara evidenza della reale possibilità di sviluppo della operazione e della sua fattibilità, ai fini della futura programmazione dell'area.

In attesa si saluta cordialmente.



Il Dirigente
Ing. Domenico Martini

(Sottoscritta digitalmente ai sensi dell'art. 21 D.Lgs n.82/2005 e s.m.i.)