



San Donato Milanese, 10 aprile 2021

Spett.le

COMUNE DI SAN DONATO MILANESE

Sindaco

Andrea Checchi

Dirigente Area Gestione Territorio, Urbanistica e Opere
Pubbliche

Giampaolo Porta

Vice-Sindaco e Assessore all'Urbanistica

Gianfranco Ginelli

p.c. Presidente Consiglio Comunale

Matteo Sargenti

p.c. Segretario Comunale

Giuseppe Brando

Oggetto: PROPOSTA PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO RELATIVO ALL'AMBITO DENOMINATO "AT-SS SAN FRANCESCO" D'INIZIATIVA PRIVATA, IN ATTUAZIONE DEL VIGENTE P.G.T. AI SENSI DELL'ART. 14, C. 1 DELLA L.R. 12/2005 - ADOZIONE _ OSSERVAZIONI

PREMESSA

A seguito di una analisi della documentazione pubblicata sul sito web comunale relativa alla Proposta di PII nell'ambito nominato "AT-SS San Francesco" - adottato con deliberazione di Giunta n. 24 del 4 marzo 2021 - si riportano qui di seguito considerazioni di carattere politico amministrativo e procedurali, oltre che, più specificamente e nel merito della documentazione analizzata, criticità generali e tecniche riscontrate dalla lista civica San Donato Riparte.

Si auspica che le presenti osservazioni di San Donato Riparte, elaborate anche a seguito di un confronto con cittadini sandonatesi e associazioni del territorio, siano oggetto di un'attenta visione e un'analisi

approfondita di merito da parte di autorità ed organi tecnici coinvolti nel procedimento, oltre che dai presentatori ed estensori del suddetto PII, in un'ottica di massima collaborazione e con l'obiettivo di puntare a una San Donato del futuro in cui si sposino al meglio le esigenze di qualità urbana, fruizione e offerta di servizi, tutela del territorio, minimizzazione degli impatti e gestione oculata delle risorse ambientali. Secondo questa visione, è da garantire particolare attenzione alla gestione di tutti i cambiamenti, ancora per lungo tempo in atto, che la pandemia Covid-19 sta apportato.

OSSERVAZIONE N. 1 - Percorso di adozione, coinvolgimento dei cittadini e individuazione condivisa di una vision di città futura

Preliminarmente a qualsiasi nota tecnica e di merito progettuale, occorre innanzitutto rimarcare l'importanza strategica dei principali interventi urbanistici - privati e pubblici - attesi da anni in città. Ci riferiamo alle aree centrali (Pratone e piazza della Pieve), De Gasperi Ovest, San Francesco, parco della Campagnetta in via Di Vittorio, grande parco di confine tra i comuni di San Donato Milanese e San Giuliano Milanese, ampliamento e sviluppo del polo ospedaliero di proprietà del Gruppo San Donato.

Congiuntamente alle scelte di tipo infrastrutturale (per esempio: prolungamento della metropolitana gialla verso sud lungo l'asta della Paullese e "autostrada" ciclabile di collegamento Milano-San Donato-San Giuliano-Melegnano sull'asse della via Emilia), alla riprogettazione funzionale di spazi, vie urbane e poli comunali di servizio (scuole, biblioteca, centro sportivo Mattei, spostamento del mercato, pedonalizzazione del primo tratto via Libertà, ...) e di offerta di servizi innovativi in tema di mobilità di merci e persone, rappresentano un'occasione irripetibile per "chiudere il cerchio" dello sviluppo urbanistico a San Donato, definire un'anima distintiva del nostro territorio e della comunità che vi risiede, offrire servizi e opportunità a chi qui lavora o si reca per le più svariate ragioni.

A fronte dell'importanza e del carattere strategico qui sopra menzionati, la nostra prima osservazione riguarda l'assenza pressoché totale di connessione e riferimento tra proposta di edificazione sul comparto San Francesco avanzata dai privati e vision complessiva del futuro della città. L'amministrazione non ha ancora elaborato un quadro, né tantomeno discusso il progetto di fronte ai cittadini e ai tanti stakeholder presenti sul territorio, descrivendo le ragioni e le opportunità da cogliere, evidenziando i rischi e gli errori da non commettere e prendendosi impegni stringenti per fare in modo che il nuovo costruendo comparto entri in relazione e sia funzionale alla reali esigenze della città di San Donato.

L'amministrazione pubblica locale è chiamata promuovere attività di interesse per la collettività, ad ascoltare e confrontarsi con i propri cittadini, a indirizzare e accompagnare le scelte degli operatori privati. Purtroppo, si deve constatare come in questi recenti anni in cui l'operatore privato (la società SportLifeCity Srl) si è relazionato con la politica e gli uffici comunali vi sia stata una totale assenza di comunicazione dell'amministrazione comunale verso la città, addirittura verso il consiglio comunale e gli stessi membri delle commissioni consiliari, nonostante una specifica mozione approvata in consiglio comunale in data 23/07/2020 impegnasse sindaco e giunta a riferire nel merito e stabilisse degli impegni precisi (ed è nostra interpretazione: vincolanti e a premessa di qualsiasi atto autorizzativo) a cui sottostare, primo tra tutti quello di "promuovere la formalizzazione di un accordo di Programma con la Regione Lombardia (ex art. 34 del TUEL) per lo sviluppo del PII che abbia l'obiettivo di mitigare al massimo l'impatto del progetto, in particolare dal punto di vista ambientale e di accessibilità al sito, ...". Il mancato coinvolgimento è un dato di fatto, nonostante il vicesindaco e assessore all'urbanistica avesse dichiarato in consiglio comunale che bisognava attendere l'esito della procedura di VAS per poi individuare tempi e modi adeguati di parlarne.

La mancanza di promozione della partecipazione attiva della cittadinanza, la mancanza di informazione preventiva e l'assenza di un quadro di insieme (la vision sul futuro della città, appunto) da cui partire per

valutare il progetto presentato, inficiano enormemente l'efficacia del processo decisionale e generano enormi interrogativi:

- 1) Il primo di questi è: l'edificazione del comparto San Francesco è incentrata sulla realizzazione di un complesso di impianti sportivi; era l'obiettivo ideale che si prefiggeva l'amministrazione comunale per quel luogo e di cui chiedevano i cittadini o si poteva pensare a un utilizzo diverso e migliore? Ad esempio, se fosse stata avanzata una proposta per realizzare un polo di ricerca medica o scientifica, avrebbe questa meglio incontrato l'idea di sviluppo futuro della città? C'erano altri possibili utilizzi sovralocali che avrebbero potuto generare più impatti positivi o meno impatti negativi sul territorio? A questi quesiti non è possibile dare una risposta, poiché la città non è stata interrogata nel merito e il sindaco, in quasi nove anni di mandato, non ha mai portato in approvazione un documento ufficiale di portata strategica.
- 2) Il secondo: la proposta edificatoria nel comparto San Francesco, come si inserisce e fino a dove interagisce o interferisce con analoghi progetti di sviluppo di poli dedicati allo sport nell'area milanese? Come si inserisce in un quadro di offerta e fruizione di impianti sportivi a San Donato in un momento di evidente difficoltà strutturale e gestionale (vedere in primis: centro sportivo Mattei)?

A questo proposito, essendo stato commissionato il progetto SportPlan - voluto e finanziato dall'amministrazione comunale al fine di inquadrare e indirizzare le azioni di realizzazione, ristrutturazione, gestione e offerta di servizi dedicati allo sport in città -, detto progetto avrebbe dovuto svolgere una funzione guida nell'analisi della proposta del PII San Francesco, e invece di ciò non si fa alcuna menzione nei documenti ufficiali di piano e nei passaggi formali dell'amministrazione. Del progetto non si sa più niente da più di un anno ed è però evidente come nel caso SportLifeCity vengano disattese le strategie di intervento descritte dai consulenti incaricati di SportPlan di puntare a creare in città aree per lo sport "non strutturate" e diffuse.

Mancata pubblicizzazione e coinvolgimento della città

E' importante rimarcare ancora questi temi, previsti e auspicati da norme nazionali e al centro del programma di governo del sindaco e della Giunta da lui nominata. In una partita così importante sono mancati del tutto il dibattito in città, la raccolta di idee e proposte alternative, l'attivazione di un proficuo dialogo pubblico con il soggetto privato promotore dell'intervento.

Lamentiamo un processo monco e stringato, relegato ai minimi dettami di legge - un passaggio in giunta - e in particolare:

- Totale assenza di pubblicizzazione della proposta: pur con le difficoltà generate dall'attuale pandemia, non c'è stato alcun tentativo di dialogo con la città.
- Sebbene sia previsto dalla legge urbanistica il solo passaggio in giunta, sarebbe ancora ora auspicabile coinvolgere il consiglio comunale e dibattere preventivamente l'intero progetto in detto consesso, assumendo così un indirizzo di merito autorevole molto più rappresentativo delle tante sensibilità e idee dei sandonatesi.
- Scarsa attenzione alla partecipazione di cittadini e associazioni anche nella fase ufficiale delle osservazioni: i tempi di lettura e analisi della documentazione e di produzione delle osservazioni sono coincisi con le vacanze pasquali, oltretutto in un periodo di emergenza sanitaria in cui l'attenzione dei cittadini è per forza di cose volta altrove. Inoltre, per poter depositare le osservazioni, l'accesso fisico all'Ufficio Protocollo è in questo periodo molto difficoltoso e l'invio per via telematica è stato reso forzatamente impervio, non solo indicando come necessario l'utilizzo di un indirizzo di posta elettronica PEC, ma anche prescrivendo l'utilizzo di sistemi di firma digitale non ancora molto diffusi tra i cittadini.

OSSERVAZIONE N. 2 – Sostenibilità economica e garanzie per il futuro

Un tema che salta subito all'occhio è quello legato alla sostenibilità economica dell'investimento. Sebbene la documentazione prevista dal PGT non lo richieda, ci si domanda se sia stato fornito e valutato nel merito un solido business plan per un intervento tanto ambizioso, a maggior ragione considerata la vicinanza - entro pochi chilometri - del centro sportivo in realizzazione nel quartiere Santa Giulia e al vicino centro sportivo Mattei, attualmente in decadenza e privo di alcun credibile intervento di rilancio, ma potenzialmente più accessibile ai sandonatesi in caso di riqualificazione.

Quello che si teme è la possibilità, non del tutto remota, che qualora SportLifeCity sia realizzato, non abbia poi le risorse per essere mantenuto nel tempo. Sacrificherebbero una cospicua porzione di territorio vergine nei pressi di Chiaravalle - testimonianza della storia del nostro territorio e luogo dal grande valore ecologico-ambientale in un contesto fortemente caratterizzato dalla presenza del Parco Agricolo Sud Milano - sostituendola con opere che potrebbero attrarre degrado, abusivismo abitativo e problemi di sicurezza, se poi non più sostenibili nel tempo.

Il dubbio legittimo e da considerare è altresì quello che, una volta acquisiti i permessi, realizzati i primi interventi e avviata l'attività, l'intero piano sia oggetto di richieste di radicali trasformazioni, finalizzate a rendere l'attività economica più remunerativa e appetibile sul mercato, svuotando così l'area delle funzioni più nobili e meno remunerative (vedasi: liceo dello sport) e virando, ad esempio, su una trasformazione del complesso in qualcosa di più simile a un grosso centro commerciale e polo logistico di servizio per la città metropolitana.

Non è certo possibile per nessuno prevedere il futuro, e l'analisi di sostenibilità economica prescinde in qualche modo dalle prerogative dell'ente pubblico, ma sarebbe altresì compito imprescindibile di un'amministrazione comunale lungimirante e oculata prevedere in convenzione clausole, garanzie e leve finanziarie volte a tutelarsi e a ridurre al minimo la possibilità di "stravolgimento" del progetto. A quanto consta di sapere, non è stato previsto nulla di tutto ciò, mantenendo così alta l'alea di rischio e di possibili ripercussioni negative per il territorio connessa al PII San Francesco.

Al contrario, qualora il business plan attestasse una sostenibilità economica gestionale dell'intervento, ci chiediamo quali sarebbero in concreto e nel dettaglio le possibilità di rilancio del centro sportivo comunale Mattei.

OSSERVAZIONE N. 3 - Mobilità e traffico

Come per qualsiasi intervento urbanistico rilevante, anche la documentazione relativa al PII San Francesco dedica, correttamente, particolare attenzione al tema del traffico indotto e alle sue prevedibili ricadute nel contesto specifico e in un ambito d'area più allargato.

Interessante è l'analisi preliminare condotta in occasione della redazione dello Studio di Viabilità, laddove sono stati studiati e confrontati i casi di impianti per eventi sportivi e concerti in Italia, Francia, Austria, Spagna, Svizzera e Belgio, impianti con capacità ricettive analoghe o maggiori a quanto previsto nell'Arena del PII San Francesco. Altrettanto importanti sono le analisi e le simulazioni di traffico sul territorio sandonatese.

Il problema - è bene evidenziarlo subito - è determinato dall'approccio metodologico adottato. Ancor più, le risultanze finali sono opinabili, perché non considerano per nulla il principio cardine definito dall'osservazione dei comportamenti di mobilità, secondo cui maggiore è l'offerta e la capienza di strade, di parcheggi e di servizi dedicati alla mobilità privata, maggiore ed esponenzialmente più frequente sarà l'utilizzo degli stessi mezzi privati, generando un loop continuo di nuovo traffico, nuovi interventi viari e per

parcheggi, aumento ulteriore del traffico e delle problematiche a esso connesse, minore sicurezza, più inquinamento e maggior tendenza al non rispetto delle regole (vedasi, ad esempio: parcheggio selvaggio).

E' inutile elencare una serie di principi, di leggi, di documenti e piani strategici di livello comunale e sovracomunale che affermano e indicano la necessità di "invertire la rotta" e adottare un approccio drasticamente alternativo, se poi nel proseguo dei lavori commissionati (vedasi, in particolare: Studio di Viabilità, Relazione VAS, Relazione Tecnica e bozza di Convenzione) si tende a sviare dai problemi (o sottostimarne la portata) e, a nostro parere, si progettano e finanziano interventi e opere viarie per nulla risolutivi.

Si chiede quindi una revisione complessiva e sostanziale degli interventi e delle misure relative al tema mobilità. Infatti:

- 1) E' già di per se stesso fuorviante concentrarsi sul termine "viabilità", così da far passare automaticamente in secondo piano qualsiasi altra modalità di spostamento e adduzione al comparto in oggetto.
- 2) Se utile da un punto di vista procedurale e di studio, risulta comunque inefficace e riduttivo suddividere i flussi veicolari tra quelli generati in occasione di eventi di grande afflusso e quelli prevedibilmente quotidiani e ripetuti costantemente nel tempo.

E' vero infatti che le emissioni inquinanti e climalteranti (ma anche l'utilizzo e l'occupazione di spazio) potrebbero raggiungere picchi intollerabili in specifici giorni e momenti della giornata, ma gli effetti negativi sono da sommare - se non anche da aumentare esponenzialmente per effetto di piccole, costanti e concomitanti interazioni, vedasi il caso della produzione di ozono - a quelli indotti dai costanti spostamenti quotidiani.

- 3) Obiettivo prioritario non può essere quello di far fluire il traffico ed evitare intasamenti negli orari e nelle giornate di picco, ma ridurre drasticamente alla fonte il ricorso alla mobilità privata in qualsiasi occasione, per qualsivoglia motivo e, possibilmente, anche indipendentemente dall'origine del tragitto.

E' oltretutto da rimarcare, che nonostante le dichiarazioni e le considerazioni finali tendenti a rassicurare e a valutare come sotto controllo il tema in oggetto, lo stesso Studio di Viabilità ammette che il nuovo progetto viario non può "fregiarsi del crisma della <<soluzione ideale>>". Ciò viene ammesso in fase preventiva e di analisi ideale e profondamente differente dai comportanti e dalle scelte di mobilità che saranno concretamente adottati; urge quindi rivedere l'intero impianto, per evitare conseguenze reali ancor più negative.

In questa sede - non disponendo di tempi e risorse per analisi aggiuntive più accurate - si propongono quindi queste misure fondamentali, da prevedere e garantire preventivamente a qualsiasi ulteriore passo autorizzativo:

- Rivisitazione e drastica riduzione del numero di parcheggi nell'area, in quanto prima fonte attrattiva di traffico, sia per gli spostamenti quotidiani che per raggiungere l'Arena in occasione di grandi eventi e manifestazioni sportive. In questo senso, lo stesso Studio di Viabilità aveva preliminarmente indicato la via maestra adottata nei casi studio di impianti urbani per eventi per 20-30mila spettatori: "... L'incidenza (del trasporto pubblico) è maggiore dove minore è la capacità del sistema dei parcheggi, mentre si riduce quando cresce il numero di parcheggi disponibile."
- Realizzazione di vere e proprie autostrade ciclabili di adduzione al sito, in collegamento con le aree e le piste ciclabili della città e di connessione con il territorio circostante. Particolare attenzione è da dedicare al collegamento ciclopedonale con il Quartiere Torri Lombarde, così da rendere facilmente fruibile e raggiungibile il comparto ai residenti nelle aree centrali di San Donato.

- Eliminazione dell'ingiustificata norma prevista nella bozza di Convenzione, secondo cui i parcheggi asserviti perpetuamente a uso pubblico potranno essere utilizzati a pagamento "nelle sole giornate in cui è impegnata in eventi l'Arena".

Detto comma incentiva di fatto un utilizzo indiscriminato del suolo pubblico per il parcheggio durante tutte le altre giornate dell'anno, ed è in palese contrasto con i documenti strategici di mobilità e gestione del territorio vigenti nel Comune di San Donato Milanese, con particolare riferimento al recente Piano Sosta che ha introdotto la tariffazione dei parcheggi come misura principe di regolamentazione dei parcheggi e disincentivo a un ricorso eccessivo all'auto privata.

- Completa rivisitazione del punto 8.8 della Bozza di Convenzione, in quanto risulta chiaro come sia del tutto insufficiente una mera dichiarazione di intenti volta ad agevolare l'utilizzo della rete di trasporto pubblico locale e a collaborare a questo proposito con Comune di Milano e RFI. Riteniamo infatti che in convenzione e nei documenti di piano debbano essere inseriti dei precisi e vincolanti impegni da parte dell'operatore e dei futuri gestori dell'area, anche in termini di spesa sia per investimenti e opere che di futura offerta di servizi di mobilità sostenibile.

Riteniamo di poter prioritariamente indicare come impegni: 1) realizzazione di opere di potenziamento e miglioramento della stazione ferroviaria esistente, secondo le linee guida già adottate in Emilia Romagna da RFI per la creazione di veri e propri hub di mobilità sostenibile e interconnessa 2) servizio continuativo di navetta e/o trasporto collettivo di adduzione all'area di San Francesco dalla stazione metropolitana M3 e stazione autobus 3) istituzione di mobility manager d'area, con risorse dedicate per incentivare gli spostamenti sostenibili da parte di futuri studenti, dipendenti, spettatori di eventi e manifestazioni varie, etc..

- Realizzazione di percorsi ciclopedonali interni al comparto San Francesco e strutture a supporto della sosta diffusa di biciclette e mezzi e servizi di mobilità elettrica e condivisa. Tutto ciò, anche tenendo conto delle vigenti norme previste dal Regolamento Edilizio comunale di parcheggi e strutture e locali biciclette all'interno di edifici e strutture di intrattenimento e commercio.

OSSERVAZIONE N. 4 – Rumore e clima acustico

In allegato al PII San Francesco sono stati consegnati documenti di valutazione previsionale di impatto acustico per insediamenti ricettivi o terziari che tengono in considerazione la sola sorgente traffico, e non tutte le altre sorgenti impiantistiche o antropiche.

La normativa nazionale e regionale è molto chiara a proposito, e prevede che siano simulati anche i contributi degli impianti tecnici e del rumore antropico (urla, applausi, etc., soprattutto nel caso in cui l'arena/palazzetto sia utilizzata anche per eventi musicali). Il fatto che non ci sia ancora un progetto esecutivo non impedisce la valutazione previsionale poiché è sempre possibile utilizzare dati desunti da impianti sportivi e strutture analoghi già presenti altrove, anche singolarmente.

Al contrario, qualora si scelga di non modellizzare le sorgenti ancora non ben definite, la relazione acustica deve contenere chiare indicazioni sulla parzialità della previsione, da rivalutare a seguito di progettazione esecutiva.

Inoltre, tra i recettori si è totalmente esclusa cascina Bagnolo e la residenza di via Bagnolo.

Anche per quanto riguarda la valutazione previsionale di clima acustico sui recettori sensibili previsti nel PII, si è considerato il solo contributo delle infrastrutture stradali e non degli impianti tecnici o della rumorosità antropica che le attrezzature sportive e d'intrattenimento genereranno. Manca qualsiasi riferimento alle principali sorgenti acustiche che saranno presenti a seguito della realizzazione, né si esplicita che, a seguito di progetto esecutivo, sia necessario rivalutare il clima acustico.

Per meglio comprendere i reali impatti acustici, mitigarne le conseguenze e permettere valutazioni complete sulla fattibilità e “desiderabilità” dell’intervento, si richiede un immediato aggiornamento della previsione di clima e impatto acustico, preventivamente al passaggio confermativo dell’adozione del PII previsto in giunta. In subordine, detti elaborati dovranno essere necessariamente aggiornati non appena sarà reso disponibile il progetto esecutivo.

OSSERVAZIONE N. 5 - Inquadramento territoriale e compensazioni ecologico-ambientali

Il render non illustra l’impatto paesaggistico e l’inserimento architettonico dell’edificato di SportLifeCity con il quartiere milanese di Chiaravalle e le sue eccellenze storico-monumentali e con l’abitato di San Donato Milanese, ma si limita e illustrare rappresentazioni degli edifici visti dal comparto stesso del San Francesco.

Si ritiene invece che la prossimità all’Abbazia di Chiaravalle richieda un’analisi approfondita e dettagliata sull’impatto paesaggistico e l’inserimento architettonico del PII in un’ampia e delicata porzione del territorio del Sud Milano.

A breve distanza in linea d’aria, in territorio del comune di Milano sono anche presenti il Parco della Vettabbia, le aree a verde attinenti il depuratore di Nosedo e il rinato parco di Porto di Mare-Rogoredo; quest’ultimo, grazie alla collaborazione Comune di Milano-associazione Italia Nostra, è stato oggetto di opere di potenziamento del verde e reso completamente fruibile anche con l’inserimento di una pista di bici-cross di quasi 4 km. Crediamo auspicabile prevedere nell’ambito della realizzazione di opere compensative del PII San Francesco anche un collegamento ciclopedonale con queste aree, anche in un’ottica di collaborazione e fruizione congiunta, vista la vocazione sportiva che caratterizza il progetto SportLifeCity.

Altrettanta attenzione è da dedicare al collegamento ciclopedonale e ad occasioni di fruizione e collaborazione con le aree di San Donato ove è ubicata la cava del Tecchione, votata a divenire una nuova importante oasi rinaturalizzata, Borgo Bagnolo e l’area industriale di via Buozzi, individuata come area in parte da rigenerare (Legge regionale n. 18 del 26 novembre 2019).

Mancando una proposta compensativa adeguata che tenga conto della grande perdita di naturalità e della vocazione agricola da sempre assegnata all’ambito di intervento del PII in oggetto, si ritiene fondamentale avanzare con la presente osservazione anche la proposta di prevedere, progettare e allocare adeguate risorse economiche per la realizzazione un “bosco intercomunale dello sport” che preveda la tutela e valorizzazione di un adeguato spazio a verde e corridoio ecologico all’interno del comparto san Francesco e che si colleghi a tutte le aree sopra menzionate attraverso percorsi ciclopedonali e opere di forestazione urbana.

OSSERVAZIONE N. 6 – Impatto sul sistema del commercio locale di vicinato

La previsione di realizzazione di una struttura dedicata al grande commercio di 5.000 mq potrebbe porre un problema di ulteriore concorrenza nei confronti dei commercianti sandonatesi, soggetti oggi particolarmente fragili e al centro delle negative conseguenze determinate dalla pandemia. Al contrario, i negozi storici e la rete del commercio di vicinato sandonatese sono da sostenere e valorizzare, anche con lo specifico obiettivo di scongiurare il “rischio desertificazione” delle vie della nostra città.

OSSERVAZIONE N. 7 – Museo dell’energia

Con il presente documento si intende rimarcare una grossa (sarebbe da definire più propriamente: imperdonabile) mancanza rispetto a obiettivi e impegni formalmente assunti dall'amministrazione comunale: la realizzazione del Museo dell'Energia all'interno dell'attuale manufatto di cascina San Francesco.

Da anni si discute in città e si riportano in documenti programmatici dell'amministrazione comunale la volontà di realizzare e valorizzare a livello nazionale e internazionale il Museo dell'Energia nella cascina San Francesco, in un luogo simbolo a poche centinaia di metri di distanza dallo storico quartiere generale di ENI.

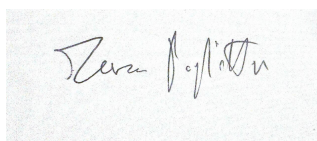
Il Museo dell'Energia rappresenterebbe un elemento di grande valenza e contributo alla formazione e informazione, oltre che un segno eloquente del forte legame con la storia degli ultimi sessant'anni del territorio sandonatese. Costituirebbe un luogo simbolo dell'impegno alla transizione energetica ed ecologica del sistema Italia, per un impegnare verso un futuro equo e sostenibile.

La realizzazione del progetto SportLifeCity nel comparto San Francesco non prevede più questa grande opportunità, e l'amministrazione comunale glissa completamente su questo aspetto, senza fornire alcuna indicazione di merito sul perché di questa rinuncia o sulla concreta individuazione di un progetto alternativo in un'altra sede di prestigio.

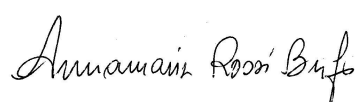
La mancanza è particolarmente grave, in virtù del "Protocollo di intesa tra Comune di San Donato Milanese ed ENI SpA finalizzato allo sviluppo della città di San Donato Milanese" sottoscritto in data 25/11/2014 sindaco Andrea Checchi e dal Chief Services & Stakeholder Relations Officer di ENI Claudio Granata. Detto protocollo assume formalmente l'impegno a "... studiare la creazione a San Donato di un MUSEO DELL'ENERGIA, che trovi il proprio fondamento nel patrimonio tecnico e scientifico di eni. Il museo collocabile a San Donato potrà essere concepito come *science museum*, come centro di diffusione di tale patrimonio attraverso progetti, concorsi e iniziative volte ad avvicinare gli studenti alla natura e alla scienza, creando strumenti didattici innovativi, oltre che luogo di ricerca proiettato verso il futuro."

In fede,

Marco Pagliotta

A rectangular box containing a handwritten signature in black ink, which appears to read "Marco Pagliotta".

Annamaria Rossi Bufo

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Annamaria Rossi Bufo".