

PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO AI SENSI DELLA L.R. 12/05 E S.M.I.

**DICHIARAZIONE DI CONGRUENZA CON I CRITERI E LE MODALITÀ DI CUI AL
COMMA 7, ART. 25 DELLA L.R. 12/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E
INTEGRAZIONI**

Il sottoscritto arch. Leonardo Cavalli, iscritto all'albo degli Architetti della Provincia di Milano n.8156, con studio in Milano, via Statuto 11, tecnico progettista della proposta di Programma Integrato di intervento conforme alla disciplina della L.R. n. 12/05 e successive modificazioni ed integrazioni,

visto l'art. 25 comma 7 della L.R. 12/05 come modificato dalla L. R. 5/2009

"7. In assenza del documento di piano di cui all'articolo 8, la presentazione dei programmi integrati di intervento previsti dall'articolo 87 è subordinata all'approvazione da parte del consiglio comunale, con apposita deliberazione, di un documento di inquadramento redatto allo scopo di definire gli obiettivi generali e gli indirizzi dell'azione amministrativa comunale nell'ambito della programmazione integrata di intervento. Fino all'approvazione del PGT, i comuni non possono dar corso all'approvazione di programmi integrati di intervento in variante, non aventi rilevanza regionale, fatta eccezione per i casi di P.I.I. che prevedano la realizzazione di infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico di carattere strategico ed essenziali per la riqualificazione dell'ambito territoriale. La Giunta regionale definisce, con proprio atto, i criteri e le modalità per l'applicazione della disposizione di cui al precedente periodo entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della stessa; decorso infruttuosamente tale termine, si applicano le previsioni del documento d'inquadramento di cui al presente comma."

esaminata la deliberazione di Giunta Regionale 6 maggio 2009, n. 8/9413 ("Determinazioni in merito alle modalità per l'approvazione dei Programmi Integrati di Intervento in variante, non aventi rilevanza regionale, da osservarsi fino all'approvazione dei Piani di Governo del Territorio"), dalla quale si evince che:

- le **infrastrutture** - che i P.I.I. non aventi rilevanza regionale devono prevedere - sono definibili come *insieme di opere, servizi e attrezzature necessarie alla vita di relazione e alla struttura economico-produttiva di un territorio e finalizzate a rendere possibile o più efficiente lo svolgimento delle funzioni pertinenti alle diverse strutture urbanistiche e a contribuire ad elevare le condizioni di vita dei cittadini, qualificando positivamente parte del territorio.*
- le stesse infrastrutture devono avere necessariamente i seguenti due requisiti:
 - 1) essere **pubbliche o di interesse pubblico**, qualificazione che comprende sia le infrastrutture acquisite al patrimonio pubblico, sia quelle private, di uso pubblico o di interesse generale, regolate da appositi atti di asservimento o da regolamento d'uso o da atti di accreditamento;
Risulta inoltre utile sottolineare che la previsione di infrastrutture di servizio alla persona: l'educazione, la salute e l'assistenza, la cultura, lo sport e il tempo libero, anche riutilizzando aree e strutture pubbliche o private preesistenti da risanare, può contribuire significativamente alla riqualificazione di parti di tessuto urbano, in quanto generatrice di effetti benefici su un contesto territorialmente più vasto.

- 2) avere **carattere strategico ed essere essenziali per il raggiungimento di obiettivi di riqualificazione dell'ambito interessato** nel senso di essere caratterizzate da un rilievo generale che superi la mera funzionalità rispetto all'area oggetto di intervento diretto e la connessione al solo assetto urbanistico interno dell'ambito di intervento conferendo al P.I.I. una rilevanza territoriale in grado di incidere su un più ampio ambito urbanistico.

Tali caratteristiche sono individuabili, secondo la deliberazione della Giunta, in specifiche fattispecie:

- A) Infrastrutture prioritarie nella proposta di **Piano Territoriale Regionale**
- B) Infrastrutture individuate dai **Piani di Coordinamento Provinciale**, con rilievo territoriale sovracomunale
- C) infrastrutture di **servizio generale** alla comunità locale, con particolare riferimento alla necessità di superare deficit pregressi evidenziati nel Piano Comunale dei Servizi, qualora esistente, nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche, nel Piano Urbano dei Parcheggi o in altri strumenti di programmazione territoriale comunale
- D) infrastrutture per la **mobilità** aventi funzionalità comunale o sovracomunale con annessi interventi di sostenibilità e qualificazione ambientale
- E) opere di riutilizzo e valorizzazione del **patrimonio** storico, monumentale e culturale **soggetto a specifico vincolo** e finalizzate all'uso pubblico e collettivo del medesimo
- F) **bonifiche ambientali** (a siti inquinati, cave, aree degradate) che consentano il riutilizzo di zone urbanizzate e la riqualificazione del contesto territoriale
- G) opere di sistemazione idraulica, di regimazione e di riqualificazione di **corsi d'acqua**, di creazione di **percorsi spondali** per la fruizione pubblica
- H) realizzazione di **parchi** urbani attrezzati e di parchi naturali, anche esterni al comparto d'intervento, che riqualifichino in particolare ambiti di frangia e contribuiscano al ridisegno del confine tra urbanizzato e verde agricolo
- I) strutture pubbliche per la **sicurezza** dei cittadini
- L) opere infrastrutturali connesse al recupero e alla piena fruizione di **aree industriali dismesse** e di aree urbane degradate, di cui al comma 3 bis, dell'art. 1 della l.r. 12/2005 e successive modifiche e integrazioni, collocate all'intero dei centri abitati

Le infrastrutture previste devono rappresentare elementi di concreto miglioramento della funzionalità dell'intero sistema dei servizi urbani ed extraurbani, e/o dei servizi tecnologici generali, e/o del sistema principale della mobilità e dell'accessibilità, anche attraverso, per quanto riguarda specificamente le infrastrutture di trasporto, la verifica del grado di connessione con il sistema di trasporto pubblico (ferroviario e stradale) e con il sistema della mobilità dolce (ciclopedonale)

evidenziato che il Piano Urbanistico riguarda un'area quasi totalmente dismessa il cui recupero innesca processi virtuosi riguardanti aspetti di sviluppo socio-economico complessivo poiché consolida la presenza di ENI e SNAM Rete Gas in San Donato Milanese.

richiamati tutti i contenuti del Programma Integrato di Intervento nei quali si descrive lo **stato attuale dell'ambito urbano** di riferimento (con particolare riferimento all'assetto morfologico-funzionale dell'ambito, alle condizioni, presenti e future, di accessibilità con mezzo pubblico), si documentano le **condizioni di degrado** esistenti (con particolare riferimento alle condizioni di dismissione come da documentazione fotografica allegata), e si presentano le **finalità generali di recupero e le azioni specifiche di riqualificazione**, valorizzazione e potenziamento infrastrutturale che si propongono

DICHIARA CHE

- 1) la realizzazione – contestuale al completamento delle opere private – degli interventi relativi a:
 - a. riutilizzo di zone urbanizzate e degradate
 - b. opere di manutenzione su infrastrutture per lo sport e il tempo libero (Parco di Via Caviaga);
 - c. nuovi spazi di relazione pubblici
 - d. opere viabilistiche per la razionalizzazione e potenziamento dell'accesso viabilistico al capolinea della Metropolitana MM3 (come da Piano Urbano del Traffico)
 - e. opere viabilistiche aventi rilevanza sovracomunale (Rotatoria San Martino)
 - f. infrastrutture connesse di completamento (mobilità dolce): piste ciclabili lungo Viale De Gasperi e lungo la nuova strada interna al lotto e nuovi marciapiedi
 - g. realizzazione e cessione di aree attrezzate a verde elementare esterne al comparto di intervento (Monticello), che contribuisce al ridisegno del confine tra urbanizzato e verde agricolo

possono essere qualificati come **infrastrutture pubbliche (requisito n. 1) aventi carattere strategico per il raggiungimento di obiettivi di riqualificazione dell'ambito interessato (requisito n. 2)** in quanto **la proposta prevede il recupero di aree dismesse consentendo il riutilizzo di zone urbanizzate e la riqualificazione del contesto territoriale**, in grado di incidere su un più ampio ambito urbanistico (i), di rappresentare un concreto miglioramento della funzionalità dell'intero sistema dei servizi urbani ed extra urbani, del sistema della mobilità e dell'accessibilità (in particolare con riferimento alla accessibilità da stazioni esistenti) (ii) di costituire componente significativa della struttura complessiva dell'intervento anche con riguardo alla dimensione totale dell'investimento relativo (iii); l'intervento persegue infatti l'obiettivo di:

- recuperare le aree dismesse oggetto della proposta di PII;
- realizzare opere viabilistiche previste nel Piano del Traffico e funzionali alla razionalizzazione e potenziamento dell'accesso viabilistico al capolinea della Metropolitana MM3
- realizzare opere viabilistiche sovra comunali
- realizzare aree attrezzate a verde elementare
- realizzare opere destinate alla mobilità dolce (piste ciclabili e nuovi marciapiedi)

- 2) gli interventi, nel loro complesso, previsti dal Programma, sia nella loro vocazione privata che pubblica, si possono considerare **di carattere strategico ed essenziali al raggiungimento di obiettivi di riqualificazione dell'ambito interessato in quanto opere infrastrutturali connesse al recupero ed alla piena fruizione di aree dismesse e di aree urbane degradate collocate all'interno dei centri abitati;**

l'intervento persegue infatti l'obiettivo di sostituire il tessuto preesistente con l'inserimento di funzioni terziarie

e che pertanto la proposta di Programma in oggetto risulta congruente con i criteri e le modalità di cui al comma 7, art. 25 della L.R. 12/2005 e successive modifiche e integrazioni.

23 marzo 2011

