

OGGETTO: APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI PROTOCOLLO D'INTESA DA SOTTOSCRIVERE TRA REGIONE LOMBARDIA, PROVINCIA DI MILANO, COMUNE DI MILANO E COMUNE DI SESTO SAN GIOVANNI IN MERITO AL POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRA I COMUNI DI SESTO SAN GIOVANNI E MILANO. PROPOSTA DI REALIZZAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' DI UNA LINEA METROTRANVIARIA TRA IL COMUNE DI MILANO E IL COMUNE DI SESTO SAN GIOVANNI.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista l'allegata relazione del Settore Infrastrutture a Rete, Riqualificazione Urbana, Mobilità in data 15.07.2003 - Protocollo di Settore n. 4462 e condividendone le motivazioni e conclusioni;

Vista la deliberazione di G.C. n. 301 del 29.11.2002;

Visti i pareri espressi a norma dell'art. 49 - comma 1 del D. Lgs 18/8/00 n. 267, come da foglio allegato;

Richiamato l'art. 134 - 4° comma del D. Lgs. 18/8/00 n. 267;

Con voti unanimi, espressi nelle forme di legge, anche per quanto riguarda l'immediata eseguibilità della presente;

DELIBERA

- 1) di approvare l'allegato testo di Protocollo d'intesa e dare mandato al Comune di Milano di conferire a Metropolitana Milanese S.p.A., di concerto con Agenzia Milanese Mobilità e Ambiente, incarico per effettuare lo studio di fattibilità come specificato e secondo le modalità indicate nel testo del protocollo stesso;
- 2) di dare atto che la spesa complessiva di € 109.512,00 è compresa nell'importo già impegnato con impegnata con Determinazione Dirigenziale C1/89 del 06.12.2002 al Tit. 2 Funz. 8 Serv. 1 Cap. 3067 "Progetti e Studi di Fattibilità" del Bilancio 2002;
- 3) di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell' art. 134 - 4° comma del D. Lgs. 18/8/00 n. 267.

RELAZIONE

L'area del nord Milano in generale e, nello specifico, il territorio comunale di Sesto San Giovanni, ha iniziato un processo complesso di trasformazione territoriale, in relazione soprattutto alla trasformazione dei comparti ex industriali.

Alcune di queste trasformazioni sono già in corso, all'interno del comparto ex Vulcano ed ex Marelli, qui integrate da nuovi interventi proposti nella stessa area da un PII in via di conclusione che prevede importanti insediamenti e servizi.

Il PRG, di cui sono recentemente state approvate dal Consiglio Comunale le controdeduzioni alle osservazioni, prevede la riqualificazione completa del comparto Falck

attraverso un processo di azioni di iniziativa pubblica e privata coordinate in un Quadro Organico di Riferimento.

Anche a Milano, in prossimità del confine con Sesto, analoghe iniziative sono in avanzata fase di istruttoria.

Tale complessa operazione territoriale, che peraltro implica anche una consistente revisione dell'assetto viabilistico, determinerà la creazione di importanti poli di richiamo della mobilità locale e, nella logica di una corretta ripartizione della domanda tra trasporto pubblico e privato, necessita di arrivare a programmare corretti interventi infrastrutturali atti a garantire una razionale interconnessione tra i vari poli e il sistema portante della mobilità pubblica interurbana.

Poiché non sembra proponibile individuare nella M1 la linea di trasporto pubblico che da sola possa concorrere a limitare l'uso del veicolo privato, per scarsa capacità residua a causa della distanza dai nuovi generatori di traffico, occorre prevedere una linea di collegamento a energia pulita e in sede protetta in grado di soddisfare le esigenze della domanda futura, offrendo prestazioni e livelli di servizio elevati, proponendosi come valida alternativa al servizio privato.

Si ritiene quindi che debba essere sviluppato uno studio di fattibilità che valuti tutti i parametri necessari a puntualizzare la nuova linea di trasporto pubblico.

Nella seduta di Giunta del 29.11.2002 con deliberazione n.301 è stato approvato un testo di protocollo d'intesa in ordine al "Potenziamento e sviluppo del trasporto pubblico nell'ambito intercomunale delle aree ex Marelli – Ponte Nuovo (Milano) e delle aree ex Marelli – viali Edison e Italia (Sesto S.G.)", che proponeva di assegnare l'incarico dello studio stesso a Metropolitana Milanese S.p.A, di concerto con l'Agenzia Milanese Mobilità e Ambiente e individuava la cifra complessiva necessaria per effettuare lo studio in € 199.512,00, rispetto al quale il Comune di Sesto S.G. avrebbe contribuito per il 70% pari a € 139.658,40, mentre il rimanente 30% sarebbe stato a carico del Comune di Milano.

Si prevedeva inoltre che tali oneri avrebbero potuto essere diminuiti proporzionalmente se fossero intervenuti contributi da parte dei Regione Lombardia e Provincia di Milano.

In seguito avendo la Regione Lombardia e la Provincia di Milano deciso di sostenere parte della spesa il previsto importo di € 199.512,00 comprensivo di I.V.A. è così ripartito:

- Regione Lombardia	€ 40.000,00
- Provincia di Milano	€ 20.000,00
- Comune di Milano	€ 30.000,00
- Comune di Sesto S.G.	€ 109.512,00

Si allega il nuovo testo aggiornato, già approvato dalla Giunta Comunale di Milano con atto n. 1127 del 20.05.2003, di un protocollo di accordo tra i quattro Enti in oggetto che specifica in modo più dettagliata i contenuti che tale studio dovrà analizzare e che propone di assegnare l'incarico dello studio stesso a Metropolitana Milanese S.p.A., di concerto con l'Agenzia Milanese Mobilità e Ambiente.

Ciò premesso, si rende necessario approvare l'allegato schema di Protocollo d'Intesa da sottoscrivere tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Milano, Comune di Sesto S.G. in merito al potenziamento del trasporto pubblico tra i Comuni di Sesto S.G. e Milano e di dare mandato al Comune di Milano di conferire a Metropolitana Milanese di concerto con l'Agenzia Milanese Mobilità e Ambiente incarico ai sensi di quanto specificato nel Protocollo stesso per effettuare lo studio di fattibilità in esso descritto, dando atto che la spesa di € 109.512,00 è compresa nell'importo già impegnato con Determinazione Dirigenziale C1/89 del 06.12.2002.

Distinti saluti.

Sesto S.G., lì 15/07/2003

IL DIRETTORE
(Dott. Ing. C.N. Casati)

PROTOCOLLO D'INTESA

tra

REGIONE LOMBARDIA

PROVINCIA DI MILANO

COMUNE DI MILANO
COMUNE DI SESTO SAN GIOVANNI

In ordine al

**POTENZIAMENTO E SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO NELL'AMBITO
INTERCOMUNALE DELLE AREE EX MARELLI -PONTE NUOVO (MILANO) E DELLE
AREE EX MARELLI -VIALI EDISON E ITALIA (SESTO SAN GIOVANNI)**

PREMESSO CHE

Estesi comparti territoriali della periferia Nord di Milano e del Comune di Sesto San Giovanni stanno conoscendo radicali processi di rifunzionalizzazione urbanistica e di significativa trasformazione ambientale, in relazione soprattutto alla riconversione ed alla riqualificazione di importanti aree industriali dismesse, con la creazione di fatto di un "continuo territoriale" che si sviluppa ad est della ferrovia Milano-Monza ed interessa un vasto ambito di riassetto urbanistico in Sesto San Giovanni, dalle aree Marelli all'area Vulcano e, più a sud, la zona Marelli – via Adriano nel Comune di Milano, ossia, in particolare:

- gli insediamenti prevalentemente residenziali e commerciali proposti dai P.I.I. e L.R. 9/99 Marelli – Adriano e Adriano – Cascina S. Giuseppe, in corso di istruttoria a concertazione in Milano;
- le trasformazioni già in corso del comparto ex Marelli in Sesto San Giovanni, integrate da nuovi interventi proposti nella stessa area da un P.I.I. attualmente in corso di istruttoria e concertazione, che prevedono l'insediamento di importanti servizi quali l'Università Statale (Dipartimenti e Biblioteca), di edifici a destinazione direzionale e produttiva di grandi dimensioni e prestigio;
- i rilevanti sviluppi insediativi previsti dal P.R.G. a seguito della trasformazione delle aree ex Falck, anch'essi oggetto di proposte di P.I.I.;
- gli insediamenti (in corso di attuazione) della Bicocca e dell'ex Breda, posti fra il viale F. Testi e la ferrovia a Sud Ovest, e l'intervento Vulcano (Sesto San Giovanni);
- il P.I.I. 4.6 –ST/PM1 posto nell'ambito delimitato della A4, dalla nuova S.S. 36e della Tangenziale Nord, in fase conclusiva di concertazione, ed il P.P. 1.7 ST/SM Ovocoltura Valmonte, entrambi nel territorio di Cinisello Balsamo.

CONSIDERATO CHE

- tale complessa operazione territoriale, che peraltro implica anche una consistente revisione dell'assetto viabilistico, determinerà la creazione di nuovi importanti poli di richiamo della mobilità locale che, nella logica di una imprescindibile integrazione e di un quanto mai necessario coordinamento tra pianificazione urbanistica e pianificazione del trasporto, tra sviluppo territoriale e strutturazione della rete in ottimizzazione del rapporto domanda/offerta, occorre programmare anche corretti interventi infrastrutturali atti a garantire una razionale interconnessione dei vari poli, fra loro e con il sistema forte della mobilità pubblica interurbana;

- non sembra proponibile individuare nella M1 la linea di trasporto pubblico che, per capacità residua e soprattutto a causa della eccessiva distanza dai nuovi generatori della linea metropolitana, da sola possa concorrere a limitare l'uso dell'auto privata e gli spostamenti indotti dai nuovi insediamenti;

- occorre quindi prevedere una linea di collegamento, ad energia pulita, in sede protetta a guida vincolata, in grado di soddisfare alle esigenze della domanda futura, offrendo prestazioni a livelli di servizio elevati e proponendosi come valida alternativa al sistema privato.

CONSIDERATO INOLTRE CHE

- la Provincia di Milano, nell'ambito della pianificazione della rete di trasporto pubblico di livello provinciale, che si esplica nel Piano di Bacino della Mobilità e dei Trasporti in fase di predisposizione ai sensi della legge regionale 22/98, intende dare impulso ai sistemi di trasporto pubblico di massa ad energia pulita e in sede protetta; tale obiettivo è stato esplicitato nella redazione del Documento Strategico di Indirizzo propedeutico del Piano stesso, approvato dal Consiglio Provinciale nella seduta del 2 ottobre 2001;

- la Provincia di Milano, nell'ambito della pianificazione territoriale di livello provinciale, che si esplica nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, in fase di predisposizione ai sensi della legge regionale 01/00, intende perseguire una politica di coordinamento tra sviluppo insediativo e collegamento ai sistemi di trasporto pubblico di massa ad energia pulita e in sede protetta, tale obiettivo è stato peraltro esplicitato nella redazione delle linee Guida del Piano stesso, approvate dal Consiglio Provinciale nella seduta del 25 ottobre 2001.

TUTTO CIO' PREMESSO

SI CONVIENE CHE

Le Amministrazioni che sottoscrivono il presente Atto riconoscono opportuno sviluppare uno Studio di Fattibilità

finalizzato a:

- inquadrare il futuro assesto urbanistico - territoriale delle aree in questione;
- puntualizzare le future desire-lines di spostamento e le connotazioni della nuova domanda generata dai futuri insediamenti;
- precisare le valenze e le prerogative del trasporto in zona e definire i criteri del potenziamento dell'offerta;
- determinare il sistema di trasporto più rispondente alle esigenze di mobilità e più confacente alle situazioni ambientali;
- ipotizzare il tracciato o le alternative di itinerario della nuova linea e individuare i punti di contatto e di connessione con la rete di forza del trasporto pubblico

interurbano, di area urbana e urbano, attuale e futuro, e con la maglia principale della viabilità attuale e futura;

- valutare le ipotesi di riorganizzazione della rete di trasporto pubblico afferente alla infrastruttura ipotizzata;
- valutare gli impatti nell'ambiente urbano e prevederne la mitigazione;
- stimare l'efficacia della proposta infrastrutturale formulata, in termini trasportistici, tecnico-economici ed ambientali (benefici per l'utenza diretta e per tutta la collettività).

SI CONCORDA CHE

- il Comune di Milano incarichi Metropolitana Milanese S.p.A., di concerto con l'Agenzia Milanese Mobilità e Ambiente, dell'elaborazione dello Studio di Fattibilità della nuova linea, in virtù dei propri rapporti contrattuali in essere con le stesse;
- venga costituita una Segreteria Tecnica composta dai rappresentanti di ciascun Ente, al fine di fornire il necessario supporto tecnico all'elaborazione dello Studio di Fattibilità
- nell'ambito dell'incarico per la redazione del suddetto Studio, vengano previsti periodici momenti di confronto tra i progettisti e la Segreteria Tecnica, al fine di concordare e coordinare le scelte progettuali;
- i dati relativi all'analisi della domanda siano resi disponibili e utilizzabile da ciascun Ente sottoscrittore del presente Protocollo;
- i costi per la redazione dello Studio, quantificabili in un massimo di € 199.512,00 vengano sostenuti dagli Enti sottoscrittori secondo la seguente ripartizione;

- Regione Lombardia	€	40.000,00
- Provincia di Milano	€	20.000,00
- Comune di Milano	€	30.000,00
- Comune di Sesto San Giovanni	€	109.512,00

- i reciproci obblighi tra gli Enti sottoscrittori vengano regolamentati tramite la sottoscrizione di un apposito Accordo tra le parti;
- i Comuni di Milano e Sesto San Giovanni impegnino altresì i propri uffici tecnici a coordinare gli assetti urbanistici proposti dai Programmi Integrati di Intervento localizzati nei due Comuni in posizione adiacente al confine comunale, sia con riferimento particolare alla viabilità (verificando che il già previsto asse ad andamento Nord/Sud, possa costituire un'efficiente collegamento fra la nuova Strada Interquartiere in Milano, il viale Edison e il sistema degli assi urbani di scorrimento in Sesto San Giovanni, che limiti un ulteriore carico sul viale Monza e Adriano) al fine di garantire la continuità degli spazi verdi a parco e degli spazi e percorsi ciclopeditoni fra i nuovi insediamenti residenziali in Milano ed il centro della città di Sesto San Giovanni (viale Marelli e via XXIV Maggio).

Milano,

REGIONE LOMBARDIA

PROVINCIA DI MILANO

COMUNE DI MILANO

COMUNE DI SESTO SAN GIOVANNI