

ACCORDO DI PROGRAMMA

AI SENSI DELL'ART. 34, D.LGS. N. 267/2000, PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO, DENOMINATE: "SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONE DI PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARTE DEGLI SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE SAN CRISTOFORO", IN CORRELAZIONE CON IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO IN AMBITO MILANESE.

ALLEGATO G

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Allegato AdP 2017

Il presente documento è stato redatto nell'ambito dei lavori della Segreteria Tecnica dell'Accordo di Programma per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in Comune di Milano in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario.

Comune di Milano
Direzione Centrale Sviluppo del Territorio
Area Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica

Direttore :
arch. Marco Porta
già Direttore arch. Giancarlo Tancredi

Gruppo di lavoro:

Coordinamento

Responsabile Unità Ambiti di Trasformazione e Pianificazione Attuativa 1:
arch. Michela Brambati

Ufficio Coordinamento Amministrativo:
dott. Valerio Zauli

Collaborazioni AMAT :

consulenza urbanistica: arch. Antonella Renna, arch. Andrea De Matteis

Disegnatore: Carmen Bozzetti

Pubblicazioni: Milly Donato

Segreteria: Susanna Tonelli, Rosita Di Paolo

Hanno collaborato alla stesura dei vari documenti allegati all'Accordo di Programma:

aspetti urbanistici, giuridici, economici e di raccordo con l' Accordo di Programma

Regione Lombardia – DG Territorio:

ing. Filippo Dadone, arch. Maurizio Federici; arch. Mario Covelli, arch. Paola Colangelo

FS Sistemi Urbani Srl/FS Italiane S.p.A.:

ing. Enrico Leopardi, arch. Paola Tessitore, dott. Sergio Salvio, ing. Serena Martini, Avv. Egle Bianco , dott. Maurizio Gallese

GOP Studio Associato:

avv. Maria Grazia Lanero, avv Mirko Minuzzo

Comune di Milano – Servizio valutazioni immobiliari: ing. Maurizio Misciali

Agenzia del Territorio: ing. Salvatore Musumeci, ing. Giuseppina Vigna

DLA Piper

Avv. Guido Inzaghi

aspetti trasportistici dell'Accordo di Programma e mobilità:

Comune di Milano - Direzione Centrale Mobilità Trasporti Ambiente ed Energia:

Direttore Centrale: ing. Filippo Salucci

Direttore Settore Pianificazione Mobilità: ing. Stefano Riazola,

ing. Federico Confalonieri, ing. Stefano Mondani

Regione Lombardia – DG Infrastrutture:

Direttore: ing. Aldo Colombo;

ing. Valeria Chinaglia; ing. Enrica Arcesi; ing. Fabrizio Bin; ing. Elena Mantovani; ing. Elena Foresti

Rete Ferroviaria Italiana Spa:

Ing. Paola Barbaglia, ing. Rosa Frignola, Ing. Vincenzo Macello, ing. Emanuele Vaghi;

Metropolitana Milanese Spa:

ing. Marco Broglia; ing. Sandro Capra;

studi sul traffico

AMAT Agenzia Mobilità Ambiente Territorio Srl

Sistemi informativi : Luca Tosi, Valentino Sevino, Roberto Porta,

Pianificazione traffico: arch. Antonella Pulpito

valutazione ambientale strategica

Comune di Milano Settore Politiche Ambientali ed Energetiche:

Direttore: arch. Giuseppina Sordi, dott. Luigi Vigani

dott. Antonella De Martino, Caterina Colombo

AMAT: dott. Pietro Gargioni

TEI Ingegneria dell'Ambiente: ing. Luca Del Furia, dott.ssa Claudia Boeris Clemen, ing. Maria Teresa Pisani

Systematica Srl: ing. Claudia Ponti, ing. Diego Deponte, ing. Federico Cassani

studio geologico

REA Ricerche Geologiche Applicate: dott. Anna Gentilini, dott. Domenico D'Alessio

documento di ascolto dei soggetti locali

Politecnico di Milano –Dipartimento di architettura e Studi Urbani:

coordinamento dott. Gabriele Pasqui

coordinamento con PGT

Settore Pianificazione Urbanistica Generale:

Direttore : arch. Simona Collarini

arch. Marino Bottini, arch. Chiara Paoletto

Contributi:

Regione Lombardia - DG Infrastrutture: arch. Monica Bottino; dott.sa Laura Burzilleri; *Ing. Massimo dell'Acqua*

Regione Lombardia – Presidenza: dott.sa Claudia Moneta; dott. Pietro Caratti; dott. Giorgio Bleyrat

AMAT: Arch. Barbara Coppetti

Comune di Milano Settore Progetti Strategici:

avv. Grazia Lamera, arch. Monica Moschella, Grazia Brusamolino

Comune di Milano Settore Ambiente:

dott. Annalisa Gussoni, dott. Morena Borgonovo, dott. Tiziana Coniglio; dott. Andrea Zelioli

Studio Legale Todarello Ceraolo e Associati: avv. Fabio Todarello, avv. Matilde Battaglia

RFI SpA: ing. Vito Chinnici; ing. Paolo Genovesi; ing. Vincenzo Macello

FS Italiane SpA: arch. Stefano Brancaccio; ing. Stefano Oddone

EGI SpA Gruppo Poste Italiane: arch. Carlo Alberto Marengi

INDICE:

PARTE I

1.	L'Accordo di Programma	6
	Obiettivi e strategie.....	8
	L'ascolto dei soggetti locali.....	9
	Il percorso	10
2.	Gli accordi tra Comune e Ferrovie dello Stato antecedenti all'AdP.....	11
3.	Il sistema ferroviario: la dismissione degli scali.....	12
4.	Le opportunità che la dismissione degli scali determina per la città.....	13
5.	L'infrastruttura ferroviaria: soglie storiche principali	14
6.	Il potenziamento del sistema ferroviario milanese	19
7.	Le aree oggetto della nuova disciplina urbanistica.....	22
8.	Obiettivi e strategie urbanistiche	24
9.	L'edilizia residenziale sociale.....	27
10.	Raccordo con le strategie del PGT	28
11.	Il sistema dei vincoli sovraordinati, il Reticolo idrico e la Componente geologica, idrogeologica e Sismica.....	31
12.	Pesi insediativi e spazi pubblici.....	34
13.	Trasformazioni urbanistiche e nuove infrastrutture della mobilità	36
14.	Nuove aree parco e connessioni ciclo-pedonali.....	38
15.	Gli studi sul traffico e la Vas.....	39
16.	La normativa di attuazione.....	41
17.	Sintesi dati quantitativi	42
18.	Fattibilità economica	42
PARTE II.....		45
1.	Zona Speciale Farini,.....	45
	Descrizione dell' ambito.....	45
	Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico.....	46
	Assetto viabilistico	48
	Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa	49
2.	Zona Speciale Greco-Breda	53
	Descrizione dell' ambito.....	53
	Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico.....	53
	Assetto viabilistico	54
	Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa	54
3.	Zona Speciale Lambrate.....	56
	Descrizione dell'ambito.....	56
	Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico.....	57
	Assetto viabilistico	58
	Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa	59
4.	Zona Speciale Romana	62
	Descrizione dell'ambito.....	62
	Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico.....	62
	Assetto viabilistico	63
	Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa	64
5.	Zona Speciale Rogoredo	66
	Descrizione dell'ambito.....	66
	Assetto viabilistico	66
	Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa	67
6.	Zona Speciale Genova	68
	Descrizione dell'ambito.....	68
	Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico.	68
	Assetto viabilistico	70
	Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa	70
7.	Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato.....	72
	Descrizione dell'ambito.....	72
	Assetto viabilistico	72
	Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa	73

PARTE I

1. L'Accordo di Programma

Il presente Accordo di Programma interessa gli scali ferroviari presenti nel territorio del Comune di Milano, posti in vari ambiti della città non più funzionali all'esercizio ferroviario, già dismessi o di prossima dismissione. Le aree dell'Accordo interessano un totale di circa 1.250.000 metri quadrati, comprensivi delle aree strumentali che resteranno attive.

La dismissione degli scali ferroviari di Milano costituisce una risorsa rilevante per lo sviluppo e la riqualificazione urbana di diversi ambiti della città, sia per la loro dimensione che per il fatto di trovarsi situate in contesti anche semi-centrali e comunque all'interno di tessuti urbanizzati, sia come occasione storica di ricomposizione dei tessuti storicamente interrotti dalla presenza di queste attrezzature.

Con gli accordi bilaterali tra FS SpA e Comune di Milano, sottoscritti nel 2005 e nel 2007, veniva concordato di definire una strategia complessiva che associasse lo sviluppo urbanistico delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione presenti sul territorio cittadino al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario milanese.

Conformemente agli orientamenti delineati in sede di formazione del Piano di Governo del Territorio, e in continuità con gli impegni precedentemente sottoscritti con Ferrovie dello Stato, in considerazione della particolare collocazione, conformazione ed estensione delle aree, il Comune di Milano ha ritenuto pertanto necessario definire una strategia complessiva per la trasformazione urbanistica di queste aree, promuovendo a fine 2007 un Accordo di Programma con FS Italiane e Regione Lombardia per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in Comune di Milano, correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese.

A tal fine in data 27 luglio 2007 (successivamente, integrato in data 18 luglio 2008), è stato promosso dal Comune di Milano, con FS SpA e Regione Lombardia, l'Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in Comune di Milano, denominate "scalo Farini, scalo Romana, scalo e stazione di Porta Genova, scalo basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, aree ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese.

Stante l'importanza strategica rappresentata dalla trasformazione delle aree ferroviarie dismesse, è stata pertanto formulata una nuova disciplina urbanistica per queste aree, inizialmente in variante al Piano Regolatore Generale vigente e in parallelo con il delinarsi del nuovo Piano di Governo del Territorio, definendo nuovi obiettivi, principi e regole per la trasformazione di queste aree.

La scelta della procedura di Accordo di Programma ha consentito, nella formulazione pubblicata nel 2009, di anticipare alcune scelte del PGT operando in regime transitorio. La legge regionale n°12 del 2005, successivamente integrata e modificata, ammetteva infatti all'art. 25, in attesa di approvazione del PGT, di approvare atti di programmazione negoziata. Data la rilevanza dell'accordo di programma all'interno delle strategie di sviluppo, la variante urbanistica e la relativa procedura di valutazione ambientale strategica venivano rese coerenti con le strategie di sviluppo delineate in sede di formazione del PGT comunale.

Il PGT adottato con deliberazione consiliare il 13 luglio 2010 ha consentito il proseguimento del procedimento di AdP in base alla norma transitoria di cui all'art.8, comma 4, delle Norme di Attuazione del Documento di Piano e all'art. 31, comma 3, delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole, che permette di portare all'approvazione gli Accordi di Programma che alla data dell'adozione del PGT, avessero già istituito la Conferenza dei Rappresentanti.

La norma del PGT prevede inoltre che la trasformazione degli ambiti ferroviari urbani dismessi avvenga in ogni caso previa sottoscrizione di un accordo di programma finalizzato al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario milanese e del trasporto pubblico su ferro, anche mediante il reimpiego delle plusvalenze derivanti dalla valorizzazione a scopo edificatorio dei medesimi ambiti, nello spirito del comma 2bis dell'art. 88 della legge urbanistica regionale n.12/2005.

L'ipotesi di Accordo di Programma è stata approvata dai soggetti partecipanti allo stesso nel novembre 2015 e, comportando specifica disciplina urbanistica, la sottoscrizione del Sindaco è stata sottoposta a ratifica da parte del Consiglio Comunale; non essendo tale ratifica intervenuta nei termini di legge previsti la sottoscrizione del Sindaco all'Accordo ha perso ogni efficacia.

Il Consiglio Comunale di Milano con delibera n. 44 del 14.11.2016 ha deliberato le linee di indirizzo migliorative rispetto alla precedente ipotesi di Accordo di Programma; la Conferenza dei rappresentanti, prendendo atto della delibera, ha quindi riavviato il processo approvativo dell'accordo, indicando anche l'obiettivo del non aggravio del procedimento, nell'ottica della conservazione dei passaggi formali efficaci sino a quel momento espletati.

Contestualmente è stato avviato un processo di ascolto e coinvolgimento della cittadinanza attraverso diversi strumenti e iniziative pubbliche, per condividere i possibili aspetti migliorativi; al termine di tale percorso il Consiglio Comunale, attraverso la mozione approvata in data 15.6.2017, ha espresso ulteriori indirizzi migliorativi. L'Accordo pertanto, configurando la nuova disciplina delle aree ferroviarie dismesse correlata al potenziamento ferroviario ed accogliendo gli indirizzi migliorativi emersi, conclude il procedimento avviato nel 2007 e si colloca entro il perimetro delle previsioni strategiche del PGT.

Obiettivi e strategie

L' Accordo in coerenza con la sua genesi e con le disposizioni regionali, associa il programma di riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario in ambito milanese, i cui interventi strategici verranno finanziati dalle plusvalenze immobiliari generate dalla valorizzazione urbanistica delle medesime aree, oltre che da ulteriori fonti di finanziamento, attraverso specifici impegni di FS SpA.

Rispetto alle sue prime formulazioni la strategia trasportistica dell'Accordo, che pur rimane tema qualificante, si misura maggiormente con la fattibilità delle trasformazioni urbanistiche ricercando un equilibrio con una edificabilità rapportata alla morfologia e alle caratteristiche dei siti, quasi sempre a ridosso della linea ferroviaria, e un ampio spettro di utilità pubbliche connesse alla trasformazione degli scali, non ultime le necessità di infrastrutturazione e sistemazione degli spazi pubblici.

L'Accordo quindi opera su vari piani per raggiungere obiettivi di natura urbanistica, trasportistica, ambientale e sociale. Gli obiettivi dell'Accordo sono così sintetizzabili:

- La riqualificazione territoriale di ampie aree dismesse: mediante interventi di elevato valore ambientale, urbanistico e architettonico, eliminando in tal modo il degrado presente e le difficoltà di gestione sociale di vaste aree abbandonate e superando le fratture del disegno urbano generate dalla presenza dei grandi impianti ferroviari. La trasformazione delle aree degli scali, in attesa di nuova destinazione da molti anni, rappresenta una svolta storica per la qualità degli ambiti urbani interessati.
- Il miglioramento della circolazione e l'incremento della capacità di trasporto pubblico nella regione metropolitana: finalizzato a valorizzare e sviluppare il sistema ferroviario suburbano milanese. Questo obiettivo viene in parte perseguito sia mediante le risorse dirette generate dall'Accordo e da altre fonti di finanziamento attivate da FS SpA, sia definendo lo scenario condiviso verso cui far tendere una serie di azioni congiunte dei soggetti coinvolti, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane e Comune di Milano.
- Il miglioramento del rapporto fra ferrovia e città: mediante interventi di riqualificazione delle stazioni esistenti e di realizzazione di nuove stazioni, atte a diventare nuove polarità del contesto urbano circostante; di potenziamento delle connessioni e dell'interscambio tra i vari sistemi di trasporto pubblico; di interventi di mitigazione acustica sulla linea ferroviaria esistente.
- Il perseguimento di uno sviluppo territoriale sostenibile: mediante l'integrazione fra i nuovi insediamenti, il trasporto pubblico e le infrastrutture viarie urbane, storicamente interrotte dalla presenza degli scali ferroviari; ma anche attraverso l'orientamento della pianificazione attuativa verso soluzioni atte a garantire il raggiungimento di obiettivi ambientali ed ecologici generali, con particolare riferimento ai temi del

risparmio e dell'efficienza energetica, della riduzione delle emissioni climalteranti e della tutela del benessere dei cittadini

- La creazione di nuovi spazi pubblici e di uso pubblico: mediante la cessione e la realizzazione di nuove e rilevanti aree da destinare a verde, di nuove connessioni pedonali e ciclo-pedonali, di nuove strutture a servizi pubblici e di interesse generale, al servizio sia dei nuovi insediamenti che dei contesti urbani circostanti, oltre alla creazione di una nuova rete ecologica lungo la linea ferroviaria
- Il perseguimento di un processo di sviluppo urbanistico partecipato: mediante un percorso di ascolto e condivisione dei temi di interesse pubblico delle trasformazioni urbanistiche, che accompagnerà il processo di pianificazione attuativa in modo attento alle istanze espresse della collettività, rimanendo coerente con i principi di generali di efficienza ed economicità dell'azione amministrativa.
- Una puntuale risposta al fabbisogno di abitazioni anche per le fasce sociali più deboli: mediante la previsione di insediamenti di edilizia residenziale sociale, in locazione e in vendita, e in particolare alla realizzazione di alcuni determinati interventi quasi integralmente caratterizzati da edilizia in locazione a canone moderato e sociale.
- Una risposta al fabbisogno di abitazioni anche per fasce della popolazione che, pur potendo disporre di un reddito medio, non hanno la disponibilità economica per poter accedere al mercato libero, attraverso la previsione di insediamenti di edilizia residenziale convenzionata, in locazione e in vendita.

L'ascolto dei soggetti locali

La complessità, la storia, la collocazione, la dimensione, e in definitiva l'unicità di queste aree hanno creato una grande attesa collettiva sugli esiti della loro trasformazione urbanistica. Gli scali ferroviari dismessi, oltre a rappresentare un'occasione storica di rigenerazione urbana, per i quartieri rappresentano simbolicamente la restituzione alla città di luoghi storicamente separati.

Con la progressiva dismissione degli scali ferroviari si è avviato da tempo un marcato processo di cambiamento funzionale all'intorno, originariamente caratterizzato da attività industriali e depositi merci; oggi le funzioni residenziali, commerciali e terziarie, le università, i centri di ricerca, si sono riappropriate di questi tessuti di formazione industriale e ormai la presenza di queste grandi aree vuote e recintate stride con la qualità urbana e funzionale degli ambiti in cui si ritrovano interclusi.

Nel corso del 2013 e del 2014 è stata condotta una attenta fase di ascolto dei quartieri interessati dalla dismissione degli scali. Sulle problematiche della trasformazione urbanistica di queste aree sono emerse numerose istanze e contributi, che la cittadinanza ha iniziato a esprimere soprattutto relativamente ai temi degli spazi aperti, dei margini urbani, delle connessioni e dei servizi. A seguito della citata Delibera CC 44/2016 è stata riaperta riavviata

una fase di ascolto e dibattito ad integrazione del lavoro già svolto, che ha prodotto ulteriori contributi, anche sui temi delle funzioni, degli usi temporanei e di altri rilevanti aspetti urbanistici e sociali. Con l'Accordo si è avviato così un processo di partecipazione allo sviluppo della città che consentirà di contestualizzare le scelte urbanistiche locali e di contribuire al miglioramento della qualità dei quartieri. I contenuti emersi in questa duplice fase di ascolto delle istanze locali costituiranno la base di riferimento per i piani attuativi delle rispettive aree in tema di definizione dello spazio pubblico, delle connessioni e dei servizi locali, ad integrazione dei contenuti delle Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio.

Il percorso

L'Accordo viene promosso dal Comune nel luglio 2007, con Regione Lombardia e con Ferrovie dello Stato, in adempimento di precedenti intese bilaterali aventi ad oggetto proprio la definizione dello sviluppo urbanistico degli scali ferroviari, ormai destinati alla completa dismissione, e la volontà di adottare una strategia comune sul fronte trasportistico.

Dopo una prima messa a punto dell'elenco delle aree oggetto di intervento, e in parallelo con la formazione del Piano di Governo del Territorio, adottato poi nel luglio del 2010, nel 2009 viene formulata una ipotesi per la nuova disciplina urbanistica delle aree in variante all'allora vigente Piano Regolatore Generale.

La dialettica di questo provvedimento con il PGT è sempre stata centrale, sia nella formulazione della proposta di AdP che del PGT stesso; gli ambiti dell' infatti già dall'inizio sono definite nello strumento di pianificazione generale come Aree di Trasformazione del Documento di Piano, assoggettandoli ad Accordo di Programma e coordinando le proprie previsioni con la proposta di AdP che veniva delineata.

La proposta, dopo una fase di condivisione pubblica entro il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, con forum pubblici e conferenze con i soggetti e gli enti interessati, validata dalla Conferenza dei Rappresentanti dell'Accordo, viene pubblicata nel dicembre 2009 corredata del Rapporto Ambientale VAS.

Con il Parere Motivato Finale viene completata la fase di Vas che accompagna la formazione della proposta, integrando l'esame delle osservazioni al Rapporto Ambientale con quelle espresse sui temi dell'Accordo e della disciplina urbanistica in particolare.

Il Parere Motivato Finale e soprattutto la Dichiarazione di Sintesi Finale, previsti nel procedimento di Vas, rendono conto del percorso della proposta e in particolare di alcune modifiche apportate alla disciplina, rispetto alla formulazione del 2009, che tengono conto della avvenuta approvazione del PGT e delle osservazioni pervenute in fase di pubblicazione.

Tali modifiche che, rispetto alla formulazione del 2009, vengono introdotte, sotto il profilo urbanistico, in risposta alle osservazioni pervenute su impulso del Consiglio Comunale, hanno principalmente riguardato una semplificazione della procedura attuativa, non più

articolata per comparti comprendenti più aree, con conseguente precisazione per le singole aree dei parametri massimi di edificabilità inizialmente espressi anche per comparto; nonché una sensibile riduzione degli indici di edificabilità massima, soprattutto nelle aree di Farini e Romana, in accoglimento di istanze di maggiore compatibilizzazione degli interventi nei contesti circostanti; espresse anche in sede di approvazione del PGT.

L'aggiornamento della disciplina urbanistica, coerentemente con le osservazioni pervenute su tali argomenti, ha inoltre riguardato un miglioramento del mix funzionale e del mix sociale, attraverso una articolazione delle tipologie riservate alla residenza sociale mutuata da quella contenuta nel PGT approvato e una quota di edilizia convenzionata, garantendo una presenza diffusa e suddivisa sugli scali di tali tipologie, assicurando d'altro lato una logica di effettiva fattibilità. È stata inoltre declinata, nell'ottica di garantire una qualità ambientale alta degli interventi, la presenza nelle future trasformazioni di ampi spazi destinati a verde su tutte le aree.

Come riportato anche nella Dichiarazione di Sintesi Finale, tuttavia tali modifiche non costituiscono una sostanziale revisione dei contenuti della prima proposta del 2009 ma una loro messa a punto ai fini di una maggiore coerenza con il PGT approvato, e in accoglimento di osservazioni espresse anche in quella sede.

L'Adp pertanto pur mantenendo una relativa autonomia rispetto al piano generale, che infatti fa salvi in norma transitoria gli accordi già avviati, si coerenza con questo per le strategie e gli obiettivi generali.

2. Gli accordi tra Comune e Ferrovie dello Stato antecedenti all'AdP

L'avvio della discussione istituzionale in merito alla trasformazione delle aree ferroviarie in dismissione e già dismesse di Milano avviene già nel 2005 con la sottoscrizione di un "Accordo Quadro per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse ed il potenziamento del sistema ferroviario milanese" tra il Comune di Milano e il Gruppo Ferrovie dello Stato.

L'Intesa, che rinviava ad un documento successivo il compito di definire i contenuti quantitativi generali dell'intesa, urbanistici e trasportistici, anticipava il contenuto principale e innovativo dell'Accordo, ovvero che la valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario costituisse importante occasione economica per dare impulso e attuazione alle politiche di potenziamento del trasporto pubblico ferroviario del nodo di Milano, al fine di migliorare l'accessibilità fra la città e il suo territorio.

I contenuti specifici di tale intesa sono stati approfonditi con successivo Accordo del 20 marzo 2007 con cui sono state indicate le aree d'intervento di ristrutturazione urbanistica, nonché sono stati definiti gli obiettivi e i criteri generali per le trasformazioni urbanistiche e le

strategie per il potenziamento del nodo ferroviario di Milano nel quadro più generale dello sviluppo del trasporto pubblico dell'area milanese.

In particolare, l'Accordo del 20 marzo 2007 iniziava ad indicare alcuni interventi condivisi nel completamento e di potenziamento della cintura ferroviaria, a cui si affiancavano altre linee di azione da approfondire: la realizzazione di piattaforme logistiche di vicinato urbano, la realizzazione di centri polifunzionali di interscambio lungo le direttrici di accesso ferroviario e viabilistico, il potenziamento dei parcheggi di interscambio, il rinnovo e il potenziamento del materiale rotabile, nonché il riordino degli impianti industriali necessari ai servizi ferroviari da istituire.

Con entrambi gli accordi programmatici, il Gruppo Ferrovie dello Stato SpA si impegnava a reinvestire le plusvalenze della valorizzazione immobiliare delle aree in interventi infrastrutturali condivisi per il potenziamento del sistema ferroviario milanese, da approfondire in sede di Accordo di Programma.

3. Il sistema ferroviario: la dismissione degli scali

Complessivamente l'Accordo riguarda scali e aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario, già dismesse o di prossima dismissione, per un totale di circa 1.250.000 metri quadrati.

Le aree si trovano nei vari quadranti urbani interessati dalla presenza della linea ferroviaria, sia sulle direttrici esterne che sulla cintura ferroviaria; sono quindi localizzate a nord-ovest, sulla linea Milano-Varese, a nord-est sulla linea Milano-Monza, a est e a sud, sulla cintura ferroviaria, a sud-ovest sulla Milano-Mortara, a sud-est sulla direttrice principale da sud.

In alcuni casi l'Accordo comprende anche aree ferroviarie interne alle aree di trasformazione che vengono confermate nella destinazione strumentale, nonché altre aree a queste riconducibili, come, allo scalo Farini, lo scalo doganale e alcune aree di proprietà pubblica da riqualificare.

Il prospetto delle aree interessate dall'Accordo è così articolato:

SETTORE URBANO	MUNICIPIO	SCALI	superficie complessiva
Nord-ovest	8-9	scalo Farini	618.733
Nord-est	2	scalo Greco-Breda	73.526
Est	3	scalo Lambrate	70.187
Sud	5	scalo Romana	216.614
Sud-est	4	scalo Rogoredo	21.132
Sud-ovest	6	scalo P.ta Genova	89.137

Sud-ovest	6	Aree S. Cristoforo	158.276
			1.247.605

Nota: dati da verificare in sede di pianificazione attuativa

4. Le opportunità che la dismissione degli scali determina per la città

La stretta e inscindibile relazione instaurata dal complesso urbano e il sistema ferroviario determina decisive modificazioni e trasformazioni della forma della città e del suo territorio, ogni volta che si rende necessario un aggiornamento del sistema ferroviario e dei tracciati delle linee del ferro.

Fin dalle origini dell'attivazione e dello sviluppo delle linee di trasporto su ferro, a Milano come nelle altre città europee, l'infrastrutturazione ha prodotto opere e manufatti che hanno trasformato, modificato e talvolta plasmato la struttura urbana complessiva.

Contemporaneamente la città ha reso disponibili aree e suoli necessari all'approntamento e al funzionamento dell'infrastruttura stessa.

Le linee ferrate hanno interagito e modellato l'impianto del tessuto urbano, non solo nella struttura dell'edificato ma anche nei rapporti tra i diversi spazi aperti. Il sistema ferroviario ha orientato l'ampliamento delle nuove estensioni esterne e periferiche, confrontandosi con nuovi tracciati fuori mura o marcando tracciati consolidati e confermati, determinando nuovi limiti e bordi, orientando le successive trasformazioni in modo decisivo.

L'infrastrutturazione ferroviaria otto/novecentesca ha comportato il disegno e il ridisegno di nuove parti di città, la formazione di nuovi assi viari e spazi aperti che sono divenuti, nel caso delle stazioni con i fabbricati viaggiatori, nuovi caposaldi urbani.

Se la ferrovia e la stazione rappresentano per la città il passaggio da un rapporto stretto con il territorio circostante ad un nuovo rapporto con un territorio molto più vasto, l'infrastruttura ferroviaria ha anche comportato anche un impatto sulla città di portata storica, con il coinvolgimento di estesi terreni necessari alla logistica, al funzionamento e al mantenimento del sistema ferroviario stesso, delimitando ambiti a regime speciale, zone di scali merci e movimentazione dei convogli.

Se da un punto di vista economico e funzionale ha rappresentato un impulso allo sviluppo industriale e alla crescita della città potentissimo, da un punto di vista dell'organizzazione dello spazio urbano ha costituito non sempre un fattore positivo. Ambiti di carattere funzionale specializzati, caratterizzati dalla moltiplicazione dei binari, da depositi e aree libere che hanno determinato, nella morfologia urbana complessiva, intervalli al tessuto edificato e al sistema delle reti dello spazio pubblico su cui si sono infranti i piani e i disegni della città.

In corrispondenza degli scali ferroviari, la città pubblica è sospesa e il limite che separa le due realtà diviene progressivamente un margine urbano sfrangiato e frammentato, caratterizzato da fasce di tessuto disgregato, strade che si interrompono o si piegano per lambire perimetralmente le aree interdette.

Il trasporto su ferro sta oggi riducendo considerevolmente gli spazi dedicati agli scali merci e alla movimentazione/manutenzione dei convogli, sia per l'aggiornamento del sistema ferroviario nel suo complesso (aggiornamento tecnologico, gestionale, economico complessivo) sia per la trasformazione di una città come Milano in senso terziario/residenziale, rispetto ad una storia industriale /artigianale che l'ha caratterizzata nel XIX secolo.

A questi fattori si aggiunge un complesso di fattori che nel tempo hanno spostato la movimentazione delle merci sulla rete stradale, rendendo obsolete le grandi aree ferroviarie dedicate allo scopo entro il perimetro urbanizzato.

Si legge quindi un' inversione della modalità "appropriativa" dell'infrastruttura nei confronti dello spazio e del suolo urbano: oggi è in atto una nuova modalità che "restituisce" terreni ed aree alla città, liberando estesi ambiti disponibili alla trasformazione.

I suoli ferroviari liberati e le aree degli scali merci in disuso si rimettono in gioco, entro il disegno complessivo della città.

E' una grande ed eccezionale opportunità di completamento e di riforma degli spazi pubblici e data la dimensione del fenomeno, della forma urbana.

5. L'infrastruttura ferroviaria: soglie storiche principali

La rete ferroviaria italiana avviò il suo sviluppo nei decenni compresi tra il 1840 e il 1860, quando la rete ferroviaria si determina come elemento indispensabile al progresso economico.

Se ne ripercorrono di seguito le tappe principali ponendo in relazione le dinamiche trasformative del territorio milanese con lo sviluppo complessivo del nord Italia.

La prima strada a rotaie di ferro da Milano a Monza, inaugurata nel 1840, si sviluppa lungo lo storico tracciato per Monza, con la stazione prossima a Porta Nuova,. La stazione venne presto spostata in un nuovo fabbricato viaggiatori, attivo nel 1850 ove confluì, dal 1859, anche il nuovo tronco ferroviario Magenta-Milano della linea Torino-Milano. Parallelamente si sviluppa il tronco ferroviario Milano-Treviglio con il completamento, nel 1857, dell'intero percorso Milano-Venezia, che aveva il suo recapito nella stazione di Porta Tosa, su cui afferiranno, dal 1861, anche i treni della linea di Piacenza e di Pavia.



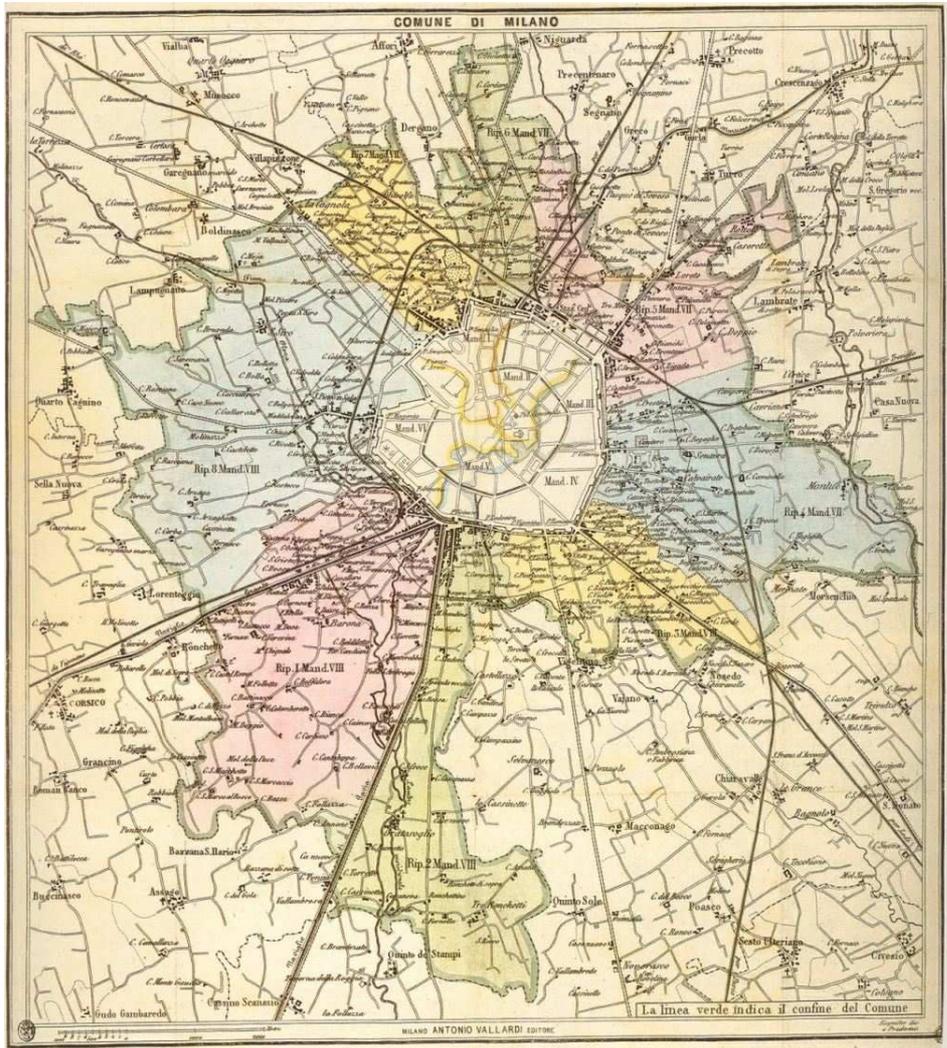
1860

I nuovi impianti ferroviari resero necessaria la definizione e la localizzazione della prima Stazione Centrale di Milano, che venne prevista all'interno del Lazzaretto, a nord-est, appena fuori le mura. Iniziata sotto la dominazione austriaca (inaugurata dal re Vittorio Emanuele II nel 1864), impose un nuovo disegno urbano circostante: dal vasto piazzale antistante si apriva un'ampia via di comunicazione con il centro della città, via Principe Umberto, oggi via Turati, con un sottopassaggio che attraversava i bastioni tra Porta Venezia e Porta Nuova. L'entrata in servizio della prima Centrale implicò l'abbandono della stazione di Porta Tosa, con la conseguente modificazione dei tracciati dei binari, in particolare quelli che si dirigevano verso sud-est per raccordarsi con le linee di Treviglio-Venezia e di Piacenza (dopo l'entrata in servizio della prima Centrale e l'abbandono della stazione di Porta Tosa, la diramazione di queste due linee avveniva al Bivio Acquabella, che prendeva il nome da un'antica cascina e si trovava dove ora si trova piazzale Susa).

La linea per Vigevano (1870) fu collegata con un lungo raccordo che aggirava tutto il lato ovest della città, diramandosi dalla Milano-Torino al confine nord del Cimitero Monumentale.

Al momento dell'annessione dei Corpi Santi al Comune di Milano (1873) la città era collegata attraverso ferrovia con Torino, Venezia, Monza-Como, Vigevano e Piacenza, ma i tracciati

ferroviari avevano avvolto significativamente le future aree di espansione della città al di fuori delle mura.



1873_ Corpi Santi

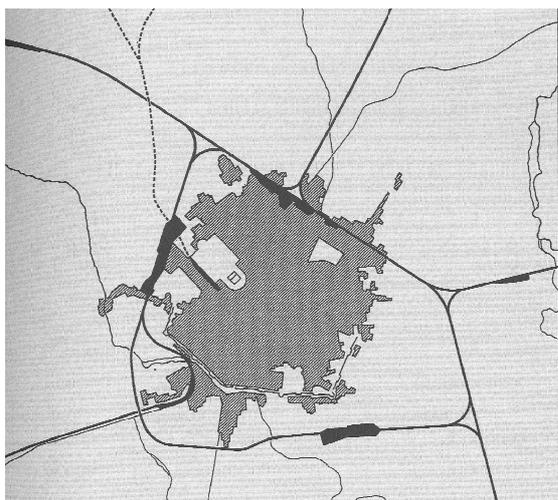
L'importanza sempre crescente dello sviluppo ferroviario e gli interventi che esso mise in atto, determinarono quindi un sistema che circondò progressivamente a nord-est la città con una cintura di binari che condizionò e indirizzò fortemente le linee di sviluppo urbano. Verso il 1880 Milano era ormai crocevia fra le direttrici ferroviarie Nord-Sud ed Est-Ovest; si era inoltre sviluppata come polo dell'industria ferroviaria con la presenza di stabilimenti industriali di materiale rotabile, come l'officina di costruzione delle locomotive della Breda, verso Sesto San Giovanni.

Le linee del Piano Beruto, in base a cui si sono orientate e costituite le trasformazioni e gli ampliamenti della città tard'ottocentesca, registrano anche, insieme alle maglie e agli isolati disegnati esteriormente alla circonvallazione dei bastioni, gli ambiti e le aree dei nuovi scali merci ferroviari. *“L'organizzazione ferroviaria milanese andò quindi rapidamente*

sviluppanosi. Alla Stazione Centrale e allo Scalo merci di Porta Garibaldi, sorti per primi, vennero collegati dopo pochi anni altri quattro scali e stazioni: lo Scalo merci di via Farini, lo Scalo di smistamento del Sempione, la Stazione Ticinese, a cui faceva capo la ferrovia per Vigevano, Mortara ed Alessandria e lo scalo merci di Porta Romana. Col 1884 la città risultava circondata su tutto il perimetro dalle opere ferroviarie a piano di campagna o in rilevato.” (G.De Finetti –Milano, costruzione di una città, 1969, pp145/146)

Il cerchio ferroviario determinatosi negli anni dopo l'unificazione d'Italia, diviene nei primi del '900, fortemente vincolante lo sviluppo della città. Ormai troppo stretto, soprattutto ad ovest, viene ripensato a partire dal 1909, quando si avvia l'aggiornamento per incarico dell'Amministrazione, ad opera di Angelo Pavia e Giovanni Masera. Il nuovo piano, operante dal 1912, ridelineando il sistema ferroviario, conserva l'impostazione del rigoroso monocentrismo urbano stabilito dal Beruto.

Le due immagini che di seguito si riportano, desunte da G.De Finetti –*Milano, costruzione di una città*, 1969, pp145/146- schematizzano con efficacia tali due fasi essenziali della trasformazione della cintura ferroviaria: il piano Pavia-Masera indica la soluzione per sostituire la piccola stazione centrale passante e di transito, nella nuova stazione di testa, la Stazione Centrale, realizzata nel 1930 e tutt'oggi in funzione.



G.De Finetti –*Milano, costruzione di una città*, 1969; La cintura ferroviaria: 1860/1930 e 1970

Oltre alla Centrale, il piano di riassetto ferroviario prevedeva un ampliamento dello scalo merci di via Farini andando ad occupare la maggior parte dell'area a Nord del Cimitero Monumentale, nel triangolo di San Rocco. Un nuovo grande scalo di smistamento merci sarebbe sorto oltre Lambrate, accanto alla linea di Venezia; un ulteriore nuovo scalo merci a Porta Vittoria sarebbe stato destinato esclusivamente al traffico ortofrutticolo, per alimentare l'adiacente mercato. Infine dovevano essere potenziate le stazioni di Rogoredo, sulla linea per Bologna, e di San Cristoforo sulla linea per Vigevano.

Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, razionalizzò il sistema ferroviario ma negò il collegamento ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud-ovest e quelle dirette a nord-ovest. Pensato verso la fine degli anni '60 e iniziato nel 1984, il *Passante Ferroviario* oggi segue la direttrice Garibaldi-Liberazione-Tunisia- Regina Giovanna-Dateo ripercorrendo in sotterranea, il tracciato della vecchia ferrovia per Venezia-Piacenza.

Con l'ingresso in servizio del Passante e dei servizi ferroviari regionali integrati con la rete dei trasporti urbani sotterranei e di superficie, si hanno oggi le interconnessioni con la rete dei treni ad Alta Velocità nelle stazioni di Rogoredo e di Rho-Pero.

L'intenzione di realizzare un sistema di trasporto pubblico integrato tra Milano e il suo hinterland, si accompagna con l'occasione per ripensare le aree degli scali merci in disuso e in dismissione. Nuova opportunità per Milano di riorganizzarsi: i territori riconquistati dalla città possono ora contribuire al miglioramento delle sue criticità e labilità.

6. Il potenziamento del sistema ferroviario milanese

L'Accordo di Programma promosso dal Comune di Milano, con FS SpA e Regione Lombardia per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione è correlato, come introdotto al cap.1, al potenziamento del nodo ferroviario di Milano.

L'Accordo infatti, oltre a consentire la trasformazione e quindi la restituzione alla città di grandi aree oggi in disuso, costituisce un'occasione per promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario dell'area metropolitana.

Le attuali criticità del sistema ferroviario lombardo e milanese sono legate, oltre alla carenza di risorse per nuove infrastrutture, treni e servizi, anche a un mancato ammodernamento del sistema ferroviario nel suo complesso, che non è stato in grado di seguire al pieno le trasformazioni dei bisogni di mobilità delle persone.

Se un importante processo di ammodernamento si è visto sul fronte della mobilità a lunga percorrenza, alla scala locale e metropolitana sono ancora evidenti le difficoltà in cui versa il trasporto ferroviario. La maggior parte degli attuali problemi legati al traffico nascono nell'area metropolitana (in un raggio di circa 30-40 Km intorno al capoluogo) dove risiedono circa quattro milioni di abitanti e dove si contano ogni giorno circa 900.000 spostamenti verso la città di Milano.

La sola rete delle linee metropolitane, ancorché potenziata, non può ovviamente servire capillarmente un'area così vasta e il potenziamento del trasporto ferroviario suburbano e regionale diventa allora strategico per contrastare i problemi di traffico e di inquinamento dell'area, offrendo nuovi servizi e quindi contribuendo a riequilibrare il riparto modale negli spostamenti, che oggi vede prevalere il mezzo privato su quello pubblico.

Dal 2004 nel contesto lombardo, sulle infrastrutture ferroviarie è stato implementato con le linee Suburbane un modello di servizio specificamente dedicato alla mobilità nell'area metropolitana, in analogia con i modelli che hanno già da tempo mostrato la loro efficacia in altre città europee come Parigi, Dortmund, Colonia, Monaco di Baviera, Francoforte, Amburgo, Berlino e Zurigo.

Oggi occorre dotarsi degli strumenti necessari per far evolvere le linee suburbane in un sistema ancora più efficace e riconoscibile. Lo sviluppo del sistema necessita di investimenti coerenti entro una visione di sistema dell'intero modello, quindi non solo interventi di carattere infrastrutturale ma un insieme di azioni di efficientamento che coinvolgono tutte le

articolazioni del sistema: il servizio, gli orari, gli interscambi, i criteri di progettazione e gestione, le caratteristiche del materiale rotabile, la gestione coordinata dell'informazione sul sistema di trasporto pubblico metropolitano.

Data la complessità del sistema ferroviario e delle relazioni con la mobilità urbana e metropolitana è necessario che sullo sviluppo di questo sistema si creino le condizioni perché i diversi attori – con competenze territoriali e funzionali diverse – condividano obiettivi, strategie e criteri di azione, per rendere efficaci le scelte, ottimizzare gli investimenti, e le spese di esercizio, con il fine ultimo di accrescere la domanda e l'offerta di trasporto pubblico.

In questa prospettiva si muove l'Accordo di Programma sugli scali dismessi di Milano che, con la sua lunga gestazione, la continua interazione fra temi urbanistici e temi trasportistici, nonché il nuovo dialogo fra i diversi enti e società coinvolti per le rispettive competenze - enti locali, soggetti regolatori e gestori delle reti e dei servizi ferroviari – ha consentito di definire una prospettiva di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario metropolitano e regionale, di avviare la costituzione di un nuovo organismo collegiale fra tutti i soggetti che hanno un ruolo nel complesso delle politiche trasportistiche sul nodo di Milano, e operativamente di finanziare alcuni interventi prioritari. E' stato istituito infatti, con delibera della Giunta Regionale X/2524 del 17/10/2014, il Tavolo *Nodo ferroviario milanese per le attività connesse allo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano*, con il compito di proseguire in modo sistematico il lavoro di confronto e coordinamento su questi temi e di implementare e approfondire il *Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano*, allegato alla delibera regionale.

Nel merito dell'operatività dell'Accordo di Programma, sono previsti alcuni interventi coerenti con il quadro di sviluppo del sistema ferroviario in ambito milanese e necessari ad aumentare l'efficienza e l'accessibilità del sistema ferroviario suburbano.

La prima fase di sviluppo comprende la realizzazione delle nuove fermate di Tibaldi e Romana, già previste nell'ambito del progetto di raddoppio Milano-Mortara, e la risoluzione delle problematiche ambientali lungo l'arco Sud della linea di Cintura, propedeutico alla dismissione degli impianti di Porta Genova. Lo sviluppo del programma di interventi prevede:

- La riqualificazione della Stazione di San Cristoforo, rispetto alle funzioni di interscambio con la stazione metropolitana M4, tramite: potenziamento dei percorsi di collegamento (nuovo sottopasso e integrazione funzionale con i nuovi percorsi di accesso ai quartieri a sud del Naviglio e revisione del PRG di stazione per ottimizzazione degli attestamenti ferroviari previsti dal modello di servizio obiettivo, che comprende l'attestamento sud del servizio S9 a S. Cristoforo e la diversione del servizio regionale da Mortara su Rogoredo in sostituzione di Porta Genova, con

servizio nelle fermate di Romolo, Tibaldi e Romana, interscambiato con la rete si metropolitana cittadina).

- L'adeguamento della Stazione Greco-Pirelli secondo gli standard del servizio ferroviario suburbano, per meglio rispondere alle esigenze dei passeggeri e all'incremento dei flussi, contestuale abbattimento delle barriere architettoniche e miglioramento della connessione fra la zona est e ovest della città tramite il potenziamento dei percorsi di collegamento (nuovo sottopasso).
- L'adeguamento della fermata di Milano Romolo per meglio rispondere alle esigenze dei passeggeri, in previsione di un futuro incremento dei flussi, nonché miglioramento delle funzioni di interscambio.
- La nuova fermata per il servizio suburbano tra Rho Fiera e Certosa lungo la coppia di binari della linea Varese, eventualmente estesa anche alla linea storica linea Novara, previa valutazione della fattibilità. La nuova località è situata a circa 2150 m ad ovest della stazione Milano Certosa e dovrà servire gli ambiti di trasformazione Stephenson, C.na Merlata e sito Expo. Lo studio della fermata costituisce approfondimento di dettaglio dello studio della Cintura Nord.
- La nuova fermata per il servizio suburbano di "Dergano", con la connessione alla rete metropolitana (linea M3), ovvero di "Istria" o di altra fermata sulla cintura nord, previa valutazione della fattibilità. Lo studio della fermata costituisce approfondimento di dettaglio dello studio della Cintura Nord.
- Lo studio di fattibilità degli interventi necessari per il potenziamento del servizio ferroviario e l'aumento della capillarità nella parte nord della linea di cintura.
- La realizzazione di un collegamento ciclopedonale tra le stazioni di Bovisa e Villapizzone. per rendere possibile ai viaggiatore un facile interscambio tra le 2 stazioni e le linee suburbane che le servono.
- L'adeguamento della stazione di Rogoredo mediante la realizzazione di un collegamento sotterraneo diretto nella parte nord della stazione tra i binari tronchi del piazzale ovest e i binari passanti (1-8) e il miglioramento dell'accesso alla stazione.
- La realizzazione e/o adeguamento delle stazioni ferroviarie servite dalle linee del servizio suburbano secondo i nuovi standard di dotazioni, segnaletica fissa e variabile, accessibilità del servizio ferroviario suburbano, per meglio rispondere alle esigenze dei passeggeri e all'incremento dei flussi.

Attraverso l'Accordo di Programma si è reso possibile il coordinamento delle previsioni urbanistiche con quelle trasportistiche, programmando puntuali interventi sulle infrastrutture di concerto con i nuovi interventi di trasformazione delle aree.

7. Le aree oggetto della nuova disciplina urbanistica

Le aree che complessivamente sono interessate dall'Accordo di Programma, e quindi interessate da una nuova disciplina urbanistica, assommano a circa 1.248.000 mq.

La nuova disciplina di queste Zone Speciali (denominazione mutuata dalle zone di trasformazione del PRG, avendo avviato la procedura dell'Accordo in Variante allo strumento generale previgente) finalizza le aree alla trasformazione urbanistica; di queste una parte, che assomma a circa 194.000 mq, mantiene la destinazione ad impianti ferroviari, (Aree Strumentali) ma viene inclusa nelle zone di trasformazione per garantire il coordinamento degli interventi; 16.000 mq ca. sono relativi a spazi già pubblici o di uso pubblico da riorganizzare.

ZONA SPECIALE FARINI. L'ambito di trasformazione posto nel settore nord-ovest della città interessa una vasta area di circa 619.000 mq, per la maggior parte occupata dalle strutture dell'ex scalo merci Milano-Farini, attraversato dalla linea ferroviaria Milano-Varese e dalla recente linea Centrale-Malpensa. In sottosuolo è attraversato dal Passante ferroviario, che proviene dalla stazione Mi-Garibaldi e si dirige verso la stazione di Milano-Bovisa.

L'area in dismissione è compresa a nord-ovest dal cavalcavia Bacula, appartenente al sistema anulare della circonvallazione esterna, a nord da viale Lancetti e via dell'Aprica, a est da via Valtellina e via Farini, a sud da via G. Ferraris e dal Cimitero Monumentale.

L'intero ambito occupa una posizione strategica nella città, collocandosi su una delle direttrici principali di sviluppo e di accesso, lungo l'asse del Passante (stazione Lancetti) e delle linee ferroviarie FS e ferrovie Nord Milano-FNM, servito anche dalle non lontane stazioni di Milano-Garibaldi e Bovisa.

L'ambito si inserisce lungo la diagonale di sviluppo nord-ovest/sud-est, in cui si susseguono importanti ambiti di trasformazione urbana: il progetto Garibaldi-Repubblica, oggi Porta Nuova, le aree di trasformazione di Bovisa, i grandi interventi di riqualificazione di Quarto Oggiaro e di Cascina Merlata, le aree del sito Expo 2015, il Polo esterno della Fiera a Rho.

All'interno dell'ambito in dismissione si trovano anche aree e immobili storicamente legati allo scalo merci, come gli immobili della Dogana, dell'Intendenza di Finanza, che occupano un'area di ca. 58.000 mq, nonché un'area di proprietà comunale lungo via Messina.

La collocazione e le dimensioni ne fanno l'ambito più importante di tutto l'Accordo, con ripercussioni su tutti i quartieri che si affacciano su questa vasta area.

ZONA SPECIALE GRECO-BREDA. L'ambito di trasformazione dello scalo Greco-Breda, di circa 73.000 mq di superficie, si trova nel settore nord-orientale della città, e include la stazione Milano-Greco. E' costituito da due parti separate dalla ferrovia Milano-Monza: la parte ad est è formata da due aree libere o occupate da orti urbani, poste a cavallo di via Breda, storica via per Monza, la porzione ad ovest si colloca tra la ferrovia e il nuovo quartiere Bicocca, ed è principalmente occupata dalla stazione ed da annessi strumentali.

Anche per quest'ambito, anche se su dimensioni molto più ridotte, il tema delle relazioni è centrale, collocandosi fra i quartieri di Bicocca e di Precotto, storicamente divisi dalla linea ferroviaria per Monza.

ZONA SPECIALE LAMBRATE. L'ambito urbano in cui si colloca lo scalo di Lambrate, di circa 70.000 mq di estensione, si situa nel settore orientale di Milano, esternamente alla cintura ferroviaria che corre in rilevato e separa l'omonimo quartiere di Lambrate dalla zona di Città Studi.

Il quadrante urbano in cui si inserisce è fortemente caratterizzato dalla presenza di grandi infrastrutture, la cintura ferroviaria e la linea Milano-Treviglio, la strada provinciale Cassanese a nord e dalla Tangenziale ad est, tracciati che ne hanno determinato il carattere intercluso. Tali presenze hanno storicamente ostacolato le relazioni sia con il quartiere dell'Ortica che con la zona di Città Studi. L'area dello scalo di forma allungata in direzione nord-sud, si pone in adiacenza al rilevato ferroviario, in posizione baricentrica tra le vie Rombon e Cima, ai margini del quartiere e delle trasformazioni urbanistiche che lo hanno recentemente interessato, dalla riconversione dell'Innocenti alle più diffuse trasformazioni delle piccole e medie industrie che caratterizzavano questo settore urbano.

ZONA SPECIALE ROMANA. L'ambito di trasformazione Romana si situa lungo la cintura ferroviaria sud di Milano, quantitativamente coinvolge circa 217.000 mq e si sviluppa in direzione est-ovest esternamente all'antica Porta Romana, in corrispondenza dello storico asse radiale di via Emilia/Corso Lodi. Lo scalo è delimitato a nord dal tracciato anulare della circonvallazione denominata "Viali delle Regioni", a sud da tracciati di quartiere, ad est e ad ovest dai due importanti tracciati radiali di Corso Lodi e via G. Ripamonti. All'opposto dello scalo Lambrate, la cintura ferroviaria corre qui alla quota di campagna ed è la città che si alza con i cavalcavia per superarne il tracciato. Il passaggio sull'asse Lodi/Romana della terza linea metropolitana di Milano, con la fermata Lodi TIBB adiacente allo scalo in trasformazione, rendono il nodo di Piazzale Lodi un punto strategico di scambio tra flussi diversi.

Pur attraversato dalla linea ferroviaria, come a Farini e a Greco-Breda, la dismissione di questo scalo rappresenta anch'esso un'occasione storica per la riconnessione delle zone separate dalla ferrovia e un nuovo impulso alla riqualificazione e alla rifunzionalizzazione del quartiere posto a sud dello scalo, storicamente caratterizzato da industrie e logistica, già oggetto di importanti e recenti trasformazioni urbane quali l'insediamento di Fondazione Prada..

ZONA SPECIALE ROGOREDO. L'area dello scalo Rogoredo, ambito di 21.000 mq totali circa, si localizza nel versante Sud-Est della città, in un ambito più esterno del Comune di Milano e compreso tra importanti infrastrutture di scala territoriale: è prossimo al raccordo per l'Autostrada del Sole A1 e al nodo di svincolo con la Tangenziale Est. Localizzato nelle

vicinanze dell'asse storico Via Emilia/Corso Lodi/Corso di Porta Romana, si collega facilmente col centro della città, sia viabilisticamente che con la linea metropolitana 3. Si situa in prossimità alla Stazione Ferroviaria Rogoredo, lungo la linea per Piacenza/Bologna e stazione porta dell'Alta Velocità da sud.

ZONA SPECIALE GENOVA. Si tratta di un'ampia fascia, di ca. 89.000 mq di superficie, collocata nel versante sud-ovest di Milano che comprende lo scalo e la stazione di Milano-Porta Genova, nonché il tronco di binario che si stacca dalla stazione di San Cristoforo. L'ambito si sviluppa quindi su un lungo arco, dalla zona più centrale, prossima alla cerchia dei bastioni, all'altezza della Darsena/Stazione Genova, fino alla stazione di San Cristoforo, lungo la direttrice del Naviglio Grande, parallela al l'importante radiale in uscita verso Vigevano e il Ticino.

Così incuneato nel tessuto storico della città costituisce una preziosa risorsa per la riqualificazione urbanistica e per la realizzazione di nuove connessioni ecologiche e ambientali, in raccordo con la dismissione dello scalo di San Cristoforo.

ZONA SPECIALE SAN CRISTOFORO-PARCO ATTREZZATO. L'area di San Cristoforo costituisce il terminale del complesso delle aree ferroviarie in dismissione lungo il Naviglio Grande, in prossimità del confine con il Comune di Corsico,. Interessa ca. 158.000 mq complessivi, ed è formata da una vasta area libera prospiciente il Naviglio a sud della linea Milano-Mortara, e dalle aree intorno alla stazione, a nord della linea ferroviaria, in parte strumentali, in parte occupate da attrezzature sportive.

8. Obiettivi e strategie urbanistiche

Le nuove previsioni urbanistiche per queste aree intendono rispondere a diversi obiettivi.

Il primo tema che pone la trasformazione funzionale degli scali ferroviari dismessi della città di Milano è quello della ricomposizione dei margini urbani interni al tessuto edificato.

Si tratta di fronti urbani anche estesi (la distanza dal ponte Bacula e il ponte di via Farini, nel settore nord-ovest, è di oltre due chilometri senza altri attraversamenti) che con la crescita urbana e con la dismissione delle funzioni originarie costituiscono da tempo elementi di separazione fra parti significative della città e causa di degrado per i tessuti circostanti.

La trasformazione di queste aree, oltre a eliminare degrado e marginalità delle aree dismesse e delle fasce contermini, apre inedite prospettive nelle dinamiche della città: potranno configurarsi relazioni nuove tra quartieri oggi separati, realizzando connessioni importanti sia nel caso dello scalo Farini e dell'asta Genova – San Cristoforo che nel caso dello scalo Romana e dell'ambito di Greco.

Le aree interessate pur avendo alcune caratteristiche comuni, sono molto diverse fra loro: nel caso dello scalo Farini il "vuoto urbano" è molto esteso, circa 60 ettari, con una profondità

nella parte centrale di circa 500 metri. Uno scalo compatto nonostante sia attraversato dalla linea ferroviaria. Altri ambiti, di dimensioni inferiori ma strategici nel contesto edificato e nelle relazioni con il tessuto circostante, sono quelli dello scalo Romana, anch'esso semicentrale e inserito in un contesto in profonda trasformazione, e dagli scali dalla forma allungata e lineare di Porta Genova, San Cristoforo e Greco-Breda. Infine l'Accordo coinvolge reliquati ferroviari comunque importanti per il completamento dei margini e la riqualificazione del contesto locale, come Lambrate, Rogoredo. In tutti i casi si tratta di zone ad alta accessibilità, servite da stazione ferroviaria e talvolta anche dalla metropolitana.

Considerata la collocazione, l'estensione e la diversità delle aree in dismissione, valutate le differenti problematiche locali, la scelta di fondo è stata quella di prevedere un percorso di pianificazione per ogni singola area, entro un quadro complessivo che assegna ad ognuna uno specifico ruolo, introducendo gli opportuni gradi di flessibilità in considerazione della complessità e dell'arco temporale in cui potrebbero collocarsi le effettive trasformazioni.

Una strategia complessiva per le aree ferroviarie coinvolte dall'Accordo si rende infatti opportuna se si considerano le diverse potenzialità delle stesse, che in alcuni casi orientano verso una destinazione più pubblica e che in altri casi costituiscono occasione di completamento del tessuto urbano misto, in altri possono assumere vocazioni funzionali particolari.

L'Accordo rappresenta in tal modo un atto di pianificazione unitaria che definisce una risposta coordinata e articolata per ogni ambito. La disciplina urbanistica prevista dall'Accordo prevede infatti sette nuove Zone Speciali, corrispondenti ai singoli ambiti, a cui vengono attribuite nuove potenzialità edificatorie e specifici obiettivi di carattere pubblico.

L'attuazione di queste aree potrà avvenire con singoli piani attuativi estesi alla singola Zona Speciale, a differenza della Zona Speciale di Farini e di Romana. La prima è articolata in due Unità di attuazione, corrispondenti alle due grandi proprietà presenti, quella dello scalo ferroviario, di proprietà del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in cui sono presenti anche alcune aree comunali da riorganizzare e quella delle strutture doganali, di proprietà del Fondo Olimpia gestito da Savills Investment Management S.g.R. s.p.a.. Le due unità potranno attuarsi con un piano o più piani attuativi coerenti con un Masterplan comune. Anche per la Zona Speciale di Romana è prevista la facoltà di prevedere tale flessibilità attuativa.

Nelle Zone Speciali di Farini, Romana, Greco, San Cristoforo sono presenti linee e strutture ferroviarie attive, che vengono incluse e disciplinate come Aree Strumentali, con una disciplina propria che, pur confermandone la destinazione, prevede il coordinamento degli interventi con le trasformazioni urbanistiche che coinvolgono le aree dismesse. Nel caso di Farini e Romana, dove le linee ferroviarie verranno razionalizzate e compatte, le aree strumentali verranno coinvolte da interventi di scavalco e, ove possibile, parziale copertura del fascio binari, al fine di garantire la ricucitura delle connessioni viarie, ciclabili e degli spazi a verde. Nel caso di Greco-Breda e San Cristoforo gli interventi di riqualificazione delle

stazioni, dei loro spazi esterni e delle loro connessioni dovranno coordinarsi con quelli di riqualificazione urbanistica.

Singolarmente le Zone Speciali assumono parametri di edificabilità e di dotazione territoriale specifici per ognuna delle zone. Valutata complessivamente, l'edificabilità massima dell'Accordo corrisponde ad un indice di Utilizzazione Territoriale pari a 0,65 mq/mq applicato alla Superficie Territoriale complessiva, pari a 1.037.631 mq, data dalla somma delle aree calcolate escludendo le aree già pubbliche e destinate all'uso pubblico - viabilità e canali esistenti - nonché le aree confermate nella destinazione ferroviaria strumentale.

Come indirizzi alla pianificazione attuativa si assumono gli obiettivi specifici delle Schede di indirizzo per l'assetto del territorio del Documento di Piano del PGT relativi alle connessioni viarie, pedonali e ciclopeditoni, agli orientamenti per lo spazio pubblico e le aree a verde, alla vocazione funzionale, ecc..

Nel complesso la nuova disciplina delle Zone Speciali non ha carattere di dettaglio, definita nelle scelte di disegno e di destinazione funzionale ma, entro parametri dati, delinea previsioni intenzionalmente aperte agli approfondimenti conoscitivi, alle esplorazioni progettuali e alle diverse risposte possibili in fase di pianificazione attuativa.

Per garantire la qualità del processo progettuale viene inoltre promosso il ricorso a forme di selezione concorsuale orientando lo sviluppo urbanistico verso un approccio progettuale, tecnico e culturale elevato.

Per quanto riguarda le previsioni funzionali, di base l'obiettivo è quello di un mix urbano articolato prevedendo una quota minima da destinare a edilizia residenziale sociale e convenzionata, di cui una quota importante da destinare alla locazione, differente nelle varie localizzazioni pur garantendo una presenza di un adeguato mix sociale in ciascuna di esse, in relazione alle diverse vocazioni funzionali delle aree e alla capacità di accogliere destinazioni specifiche. Nelle zone di Greco-Breda, Lambrate e Rogoredo la funzione prevalente è quella della residenza sociale, e con previsione di una percentuale minima destinata a funzioni commerciali e compatibili con la residenza; mentre nella Zona Genova è previsto un mix funzionale che dia priorità a funzioni connesse alla vocazione presente nel contesto, correlata al sistema della moda e del design, con percentuale inferiore destinata alla residenza, sia libera che sociale. L'area di San Cristoforo riveste invece una funzione ecologica e sociale, rappresentando il terminale, integralmente destinato a parco e funzioni connesse, del sistema lineare del Parco del Naviglio Grande. Nelle Zone Speciali più ampie – Farini e Romana – viene garantito sia il mix funzionale - con la previsione di una quota minima destinata a funzioni non residenziali – sia il mix sociale, con la previsione di una quota minima di edilizia sociale e convenzionata, comprensiva di una quota in locazione.

All'esterno delle Zone Speciali sono individuate inoltre alcune aree denominate Aree di Riqualificazione destinate ad essere interessate da interventi di sistemazione dello spazio pubblico, da coordinare con il nuovo assetto delle Zone Speciali; per la realizzazione di

questi interventi potranno essere impiegati parte degli oneri di urbanizzazione e di monetizzazione degli interventi nelle Zone Speciali. Si tratta di aree già di proprietà pubblica, esterne alle Zone Speciali, e soggette alla disciplina urbanistica del PGT. L'indicazione delle aree di riqualificazione esterne non esaurisce le possibilità di intervento ai margini delle Zone Speciali, il coordinamento dei nuovi interventi con il sistema dello spazio pubblico esistente verrà approfondito in sede di pianificazione attuativa.

9. L'edilizia residenziale sociale

Le quote destinate all' edilizia residenziale sociale, pari a 156.498 mq totali minimi, vengono distribuite nelle Zone Speciali di Farini, Greco-Breda, Lambrate, Porta Romana, Porta Genova e Rogoredo, e complessivamente corrispondono a poco più del 23% della slp totale prevista.

Supponendo una superficie media di 60 mq ad alloggio, l'Accordo potrà garantire complessivamente la realizzazione di circa 2.600 nuovi alloggi in residenza sociale, nelle articolazioni del PGT.

L'edilizia residenziale sociale di cui al precedente comma si articola infatti nelle tipologie:

- a. edilizia convenzionata agevolata e/o edilizia convenzionata agevolata in locazione con patto di futura vendita e coabitazioni con servizi condivisi (co-housing), per un totale di 89.060 mq;
- b. edilizia in locazione a canone moderato e/o a canone concordato, a canone convenzionato, residenze per studenti universitari, coabitazioni con servizi condivisi (co-housing) di natura sociale, per un totale di 44.756 mq min.;
- c. edilizia in locazione a canone sociale, per un totale di 22.682 mq Min.

La distribuzione delle quote di Housing sociale nelle zone dell'accordo non risponde a un criterio percentuale omogeneo per tutte le zone, ma è orientato alla fattibilità degli interventi. La quota complessiva di edilizia residenziale sociale viene quindi distribuita fra il gruppo delle zone di Farini e Romana, che assorbe 96.898 mq pari a circa il 62 % dell'intera quota, e le tre aree di Greco-Breda, Lambrate, e Rogoredo, di dimensioni più ridotte e localizzate nell'intero arco est della città, oltre a Porta Genova, le quali assorbono il 38% dell'intera quota, che potranno essere realizzate da operatori del settore housing sociale.

Le quote destinate all' edilizia residenziale convenzionata ordinaria, pari a 47.213 mq totali minimi, vengono distribuite nelle Zone Speciali di Farini e Porta Romana.

Complessivamente almeno il 40% delle quote di edilizia residenziale sociale e convenzionata sono destinate alla locazione, nelle sue varie forme.

10. Raccordo con le strategie del PGT

L'Accordo di programma, promosso nel 2007, ha accompagnato il percorso di formazione e approvazione del PGT, ed è stato quindi in costante rapporto dialettico con lo strumento generale sia per i contenuti specifici, essendo particolari sia le aree che le finalità dell'Accordo, sia soprattutto per l'inserimento nel Documento di Piano, il piano strategico.

Da un punto di vista procedurale, con l'art. 8.4, il Documento di Piano consente la conclusione dei procedimenti in corso alla data di adozione, quali l'Accordo di programma, al fine di coordinare "le nuove strategie con le scelte urbanistiche già avviate, includendo così, come aree di trasformazione anche alcuni luoghi sui quali già da tempo si è cominciato a discutere apertamente con la città".

L'elemento principale di raccordo è rappresentato dalle Schede di indirizzo per la trasformazione del territorio, allegato al DdP.

La trasformazione delle aree ferroviarie dismesse, che sono anche Aree di Trasformazione Urbanistica del Documento di Piano, viene infatti disciplinata dalle norme tecniche dell'Accordo, per quanto riguarda indici, destinazioni funzionali e dotazioni territoriali, ma ha come descrizione degli obiettivi di riferimento proprio le Schede di Indirizzo.

Queste, che hanno sostituito , aggiornandole, le originarie Linee guida dell'Accordo, costituiscono il principale *trait d'union* tra gli indirizzi strategici del Piano e le previsioni specifiche per queste aree.

Le indicazioni specifiche contenute nelle singole schede si inseriscono infatti nel quadro delle scelte generali del piano, e in particolare si riferiscono a quelle relative al progetto strategico della città pubblica e della mobilità, descritte al cap. 3 della Relazione del DdP.

Le prospettive infrastrutturali delineate richiederanno tuttavia un ulteriore approfondimento, in primis, all'interno del Piano della Mobilità Urbana Sostenibile, per quanto riguarda l'effettiva fattibilità tecnica, economica e ambientale. Lo stesso PGT demanda a questo strumento l'approfondimento delle previsioni relative alle infrastrutture di trasporto pubblico, comprese le strategie sul sistema ferroviario, alle nuove connessioni viarie e ciclabili, ai parcheggi pubblici.

Nel merito delle politiche e delle strategie del PGT, l'Accordo si confronta inoltre con alcuni temi strategici, anticipando e dando risposta ad obiettivi che vengono espressi su vari livelli.

15 sono i punti programmatici del Piano, a loro volta riferiti a tre politiche principali:

La città attrattiva

- *Milano metropoli a rete fra centro e periferia*
- *lo sviluppo urbano in coerenza con il progetto dell'assetto infrastrutturale*
- *l'incremento abitativo e la casa per tutti*
- *l'incentivazione della creatività e del terziario propulsivo*

- *la tutela delle identità di quartiere e degli ambiti monumentali e paesaggistici*

La città vivibile

- *la permeabilità dei grandi sistemi ambientali e la connessione con i nuovi parchi urbani.*
- *il progetto della Rete Ecologica Comunale*
- *preservare e promuovere un uso efficiente degli ambiti agricoli*
- *l'acqua come presupposto ambientale irrinunciabile per Milano*
- *l'urbanistica verso una politica energetica innovativa*

La città efficiente.

- *la qualità diffusa dei servizi*
- *le centralità di quartiere e la micropermeabilità del verde*
- *i tempi senza pause della città*
- *gestione e manutenzione della città e degli spazi pubblici*
- *la pianificazione pubblica e le relazioni pubblico-privato*

Il primo obiettivo del Piano con il quale l'Accordo si confronta riguarda in primo luogo lo sviluppo urbano in coerenza con il progetto dell'assetto infrastrutturale, e in particolare il tema generale di *contrastare il consumo di suolo esterno e di impostare lo sviluppo urbano futuro a partire da politiche di rinnovamento del tessuto della città esistente* (rif. cap. 2.1.1 e 2.1.2 della Relazione del DdP). A questo si accompagna *la volontà di controbilanciare la struttura radiocentrica di Milano orientando le trasformazioni della città verso una struttura organizzativa a "maglia reticolare", da attuarsi mediante una strategia coordinata sul sistema infrastrutturale e insediativo*. Il PGT propone di *riorganizzare il sistema infrastrutturale in modo reticolare, intervenendo insieme sulle infrastrutture di trasporto, sui servizi forniti e sulla localizzazione di attività e funzioni, così da produrre una riorganizzazione del territorio urbano per un uso più efficiente delle sue reti*. L'obiettivo perseguito è duplice: coordinare le funzioni e i servizi presenti sul territorio con il sistema infrastrutturale ed integrare il progetto urbanistico con quello delle infrastrutture. In particolare il PGT prevede una nuova rete di trasporto su ferro, la *circle-line*, che mette a sistema le diverse radiali milanesi e fa da supporto agli ambiti di trasformazione. Il cuore di questa politica è la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse. E l'Accordo di Programma fa di questa strategia di co-pianificazione e co-finanziamento dei nuovi insediamenti e delle nuove infrastrutture elemento fondativo già dai primi accordi Comune/FS.

Politica centrale del PGT è inoltre quella di prevedere la realizzazione di nuove quote di edilizia residenziale sociale, in vendita e in affitto, o a canone sociale, moderato o concordato, negli interventi di edificazione privata. L'obiettivo è quello di rispondere in maniera variegata al fabbisogno di abitazioni per tutte le classi sociali e alle domande peculiari, residenza temporanea, residenza universitaria, residenza collettiva a prezzi sociali, che si esprimono in una città metropolitana ma trovano oggi un mercato insufficiente (rif. cap.

2.1.3 DdP). La coerenza dell'Accordo di programma si esprime nella previsione di una quota minima da adibire alla residenza sociale in tutte le sue declinazioni, oltre ad una quota destinata all'edilizia convenzionata, in locazione e/o in vendita. Vi è la presenza infatti di una quota obbligatoria della volumetria totale da destinarsi all'housing sociale e la realizzazione del mix sociale auspicato dal PGT.

Altre tre delle politiche del PGT possono essere qui utilmente associate: *“la tutela delle identità di quartiere e degli ambiti monumentali e paesaggistici”*; *“la permeabilità dei grandi sistemi ambientali e la connessione con i nuovi parchi urbani”* e *“l'acqua come presupposto ambientale irrinunciabile per Milano”*. Anche a questo proposito le aree ferroviarie costituiscono una risorsa strategica, infatti *“grazie agli ambiti di Trasformazione, le aree strategiche per lo sviluppo di Milano, il Piano ritrova l'occasione per restituire alla città nuove porzioni di spazio pubblico distribuiti in modo più uniforme su tutto il territorio comunale. In queste aree il progetto per la città pubblica definisce lo spazio per nuovi e importanti polmoni verdi, tasselli fondamentali per un riequilibrio dello spazio aperto grazie anche alle loro notevoli dimensioni”*. In queste aree i nuovi grandi parchi, collegati tra loro da porzioni di spazio pubblico riqualificato, diventeranno la nervatura principale della città pubblica.

Questi obiettivi sono presenti e si rafforzano soprattutto in alcuni precisi ambiti dell'Accordo. Quello più evidente è certamente il sistema composto dagli ambiti di San Cristoforo e Porta Genova, dove l'elevato valore storico e ambientale delle aree, la presenza del Naviglio Grande e la connessione con la Darsena, il ruolo di connessione ciclo-pedonale e di verde fra le aree centrali e il sistema di Parco-sud e delle connessioni ciclo-pedonali al parco del Ticino sono temi centrali dell'Accordo.

Allo stesso modo gli obiettivi per l'ambito di Farini sono coerenti con l'obiettivo del Piano di realizzare le connessioni fra il sistema dello spazio pubblico di quartiere ai grandi parchi urbani previsti e di recente realizzazione, in questo caso mettendo in relazione attraverso il sistema della rete ciclabile il parco che si verrà a configurare all'interno dell'intervento di trasformazione urbanistica dello scalo con il futuro Parco della Bovisa e il Parco di Quarto Oggiaro a nord-ovest, il sistema di piazze pubbliche e delle aree a verde dell'intervento di Porta Nuova, tra la stazione Garibaldi, l'Isola e piazza della Repubblica, a sud-est e al sistema di aree verdi di quartiere circostanti.

Parallelamente l'Accordo coglie altre due punti centrali delle politiche del PGT, orientate al miglioramento della qualità dell'ambiente. La riqualificazione degli scali ferroviari attua infatti per una parte consistente l'obiettivo del *“rinnovamento fisico e funzionale del territorio contaminato e dismesso”*, dall'altro il complesso programma promosso con l'Accordo di programma si allinea all'obiettivo delineato dal PGT dell'*urbanistica verso una politica energetica innovativa*. Su questo tema, dati i differenti approcci teorico-metodologici individuabili oggi nel rapporto tra sostenibilità energetica e pianificazione territoriale, i documenti del PGT non esprimono ancora una scelta strategica precisa e univoca. Propongono un'articolazione di aspetti e di temi, anche alternativi, che potrebbero

caratterizzare la dimensione energetica del PGT, quali la definizione di obiettivi generali e specifici delle strategie per il loro perseguimento, la costruzione di una “immagine energetica” del territorio comunale e delle sue parti, sia dal lato domanda che dal lato offerta, indirizzi, direttive, prescrizioni in rapporto agli strumenti urbanistici comunali, definizione dei requisiti degli insediamenti in materia di ottimizzazione energetica. Questi aspetti, in rapporto a scelte di campo metodologiche, verranno sviluppati anche nella normativa di attuazione dell’Accordo; probabilmente, avendo carattere generale adeguandosi e rimandando alla normativa tecnica del PGT e conformemente alle disposizioni in materia energetica del nuovo Regolamento Edilizio.

11. Il sistema dei vincoli sovraordinati, il Reticolo idrico e la Componente geologica, idrogeologica e Sismica.

Vincoli sovraordinati. Il sistema dei vincoli urbanistici derivanti da disposizioni legislative statali e regionali vigenti hanno effetto cogente e devono quindi essere assunti dalla pianificazione urbanistica come sovraordinati.

Con la prima pubblicazione della proposta dell’Accordo, inizialmente in variante al PRG, venivano allegate le tavole di ricognizione dei vincoli sovraordinati. Con l’approvazione del PGT è stata condotta una ricognizione aggiornata del sistema della vincolistica sovraordinata cui si fa riferimento e che va a sostituire il gruppo delle tavole specifiche inizialmente allegate.

Si vedano pertanto i seguenti documenti del PGT vigente (riferimenti alla ripartizione delle tavole: Greco/tav 2A – Farini/tav 2B - Lambrate/tav 2C – Genova e Romana/tav 3A - Rogoredo/tav 3B – San Cristoforo/tav 4B):

- *Tavole R.05 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo*
- *Tavole R.06 - Vincoli di tutela e salvaguardia*
- *Allegato 6 - Elenco Vincoli amministrativi e Vincoli di tutela e salvaguardia*
- *Tavole R.07 - Rischi, Rumori e Radar per la navigazione aerea*
- *Allegato 12 - Relazione Piano di Rischio Aeroportuale*
- *Allegato 13 - Metodologia di stima delle curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale*
- *Tavole R.08 - Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea*
- *Allegato 11 - Relazione illustrativa Elaborato e Linee guida relative agli ostacoli e ai pericoli per la navigazione aerea*
- *Tavole R.09 – Reticolo idrografico e fasce di rispetto*
- *Allegato 8 - Regolamento in materia di Polizia Idraulica del Reticolo Idrografico*

– *Allegato 9 - Relazione illustrativa reticolo idrografico e fasce di rispetto*

Per una descrizione dei principali vincoli presenti si fa riferimento sia al perimetro delle Zone Speciali che al loro contesto urbano, ovvero agli isolati adiacenti e l'ambito geografico afferente.

Il primo gruppo di vincoli è rappresentato dai vincoli amministrativi e per la difesa del suolo (rif. tav.R.05); si tratta di vincoli che pongono limitazioni all'edificazione, sono presenti o prossimi:

- Fasce di rispetto stradale;
- Fasce di rispetto ferroviario;
- Elettrodotti;
- Fasce di rispetto cimiteriale;
- Aziende a rischio di incidente rilevante
- Pozzi
- Ambiti interessati da emergenze idriche
- Piano per l'assetto idrogeologico del Lambro

I principali vincoli amministrativi e di tutela del suolo presenti riguardano le fasce di rispetto ferroviarie ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 753 del 1980, che dispone una fascia di non edificazione di 30 metri dall'ultimo binario attivo

Tali fasce, presenti in tutti gli ambiti, rappresentano la situazione ante dismissione e nel caso degli scali e delle linee che saranno oggetto di variazione si modificheranno di conseguenza. Gli interventi urbanistici che interessano gli scali dismessi adiacenti alla linea ferroviaria che verranno mantenute e razionalizzate, potranno prevedere, in coordinamento con questi interventi, procedure derogatorie per consentire la sistemazione delle aree pubbliche, la realizzazione di nuovi interventi intorno alle stazioni, la riconfigurazione urbanistica delle aree.

La zona di Farini è inoltre interessata dalla fascia di rispetto Cimiteriale relativa al cimitero Monumentale, posta ai sensi del Regio Decreto 1265 del 1934; è una fascia di inedificabilità di 200 metri che interessa la parte a sud della zona dello scalo e quasi integralmente la zona della Dogana. Su previsione del Consiglio Comunale, previo parere conforme della ASL sarà possibile preveder interventi anche entro tale fascia per l'attuazione di opere pubbliche o in attuazione di interventi urbanistici

La zona di Lambrate è lambita dal Piano per l'assetto Idrogeologico del Lambro ex DLgs 152/2006 e DPCM 24.05.2001 e DGR 7/7365 e della relativa zona a rischio idraulico, nonché attraversata nella propaggine più a sud da un elettrodotto Terna interrato.

La zona di Romana è lambita dalle fasce di inedificabilità di pozzi di captazione disciplinati dal DLgs 152/2006 e dalla DGR 7/12693, presenti a nord dell'area.

La zona di San Cristoforo è parzialmente interessata da un'area a bassa soggiacenza della falda acquifera e dalla presenza di scarpate morfologiche.

Il secondo gruppo di vincoli si riferisce al sistema dei vincoli di tutela e salvaguardia,(rif. R.06) sono presenti nelle seguenti fattispecie:

- Beni Culturali ai sensi dell'articolo 10 della Parte 2° del Decreto Legislativo 42 del 2004 (vincoli ex lege 1089 del 1939): L'unico edificio vincolato in questo senso , è presente nella zona Farini, apposto dal 23/12/2004 sulla palazzina storica della Dogana di via Valtellina. All'esterno dell'area di trasformazione, sono presenti alcuni edifici di interesse culturale: il più importante è il complesso cinquecentesco di Villa Simonetta che si trova a ridosso delle aree ferroviarie; nelle vicinanze sono presenti alcuni edifici moderni d'autore, la cascina Boscaiola, l'antico complesso conventuale di Santa Maria alla Fontana. Negli altri ambiti non sono presenti edifici vincolati ma solo nei quartieri all'intorno: a Greco è vincolato l'edificio di via Cozzi 39/41, a Romana sono presenti solo vincoli puntuali su edifici novecento del quartiere a nord dell'ambito. Va in ogni caso considerato che ai sensi dell'art. 12 del codice dei beni culturali sono necessarie le verifiche di interesse culturale per alcuni immobili presenti nelle zone dell'Accordo. In particolare è in corso di ridefinizione da parte dell'Autorità competente uno specifico vincolo storico-architettonico relativo alla stazione di Porta Genova ed alcune strutture limitrofe.

- Beni Paesaggistici ai sensi dell'art. 134 della Parte 3° del Decreto Legislativo 42 del 2004 (vincoli ex lege 1497 del 1939): rientrano nella fattispecie dell'art. 136.1.c l'ambito del cosiddetto Vincolo dei Navigli, che include tutta la zona di trasformazione Genova e buona parte di quella di San Cristoforo; all'esterno e nelle vicinanze è presente il vincolo ambientale di Parco Solari.

Le Tav. R.07 e la Tav. R.08 rappresentano i vincoli aeroportuali relativi all'aeroporto di Linate, che interessano la zona di Lambrate e di Rogoredo, e le zone con attività oggetto di limitazioni per pericoli alla navigazione aerea.

Reticolo idrografico. La Tav. R.09 rappresenta il reticolo idrografico con le relative fasce di rispetto (riferimenti alla ripartizione delle tavole: Greco/tav 2A – Farini/tav 2B - Lambrate/tav 2C – Genova e Romana/tav 3A - Rogoredo/tav 3B – San Cristoforo/tav 4B).

Il reticolo idrico principale interessa le zone di Genova e San Cristoforo con la presenza del Naviglio Grande, e dello Scolmatore Olona a San Cristoforo.

Il Reticolo idrico minore interessa le zone di San Cristoforo, con il fontanile Corio, di Romana, con la roggia Bocchetta dell'Ospedale e Annoni Melzi, la zona di Rogoredo, con la roggia Gerenzana.

Componente Geologica. In sede di pubblicazione nel 2009 della proposta di nuova disciplina urbanistica per le aree dell'Accordo, inizialmente in Variante al PRG, veniva allegato uno Studio, organizzato per singole aree, della componente geologica, idrogeologica e sismica delle aree ferroviarie oggetto di trasformazione, ai sensi della DGR 8/7374 del 28.05.2008.

Tale studio viene assorbito e sostituito dalla analisi delle *Componenti geologica, idrogeologica e sismica* del PGT approvato il 22-05-2012. Si veda pertanto la relativa Relazione illustrativa, le Norme Geologiche e le tavole da G.01 a G.06, allegate al PGT.

12. Pesì insediativi e spazi pubblici

Pesì Insediativi. Le potenzialità edificatorie dell'Accordo assommano complessivamente a 674.460 mq di s.l.p. massima edificabile, ripartiti a loro volta nelle varie Zone Speciali. Di questi, 156.498 mq minimi vengono destinati a edilizia residenziale sociale e 47.213 mq minimi a edilizia convenzionata in locazione e in vendita..

La potenzialità edificatoria si sviluppa nelle Zone Speciali dell'Accordo, ad esclusione delle Aree Strumentali destinate all'esercizio ferroviario, le quali possono essere incluse nel perimetro soggetto a piano attuativo unitario al fine del coordinamento degli interventi.

La capacità edificatoria delle Zone Speciali viene ripartita nelle diverse Zone Speciali, come da tabella seguente, in relazione alle effettive capacità di accoglimento e agli obiettivi urbanistici per ognuna di esse.

Superfici Territoriali ed edificabilità delle Zone Speciali

Zone Speciali	Sup. Complessiva Zone Speciali	Aree strumentali	viabilità esistente e altro	Aree dismesse (ST)	SLP TOT	SLP ERS + CONV.
Farini	618.733	140.167	10.265	468.301	402.460	92.261
Greco-Breda	73.526	11.337	0	62.189	24.000	21.000
Lambrate	70.187	0	0	70.187	24.000	20.600
Romana	216.614	29.075	313	187.226	164.000	51.850
Rogoredo	21.132	0	0	21.132	16.000	14.000
P.ta Genova	89.137	0	740	88.397	44.000	4.000
S. Cristoforo	158.276	13.303	4.774	140.199	0	0
TOTALE	1.247.605	193.882	16.092	1.037.631	674.460	203.711

La potenzialità insediativa complessiva, comprendente sia le funzioni urbane libere che quelle destinate a residenza sociale, risulta corrispondente ad un indice di utilizzazione territoriale perequato teorico pari a circa 0,65 mq/mq, se applicato al totale delle aree dismesse (Superficie Territoriale pari a 1.037.631 mq), con esclusione delle Aree Strumentali e delle aree già destinate all'uso pubblico interne alle Zone Speciali.

La medesima potenzialità edificatoria se rapportata invece alla superficie complessiva delle aree comprese nell'Accordo, pari a 1.247.605 mq totali, incluse quindi le Aree Strumentali e quelle già di uso pubblico, corrisponderebbe a un indice medio di utilizzazione territoriale pari a circa 0,54 mq/mq.

Spazi pubblici. La dotazione dovuta di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale, da reperire o monetizzare, è rapportata alla slp edificabile nella misura del 100% per la residenza e funzioni compatibili e del 20% per le funzioni artigianali.

La quantità minime da reperire fisicamente nei piani attuativi come aree da cedere o asservire all'uso pubblico dipenderà dall'assetto del piano attuativo, il quale dovrà rapportarsi agli indirizzi espressi nelle Schede di indirizzo per l'assetto del territorio e alle risultanze delle fasi di ascolto della cittadinanza. Le eventuali quantità di dotazione dovuta che non verranno cedute o asservite entro il perimetro di piano attuativo potranno essere monetizzate, o cedute in aree esterne, o realizzate come servizi pubblici o di interesse pubblico, in conformità ai criteri del PGT.

Complessivamente le aree per spazi pubblici o di uso pubblico che si può stimare verranno ceduti o asserviti con l'attuazione dell'Accordo potranno incidere per circa i 2/3 della superficie territoriale, dati dalla somma delle aree destinate integralmente a verde attrezzato, come San Cristoforo, con le aree che verranno cedute o asservite a verde attrezzato nei Piani Attuativi; in fase attuativa potranno essere individuate ulteriori aree a verde oltre ad aree cedute o asservite per la localizzazione di servizi specifici..

STIMA AREE PUBBLICHE E DA ASSERVIRE

Zone Speciali	Superficie Territoriale	Percentuale delle aree a verde min.	stima aree a verde attrezzato
FARINI	468.301	*66%	307.808
GRECO-BREDA	62.189	60%	37.313
LAMBRATE	70.187	60%	42.112
PORTA ROMANA	187.226	50%	93.613
ROGOREDO	21.132	55%	11.623
PORTA GENOVA	88.397	50%	44.199
SAN CRISTOFORO-PA	140.199	**100%	140.199
	1.037.631	>65% min	676.867

*Nella Zona Speciale Farini si considera per l'Unità scalo una percentuale minima del 65% e per l'unità Valtellina del 70%.** la zona di San Cristoforo - Parco attrezzato è integralmente destinata a parco

attrezzato ed è connessa all'attuazione della Unità Scalo della Zona Farini, si applica pertanto la percentuale del 100% della ST.

Tali dotazioni garantiscono il rispetto delle dotazioni di legge dovute, e in particolare l'art.9, comma 3 della LR12/2005.

VERIFICA DOTAZIONI DI LEGGE PER SPAZI
PUBBLICI E DI USO PUBBLICO

SLP RES. MASSIMA (da nta)	RAPP Mq slp/Ab (da Vas)	ABITANTI TEORICI MAX INSEDIABILI	DOTAZIONE MIN PER ABITANTE Mq /Ab	DOTAZIONE MINIMA da garantire ex art. 9 LR 12/05	STIMA AREE VERDE ATTREZZATO DA REPERIRE NEI PA
458.342 mq	33,33 mq/ab	13.752 ab	18Mq/Ab	247.536 mq	676.867 mq

In questa verifica si confronta il dato relativo al fabbisogno minimo di dotazioni territoriali previsto dalla legge regionale 12/2005, che risulta essere di 247.536 mq, con il dato delle cessioni o asservimenti a verde attrezzato che verranno previste dai piani attuativi, stimabili in 676.867 mq minimi (cui sommerebbero eventuali ulteriori aree cedute/asservite per servizi), che quindi può garantire il minimo di legge.

Il dato di legge è ottenuto applicando il rapporto di 18 mq di dotazioni pubbliche per abitante agli abitanti teorici massimi, pari a 13.752 unità; il dato di abitanti massimi è ottenuto moltiplicando la massima slp edificabile, nell'ipotesi teorica di utilizzo totale della slp per residenza, per il rapporto di 100 mc/ab, o 33,33 mq/ab, parametro utilizzato nel Rapporto Ambientale.

La previsione e il conteggio dei servizi costruiti, di interesse generale e dei parcheggi pubblici viene rimandato alla pianificazione attuativa che terrà conto degli aggiornamenti del PUMS e del Piano dei Servizi.

13. Trasformazioni urbanistiche e nuove infrastrutture della mobilità

La trasformazione delle aree ferroviarie dismesse è fortemente correlata al miglioramento del sistema della mobilità, in primo luogo del trasporto ferroviario, ma anche del trasporto pubblico e della viabilità.

La correlazione fra la sostenibilità delle infrastrutture di mobilità e i nuovi insediamenti, se è infatti principio dichiarato del PGT, e del PTCP, è sicuramente anche un preciso contenuto dell'Accordo di Programma.

Nonostante gli ambiti dell'Accordo siano inseriti nel tessuto urbanizzato, e quindi già in parte dotati di infrastrutture viarie e di trasporto pubblico, le previsioni di mobilità per gli ambiti

interessati dall'Accordo di programma, rappresentano sia la condizione per garantire l'inserimento di nuove abitazioni e attività nei contesti dati, sia soprattutto l'occasione di completamento e di riaggiornamento della rete a beneficio dei quartieri circostanti e della città.

Va inoltre considerata la peculiarità degli ambiti di trasformazione dell'Accordo. Tutte le aree sono infatti servite da stazioni ferroviarie esistenti (San Cristoforo, Romana, Lancetti, Greco-Pirelli, Lambrate, Rogoredo) e/o da stazioni della linea metropolitana (Lodi, Genova, Rogoredo), sono interessate dalla futura realizzazione di nuove stazioni ferroviarie (Canottieri), da ristrutturazione e potenziamento di quelle esistenti (San Cristoforo, Romana, Greco-Pirelli) o dalla futura realizzazione di nuove stazioni metropolitane (San Cristoforo, Cenisio).

Questa peculiarità localizzativa delle aree dell'Accordo consente di poter efficacemente compensare la maggior domanda di mobilità generata dai nuovi insediamenti sia dotando gli ambiti urbani in cui si collocano, di infrastrutture viarie fino ad oggi pressoché impossibili da realizzare, sia di incidere sul trasferimento modale, incentivando l'uso del trasporto pubblico.

L'Accordo si pone l'obiettivo di rendere sostenibili gli interventi edificatori sulle aree ferroviarie dismesse e contestualmente di sanare i *gap* della rete della mobilità generati storicamente dalla presenza delle infrastrutture ferroviarie. L'Accordo prevede pertanto che gli interventi edificatori si facciano carico di realizzare il completamento o l'adeguamento sia della viabilità esistente che di alcune infrastrutture per il trasporto pubblico ritenute necessarie alla sostenibilità e al completamento della rete.

Per alcuni ambiti di trasformazione, la realizzazione di nuove infrastrutture riguarderà pertanto, oltre alla rete primaria necessaria ai nuovi insediamenti, anche determinati tratti di viabilità e infrastrutture di trasporto pubblico di interesse urbano. Tali infrastrutture sono previste nell'ambito Farini e nell'ambito Genova.

Lo sviluppo dell'ambito dello scalo Farini, che costituisce di fatto la frattura più vasta generata dalla rete ferroviaria nel tessuto urbano, nonché la zona dove sono previsti i maggiori carichi insediativi, prevede che contestualmente ai nuovi insediamenti siano realizzate anche alcune importanti connessioni viarie; nuove strade in grado di garantire da un lato la corretta accessibilità all'area, dall'altro di realizzare le connessioni mancanti della rete, viaria e di trasporto pubblico. Come indicato nelle tavole della disciplina urbanistica i tracciati di nuova viabilità previsti nell'Accordo e coerenti con il PGT riguardano: il tracciato diagonale parallelo alla linea ferroviaria, che si collega a nord al sottopasso Lambruschini e a sud con via Cenisio e via Valtellina (la cui effettiva fattibilità e coerenza con le previsioni del PUMS dovrà essere puntualmente verificata in fase attuativa); la connessione tra via Bovisasca e via Lancetti; la connessione trasversale Caracciolo-Lancetti; il tracciato per la realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto pubblico su ferro, tra la stazione della M5 in via Cenisio e la stazione del Passante di Lancetti; nuove connessioni ciclo-pedonali longitudinali e trasversali.

Analogamente nell'ambito dello scalo Genova, dovrà prevedere la riqualificazione della viabilità esistente (via Valenza e piazzale della stazione) e la realizzazione di connessioni a carattere locale che consentirebbero la circolazione degli isolati oggi a ridosso della ferrovia, permette di promuovere la riqualificazione urbana del quartiere. La piazza della stazione acquisirà un nuovo ruolo simbolico e funzionale, diventando il luogo di un nuovo legame fra il quartiere "Tortona" e la zona dei Navigli.

In merito alle connessioni di rete sopra descritte in sede attuativa occorrerà, come previsto nel PGT, aggiornare le scelte al quadro di riferimento del PUMS, attualmente in corso di approvazione, valutando in sede di singola Vas le ricadute sugli specifici ambiti.

14. Nuove aree parco e connessioni ciclo-pedonali

Il programma di trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione si pone l'obiettivo, già espresso nel cap. 9- *Raccordo con le strategie del PGT* della presente relazione, della coerenza con le strategie delineate dal PGT. Il disegno e le connessioni del verde e dello spazio pubblico richiamano pertanto le strategie generali che il documento di Piano identifica e descrive.

Il sistema delle nuove aree a parco e delle connessioni ciclo-pedonali si inserisce trasversalmente all'interno di ciascuno di questi quattro elementi e si integra delle possibilità che gli ambiti di trasformazione offrono in quanto nuove aree strategiche di sviluppo urbano.

Il progetto per lo sviluppo del sistema ambientale sovrappone e rende complementari le diverse strategie definite dal Documento di Piano del PGT mettendo a sistema tra loro i grandi spazi aperti a verde, il verde diffuso della città consolidata, le aree a corona della città e del sistema agricolo e boschivo dei parchi di cintura e l'ambito di margine fra la città e il sistema delle acque (l'Olonà ad ovest ed il Lambro a est), corridoi ecologici nell'area metropolitana.

La nuova rete verde si appoggia una rete di percorsi pedonali e ciclabili con l'obiettivo di innervare progressivamente di verde l'intero tessuto urbano e periurbano.

L'obiettivo del PGT, che l'Accordo condivide e persegue, è quello del collegamento fra i diversi spazi urbani e periurbani, sia in progetto che esistenti, al fine di costruire un sistema di fruizione pubblica fortemente caratterizzato dalla presenza del verde. Si riconosce in tale sistema il ruolo strategico sia dei Piani di Cintura Urbana (PCU) che delle aree residue ritagliate entro l'agglomerazione dell'area milanese, una struttura che si completa con la rete generata dagli Ambiti di Trasformazione, in cui sono presenti le Zone Speciali dell'Accordo, e dall'insieme delle aree verdi della città consolidata.

A questi si aggiunge il progetto della Rete Ecologica del verde urbano, che coniuga le finalità paesaggistiche e di disegno dello spazio pubblico con le finalità ecologiche alla scala locale.

Nell'insieme tutti i tematismi del progetto del verde, della rete ecologica, del sistema dei servizi pubblici e delle connessioni concorrono a definire l'assetto della città pubblica.

Il progetto di trasformazione delle Zone Speciali, coincidenti con le ATU ferroviarie del DdP, riprende le strategie generali del PGT, espresse per ciascun ambito. Per ogni area il PGT indica una percentuale minima di aree da destinare verde, da sistemare e realizzare in coerenza con gli altri obiettivi urbanistici, nonché i percorsi e gli attraversamenti ciclopedonali dovranno essere previsti in conformità alla strategia generale delle nuove aree a parco e delle connessioni ciclabili.

In coerenza con gli obiettivi delineati dalla citata Delibera del Consiglio Comunale 44/2016 le previsioni della dotazione minima di verde - comprensiva di aree pedonali pavimentate ed attrezzate, percorsi, servizi connessi, spazi sosta adibiti alla fruizione dei parchi - è stata incrementata in maniera significativa.

La superficie destinata a verde nei diversi ambiti determina un incremento percentuale rispetto alla situazione attuale che registra allo scalo Farini l'incremento maggiore, con la previsione di un grande parco urbano di oltre 300.000 mq. Le nuove aree a verde sono poi state distribuite in tutti gli ex scali con la previsione di percentuali significative in ciascuno di essi.

Significativo sarà l'incremento di aree a verde anche allo scalo Romana, inserito in una zona edificata carente di spazi a verde, con un parco di almeno 90.000 mq.

A San Cristoforo e Porta Genova, ove il contesto è ricco di aree libere, l'attuazione dell'Accordo consentirà di mettere in rete il sistema degli spazi pubblici e dei giardini esistenti che, insieme alla realizzazione del nuovo parco attrezzato tra la linea ferroviaria e il Naviglio e di una nuova pista ciclabile, potranno divenire un sistema a parco lineare di oltre quattro chilometri di lunghezza.

Con la realizzazione delle aree a verde potranno trovare collocazione fino a 5.000/6.000 nuovi alberi. Nelle aree a parco si prevede la realizzazione di nuove piste ciclabili per circa 10,5 Km che incrementeranno significativamente la rete attuale.

E' evidente la rilevanza strategica degli interventi previsti anche e soprattutto rispetto alle valenze ambientali e paesaggistiche.

15. Gli studi sul traffico e la Vas

Con la Direttiva Europea 2001/42/CE, recepita dal D.Lgs 152/06, e successive modificazioni, e dalla LR 12/2005, è stata introdotta una importante riforma del processo di pianificazione, introducendo la Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi.

La procedura di Vas, articolata nel dettaglio da specifiche delibere regionali del 2007, che accompagna l'intero processo di pianificazione e che in fase di formazione vede sancito il

rapporto con la cittadinanza e con enti e soggetti competenti in materia ambientale, prevede la redazione e pubblicazione di due documenti, il Documento di Scoping e il Rapporto Ambientale, insieme alla strumentazione urbanistica.

In allegato pertanto al presente Accordo si accompagnano gli elaborati sviluppati nell'ambito del procedimento di VAS, in particolare il Rapporto Ambientale corredato della Sintesi Non Tecnica.

A questi si accompagna il Documento, allegato al Rapporto Ambientale, che ha sviluppato le verifiche sul traffico e sui trasporti pubblici della proposta di variante, inquadrando nel contesto delle trasformazioni future, sia sul lato domanda che sul lato offerta, tenendo conto del PGT in formazione, e con uno scenario di riferimento sovracomunale e locale.

Tali documenti sono stati elaborati e pubblicati in occasione della prima formulazione della proposta di Accordo, e mantenuti senza ulteriori modifiche in quanto le variazioni apportate in sede approvativa, limitandosi nella sostanza alla riduzione dei carichi insediativi e alla semplificazione delle procedure attuative, non influiscono significativamente sulle valutazioni ambientali, che in ogni caso verranno aggiornate in sede di Vas sitospecifica.

La disciplina urbanistica dell'Accordo rappresenta inoltre l'esito di un confronto avvenuto nell'ambito delle procedure di pubblicizzazione, previste dalla legge e dai regolamenti comunali; sono infatti state valutate le osservazioni e i contributi pervenuti dal pubblico, dagli enti competenti e dai soggetti interessati al procedimento di valutazione ambientale strategica, dalle zone di decentramento coinvolte, dalla Commissione Edilizia Integrata del Comune di Milano, dalla Segreteria Tecnica dell'Accordo di Programma. Le istanze e i contributi espressi nell'ambito della fase istruttoria sono infatti stati in parte recepiti nei documenti della variante urbanistica e del rapporto ambientale e sono pubblicate con i relativi commenti nel Parere Motivato, allegato.

In particolare:

- sono state recepite le richieste di orientare maggiormente gli interventi verso la compatibilità ambientale, il risparmio energetico, la tutela delle acque e dell'aria, indicando precisi orientamenti in questo senso alla pianificazione attuativa nel Rapporto Ambientale;
- sono state recepite le richieste di riduzione dei carichi insediativi al fine della riduzione dell'impatto sui tessuti urbani più sensibili ed edificati;
- sono stati illustrati, per quanto possibile, gli obiettivi trasportistici dell'Accordo di programma, riportando al cap. 6 della presente relazione le strategie di potenziamento del nodo ferroviario;
- sono stati ulteriormente precisati i perimetri delle aree di effettiva dismissione ferroviaria, nel rispetto degli obiettivi urbanistici definiti;
- all'interno delle zone di trasformazione, sono state inoltre indicate le aree strumentali ferroviarie che collaborano alla riqualificazione urbanistica nonché, nella normativa tecnica, i

termini di flessibilità dei confini ferroviari, all'interno o lateralmente alle aree di trasformazione;

- è stata accentuata la destinazione a verde delle aree di san Cristoforo estendendo la previsione a parco e ad attrezzature pubbliche a tutta la zona;

- sono state ridefinite le modalità attuative con la finalità di facilitare l'attuazione degli interventi non più legati in Comparti ma ad attuazione autonoma, organizzate nel caso dello scalo Farini per sotto unità.

16. La normativa di attuazione

Come accennato più sopra l'Accordo di Programma introduce una nuova disciplina specifica per queste aree di trasformazione che in tal modo vengono a configurarsi come Zone Speciali, classificate come zone di recupero ex lege 457/78, in quanto interessate da ristrutturazione urbanistica. Si tratta di una disciplina generale che rimanda per le scelte localizzative e funzionali di dettaglio al livello della pianificazione attuativa.

Le norme di attuazione prevedono pertanto per questi ambiti il ricorso a strumenti di pianificazione attuativa, definiscono specifici parametri di edificazione massima e di dotazione territoriale, riservano quote minime destinate alla edilizia residenziale sociale e convenzionata oltre che una percentuale minima da riservare alla locazione; fissano poi delle quote minime percentuali per ciascuna zona e si raccordano infine, per gli obiettivi specifici per ogni singola zona, agli indirizzi espressi nelle Schede di indirizzo per l'assetto del territorio del Documento di Piano.

I pesi insediativi previsti per le singole Zone Speciali sono definiti puntualmente in base a obiettivi di progetto ed espressi in s.l.p. massima edificabile riferita alle Zone Speciali con esclusione delle Aree Strumentali eventualmente comprese.

Di regola, fatte salve le quote minime riservate alla residenza sociale e convenzionata e per le funzioni compatibili, la destinazione funzionale ammette tutte le funzioni urbane previste nel PGT e l'articolazione tra le funzioni verrà effettuata dagli strumenti attuativi, nel rispetto della vocazione funzionale di zona. Questa nelle zone di Greco-Breda, Lambrate e Rogoredo è orientata verso la residenza sociale; verso destinazioni di interesse pubblico, come nel caso del Parco Attrezzato di San Cristoforo; verso destinazioni funzionali più specifiche, come nel caso della Zona Speciale Genova.

All'interno delle Zone Speciali possono essere comprese le Aree Strumentali destinate agli impianti e attrezzature ferroviarie. Gli interventi ricadenti in queste aree collaborano alla riqualificazione complessiva e si coordinano con le trasformazioni urbanistiche previste sulle aree ferroviarie dismesse, in particolare per quanto riguarda il tema delle connessioni e della qualità degli interventi.

Per orientare maggiormente questo coordinamento, laddove i temi urbanistici sono più strettamente intrecciati con il riassetto ferroviario, come a Farini e Romana, i Piani Attuativi comprendono le Aree Strumentali; nel caso di Greco-Breda e San Cristoforo, gli interventi di attuazione delle previsioni di trasformazione urbanistica dovranno coordinarsi con gli interventi sulle stazioni, che tuttavia possono escludere dal piano attuativo.

17. Sintesi dati quantitativi

	CONSISTENZA AREE			SLP TOTALE	SLP LIBERA		RESIDENZA CONVENZIONATA				
	SUPERFICI TERRITORIALE	AREE STRUMENTALI	AREE COMPLESSIVE *		LIBERA TOTALE	DI CUI NON RESIDENZIALE	CONV. ORDINARIA	HOUSING SOCIALE TOTALE	LETT A - AGEVOLATA	LETT B - CANONE MODERATO	LETT C - CANONE SOCIALE
Farini	468.301	140.167	618.733	402.460	310.199	127.718	30.213	62.048	39.822	9.211	13.015
Farini-scalab	407.511	140.167	557.943	358.094	280.564	107.982	30.213	52.170	33.851	6.606	11.706
Farini-Valtellina	60.790	0	60.790	39.514	29.636	19.757	0	9.878	5.971	2.605	1.302
Romana	187.226	29.075	216.614	164.000	112.150	49.200	17.000	34.850	25.570	4.000	5.280
Genova	88.397		89.137	44.000	40.000	30.800	0	4.000	2.500	1.500	0
Lambrate	70.187		70.187	24.000	3.400	3.400	0	20.600	8.177	10.036	2.387
Rogaredo	21.132		21.132	16.000	2.000	2.000	0	14.000	4.667	9.333	0
Greco-Breda	62.189	11.337	73.526	24.000	3.000	3.000	0	21.000	8.324	10.676	2.000
San Cristoforo	140.199	13.303	158.276	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE ADP	1.037.631	193.882	1.247.605	674.460	470.749	216.118	47.213	156.498	89.060	44.756	22.682

* il dato comprende superfici di viabilità esistente

18. Fattibilità economica

La valutazione sintetica degli aspetti di fattibilità economica distingue innanzitutto fra le due componenti fondamentali dell'Accordo di Programma, quella urbanistica e quella trasportistica.

Sebbene le due componenti si intreccino, in quanto è con la valorizzazione delle aree dismesse consentita dalla nuova disciplina urbanistica che si realizzeranno le plusvalenze che andranno a finanziare gli interventi prioritari del quadro di sviluppo infrastrutturale, è utile valutare la fattibilità delle trasformazioni urbanistiche distinta da quella trasportistica.

La prima infatti, se costituisce presupposto all'investimento su interventi di potenziamento trasportistico, è anche necessario che sia verificata autonomamente per consentire l'effettiva fattibilità delle previsioni urbanistiche e quindi garantire la riqualificazione del territorio prevista con l'Accordo.

Le aree ferroviarie dell'Accordo interessano una superficie complessiva di ca 1.250.000 mq, di cui ca 193.000 rimarranno strumentali. Per le aree che si andranno a trasformare, attualmente destinate a impianti ferroviari, l'AdP prevede nuove destinazioni urbanistiche omogenee a quelle del tessuto urbanizzato circostante, alcune specializzate a verde o per housing sociale, le più estese destinate a mix urbano.

Complessivamente potranno essere realizzati 470.749 mq ca. di edilizia libera, di cui non residenziale 216.118 mq ca., 156.498 mq minimi di edilizia residenziale sociale in varie articolazioni e 47.213 mq minimi di edilizia convenzionata, in locazione e in vendita..

Le aree coinvolte sono sette e dislocate in vari quadranti della città, le tre semicentrali - Farini, Romana e Genova - rappresentano più del 72% delle aree complessivamente coinvolte dall'Accordo e concentrano il 90% ca dell'intera capacità edificatoria, il 13% della Superficie Territoriale complessiva è rappresentato dal parco di San Cristoforo, le aree restanti di Greco, Lambrate e Rogoredo, la cui estensione rappresenta ca. il 13% della superficie dell'Accordo, sono destinate principalmente ad Housing Sociale.

Attualmente nelle aree per cui è prevista la trasformazione è quasi integralmente dismessa la funzione ferroviaria, con esclusione di Genova, ancora attiva e da porzioni della zona di Farini, che sarà interessata da interventi di razionalizzazione e compattazione della linea ferroviaria Milano-Varese esistente.

A fronte pertanto della nuova edificazione prevista, si valuta, attraverso una stima, di larga massima in questa fase, il bilancio dei costi per realizzare gli interventi di urbanizzazione, primaria e secondaria, in rapporto al gettito degli oneri di urbanizzazione.

Viene inoltre riportata la stima indicativa dei costi complessivi di smantellamento e razionalizzazione delle strutture attive, pari a 45,1 Mln di euro, costi che verranno sostenuti da FSI prima della trasformazione delle aree.

Analogamente si stimano indicativamente i costi che dovranno essere sostenuti costi per interventi di bonifica e messa in sicurezza per ca. 149 Mln di euro (dato parametrico e non ancora verificato sulla base di puntuali analisi).

I costi di urbanizzazione, distinti in opere di urbanizzazione primaria (reti, infrastrutture, parcheggi, ecc.) e opere di urbanizzazione secondaria (verde e spazi pubblici, servizi pubblici), si stimano pari a 213,2 Mln di euro.

Attualmente gli oneri di urbanizzazione, calcolati su un mix funzionale medio, cui viene applicato un coefficiente di riduzione per risparmio energetico, assommerebbero a ca 133,18 Mln di euro.

A copertura dei costi urbanizzativi, oltre agli oneri di urbanizzazione tabellari, contribuiscono 81 Mln di euro previsti all'art. 6 dell'Accordo di Programma, destinati alla realizzazione delle infrastrutture e delle opere di riaménagement urbanistico previste.

Per quanto riguarda funzioni di interesse generale, l'Accordo prevede la realizzazione di 156.498 mq destinati ad Housing Sociale, di cui 67.438 mq min. destinati a canone sociale e moderato, pari al 10% circa sul totale della slp dell'Accordo, la restante parte, pari a 89.060 mq, ad edilizia residenziale agevolata. Il 36% ca. dell'edilizia residenziale sociale viene localizzato nelle zone di Greco-Breda, Lambrate e Rogoredo.

A carico delle operazioni su Farini e Romana è prevista una quota di residenza vincolata ad housing sociale, pari a 96.898 mq e corrispondente al 62% dell'intera quota prevista dall'Adp. Sempre su Farini e Romana è prevista una quota pari a 47.213 destinata ad edilizia convenzionata in locazione e vendita.

Complessivamente una percentuale minima del 40% sul totale dell'edilizia residenziale sociale e convenzionata è destinata alla locazione.

Per quanto riguarda la stima degli interventi trasportistici, il cui finanziamento da parte di FSI trova ragione nella valorizzazione delle aree, l'Accordo ha convenuto di definire un importo iniziale fisso di 50 Mln di euro, di questi:

- 36 anticipati, da destinare alla realizzazione di interventi prioritari, di cui si garantisce la realizzazione,, rinunciando nella fase di anticipazione alla stima delle plusvalenze, rimandata alla contabilità annuale e finale.

- 14 Mln garantiti tramite il 100% delle plusvalenze maturate, rendicontate annualmente, oppure tramite altre fonti di finanziamento se non maturate entro un periodo di 5 anni.

FSI si impegna inoltre alla realizzazione della fermata di Dergano, o alla fermata di Istria o altre fermate sulla cintura nord, previo studio di fattibilità, reperendo finanziamenti non ricadenti sull'accordo.

in criterio è stato adottato in considerazione della difficoltà attuale di stimare il valore delle aree con un buon grado di approssimazione, sia a causa della complessità delle operazioni di sviluppo immobiliare, per il quale si prevede un processo per le aree di Farini, Romana, Genova e San Cristoforo, facilmente eccedente 10 anni, sia a causa della difficoltà di stimare in questa congiuntura i valori di mercato degli immobili finiti nei prossimi anni.

Il calcolo delle plusvalenze attese oltre alla valutazione, non semplice, delle tendenze del mercato immobiliare, comporta inoltre la scelta di una metodologia di stima, nonché e l'assunzione di alcuni parametri, finanziari e non, che contengono purtroppo in questa fase elementi di discrezionalità piuttosto alti, non potendosi appoggiare su progetti tecnici dettagliati.

PARTE II

1. Zona Speciale Farini

Descrizione dell' ambito.

La zona di trasformazione Farini, localizzata nel settore nord-ovest della città, riguarda una superficie complessiva di circa 618.000 mq costituita, per la maggior parte, dalle aree dell'ex scalo merci, e compresa tra le vie Valtellina e dell'Aprica, a nord; Stilicone e Delfico, a sud, e tra due viabilità in rilevato: il cavalcavia Bacula a nord-ovest e il ponte di via Farini a sud-est.

Si tratta di un'area molto estesa e in gran parte dismessa, attraversata dalla linea ferroviaria attiva Milano-Varese e Milano-Centrale Malpensa, all'interno della quale, oltre ai binari ferroviari e ai depositi di scarico delle merci, erano presenti anche strutture di servizio quali le officine ferroviarie San Rocco verso via Stilicone, e le officine ferroviarie denominate "Squadra Rialzo" su via dell'Aprica, quest'ultime recentemente demolite e ricollocate in area più esterna. Oltre alle aree ferroviarie fa parte dell'ambito di trasformazione l'area dell'ex Dogana di via Valtellina di circa 60.000 mq di proprietà Del Fondo Olimpia gestito da Savills Investment Management S.g.R. s.p.a.e ancora parzialmente in uso alla Guardia di Finanza e ad Agenzia delle Dogane; sono altresì presenti modeste aree di proprietà del Comune di Milano, in via Valtellina e tra le vie Calvino e Stilicone occupate rispettivamente da un distributore di carburante e da un immobile sottoutilizzato con attività di servizio comunali.

L'area si colloca in un ambito semicentrale della città con una buona accessibilità, sia di trasporto pubblico che viaria, una discreta dotazione di servizi ma una scarsa presenza di aree a verde, caratterizzata da un tessuto misto, tipico delle zone vicine agli scali ferroviari, in origine caratterizzato da molti depositi, che presenta frange di degrado e disordine morfologico, soprattutto nelle vicinanze del Cimitero Monumentale.

Sono prevalenti le funzioni residenziali a sud-ovest, verso i quartieri compresi tra l'asse del Sempione, viale Monte Ceneri/cavalcavia Bacula e via Procaccini, mentre è più marcato il carattere misto, terziario-produttivo-artigianali a nord-est, verso i quartieri storici di Bovisa e Dergano.

In quest'ambito il tema dell'infrastruttura e della mobilità riveste una rilevanza strategica, la maglia urbana di formazione novecentesca risente della interruzione determinata dalla presenza dello scalo, presentando problemi di congestione nei pochi tracciati che superano la barriera ferroviaria. Le condizioni di accessibilità del trasporto pubblico possono ritenersi buone, se si considerano le autolinee circolari 90, 91 e 92, le linee tranviarie 4 e 14, la stazione Lancetti del Passante Ferroviario, intermedia fra le due importanti stazioni di interscambio di Garibaldi-

Repubblica e Bovisa, e dove fermano le linee S1, S2, S5, S6 e S13, la vicinanza con la linea metropolitana M2 a Garibaldi e la linea M5 a Cenisio.

Lo scalo Farini si posiziona lungo la diagonale nord-ovest/sud-est di Milano la cui trasformazione a scala urbana si è avviata a partire dalla costruzione del Passante Ferroviario.

In questo settore urbano si susseguono infatti importanti interventi che concorrono alla modificazione della città dal centro verso la periferia: a sud-est, gli interventi di Porta Nuova, che comprendono il progetto Garibaldi–Repubblica, nuovo Polo Direzionale della città e le trasformazioni previste nei programmi di Isola-Garibaldi; mentre a nord-ovest si sviluppano i progetti per Bovisa, con l'importante programma per l'area dei Gasometri, già nuovo sito del Politecnico, e di strutture di ricerca di eccellenza.

L'intero ambito è stato inoltre oggetto negli anni di una profonda trasformazione del tessuto funzionale, che da produttivo o legato alla logistica delle merci, con la dismissione dello scalo e delle funzioni doganali, è stato interessato da una diffusa riconversione funzionale e da interventi di rinnovamento del tessuto edilizio.

Nelle aree immediatamente adiacenti lo scalo, a nord, lungo via Lancetti, Aprica, Maloia, sono stati realizzati nuovi complessi terziari con nuove piazze e spazi pedonali e di servizio alla sottostante stazione Lancetti. Tra il 2000 e il 2004 le aree industriali un tempo occupate dall'Alcatel, sono state interessate da un intervento di riuso a carattere terziario, con la realizzazione del Bodio Center. Nello stesso periodo (2001/2003) due interventi su via Valtellina progettati da Benini & Partners Architects hanno realizzato uffici per la nuova sede della Torno Internazionale Milano, oggi sede della McCann Worldgroup. A sud dello scalo, a ridosso della linea ferroviaria Milano-Varese a sud del ponte Bacula, in attuazione del Programma Integrato di Intervento di trasformazione dell'area industriale di via Delfico, è stato realizzato un intervento con funzioni residenziali, una media struttura di vendita, connessioni di viabilità locale, e nuovi spazi a verde di quartiere e parcheggi pubblici.

In quest'ambito sono dunque visibili un insieme di trasformazioni urbanistiche, fatte sia di singoli episodi che di grandi progetti, legate ai processi di riconversione dell'attività produttiva e di ridisegno di estese aree del tessuto urbano che, completando la maglia viaria e inserendo nuovi insediamenti residenziali e terziari, segnano il rinnovamento in corso di questa parte di città.

Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico

Nel complesso lo scalo, si inserisce nel contesto disegnato ad isolati dal Piano Beruto del 1889, che in quest'area registrava già la presenza del bivio ferroviario per la vecchia stazione di smistamento posta ad est dei Bastioni.

Realizzato con il piano di riordinamento ferroviario degli inizi del secolo, lo scalo si presenta infatti come un grande vuoto dove si interrompe il disegno della maglia degli isolati ottocenteschi; se i lati nord ed est sono definiti dalle vie Dell'Aprica e Valtellina, dove si affaccia un tessuto edilizio e urbanistico relativamente ordinato, a sud l'area oltre la linea ferroviaria presenta margini poco risolti. Il margine sud vede infatti susseguirsi un insieme di vuoti e di pieni occupati da funzioni pubbliche insediatesi nel tempo, come depositi auto rimosse, depositi comunali, sedi distaccate dell'Ufficio Tecnico comunale, centri sociali, piccole aree a verde, ecc. Qui la incompletezza del tessuto, oltre che per la presenza del Cimitero Monumentale, costruito nel 1866 appena fuori i bastioni di Porta Volta a sud è dovuta principalmente alla previsione del PRG del 1980 di un tracciato di viabilità primaria non realizzata, la connessione Palizzi-Monumentale, che mantenendone la salvaguardia, ha costituito un'attesa non mantenuta di sistemazione sulle aree.

La presenza della cintura ferroviaria e la localizzazione dello scalo-merci Farini, condizionano storicamente lo sviluppo dell'area anche nella zona a nord; sullo scalo attivo gravitano numerose funzioni produttive, di deposito e di logistica che saldano il tessuto urbano preesistente dei vecchi nuclei di Dergano e Bovisa a nord dello scalo.

La maglia del Piano Beruto disegna infatti il reticolo stradale intorno allo scalo ferroviario fino all'attuale viale della circonvallazione Jenner; appena oltre, localizza ai confini con il Comune di Dergano (che verrà annesso a Milano nel 1923), 'l'Ospedale dei contagiosi A. Bassi' che si realizzerà nel 1896. Si può ancora vedere a sud dell'odierno parco Bassi, la struttura a padiglioni che caratterizzava l'ex complesso ospedaliero oggi sede di servizi, e più a nord, su via Guerzoni, l'ottocentesca villa Hanau prima sede degli uffici amministrativi dell'ospedale.

I piani successivi (Pavia Masera 1912 - Piano Albertini 1934) disegneranno una rete viaria trasversale alle due radiali storiche, Bovisasca e Comasina, e negli anni dell'espansione industriale, si svilupperanno, saldandosi tra loro, i nuclei dei quartieri di Bovisa e Dergano con funzioni miste residenziali produttive e artigianali.

Questi quartieri, in seguito, saranno interessati da fenomeni di dismissione e abbandono delle attività industriali che localizzatesi in adiacenza alla ferrovia e lungo gli assi di penetrazione alla fine dell'ottocento, saranno investite dalla crisi degli anni '70: si tratta delle principali industrie meccaniche (Ceretti e Tanfani), chimiche (Candiani) e farmaceutiche (Carlo Erba).

A sud-ovest, l'ortogonalità delle strade ordinata dall'asse del Sempione orienterà lo sviluppo edilizio novecentesco saturando gli isolati con edificazione a cortina a prevalente funzione residenziale e lasciando l'area, lunga quasi due chilometri, priva di collegamenti trasversali.

La maglia del disegno tardo ottocentesco ingloberà i tracciati storici della Comasina e della Valassina a nord, della Varesina a sud: strade che collegavano la città al territorio e che ancora oggi, convogliano i flussi di traffico verso porta Volta e il centro città.

Sono riconoscibili alcune preesistenze storiche, ville e cascine che testimoniano il passato agricolo della città fuori dalle mura.

A sud dell'area di trasformazione, in via Stilicone, si trova un esempio di dimora patrizia rinascimentale suburbana edificata alla fine del XV secolo: Villa Simonetta. Di proprietà comunale viene restaurata, dopo la distruzione bellica, e adibita a sede della Scuola Civica di Musica, oggi Accademia Internazionale della Musica.

La costruzione dello scalo-merci interessò parte del giardino all'italiana della villa.

Sempre a sud, il macro segno urbano del cimitero Monumentale in stile eclettico progettato da Maciachini e realizzato nel 1866, (progetto vincitore di un concorso), nasce oltre le mura spagnole e si consolida col tempo come un museo a cielo aperto con monumenti realizzati da artisti quali, per citarne solo alcuni, Medardo Rosso, Luca Beltrami, Leonardo Bistolfi, Giacomo Manzù, Arnaldo e Giò Pomodoro. Sul fronte, le principali strutture architettoniche sono disposte a corte in asse al viale alberato dell'attuale viale Ceresio.

All'interno dello scalo l'unico immobile di pregio è rappresentato dall'edificio di via Valtellina1, risalente ai primi decenni del '900, dichiarato recentemente di interesse storico-artistico.

Assetto viabilistico

L'impatto causato dalla presenza della vasta area ferroviaria sulla rete viabilistica del settore urbano è considerevole e riguarda sia le direttrici in senso tangenziale che radiale, anche a causa della conformazione generale della rete primaria urbana, largamente basata sulle circonvallazioni, quali i Bastioni e la circonvallazione filoviaria.

Gli effetti di congestione dovuti all'aggiramento dell'area ferroviaria si riflettono indirettamente anche su alcuni assi di penetrazione, peraltro non sempre ben connessi al sistema urbano. In particolare, sulla direttrice nord-ovest si innesta il raccordo autostradale dell'Autostrada dei Laghi, che costituisce il terminale principale del sistema autostradale in senso nord-sud (Autostrada dei Laghi A8 ed A9) ed in senso est-ovest (A4 Milano Venezia), con i relativi problemi di distribuzione dalla zona Certosa verso i settori centro-orientali di Garibaldi e della Stazione Centrale.

Le maggiori criticità viabilistiche nell'area interessata si verificano quindi in corrispondenza degli scavalchi ferroviari di Bacula e di via Farini e della relativa viabilità di adduzione, quali viale Bodio/p.za Lugano a nord, e via Nono/p.za Cimitero Monumentale a sud, lungo i quali si incanalano i flussi di aggiramento dell'area ferroviaria.

Un ulteriore elemento di criticità è costituito dall'imperfetto innesto sulla viabilità urbana di viale Enrico Fermi, che porta ad aggravare il carico veicolare sull'asse di via Farini/via Valtellina e sul relativo scavalco ferroviario.

Relativamente ai nodi, le maggiori criticità si rilevano principalmente: su p.le Lugano, sul quale gravita anche il sistema di accesso da sud al quartiere di Bovisa ; sul nodo all'imbocco sud del ponte di via Farini, dove si incrociano i flussi provenienti da nord con quelli provenienti dalla direttrice di Viale della Liberazione - viale Don Sturzo - via Cenisio; sul nodo all'imbocco nord del ponte di via Farini, dove convergono i tre assi viari di via Farini, via Bassi e via Valtellina.

Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa

Per la sua collocazione urbana, per le problematiche infrastrutturali all'intorno e per la sua dimensione, la trasformazione di quest'area deve necessariamente cogliere l'opportunità di rispondere alle problematiche riferite sia alla scala cittadina che a quella locale.

Il progetto dovrà avere la capacità di mettersi in relazione con i grandi piani che si stanno sviluppando sull'asse di nord-ovest, quindi a sud con il nuovo polo direzionale di Porta Nuova e a nord con il sistema Bovisa - Quarto Oggiaro - Expo, mentre a scala locale, avere la capacità di creare nuove relazioni morfologiche fra i quartieri separati dalla ferrovia e di dotare la zona di nuovi spazi a verde e nuovi servizi qualificati.

La prossimità con il tessuto urbano consolidato all'intorno, rende l'area idonea alla ricostruzione della continuità funzionale e tipologica tra le parti che separa; la sua trasformazione dovrà tenere conto del recupero delle aree di frangia ed essere attenta alle aree sensibili e alle presenze storico-architettoniche (villa Simonetta, edificio della Dogana).

Per raggiungere tali obiettivi, l'Accordo di Programma interessa anche aree esterne e limitrofe alle Zone Speciali, individuate come *Aree di Riqualificazione*, disciplinate dallo strumento urbanistico generale vigente e finalizzate - nell'ambito degli strumenti attuativi e delle relative convenzioni previste per le zone speciali - alla sistemazione delle reti, dello spazio pubblico e delle attrezzature pubbliche viarie e ciclopedonali, da realizzare anche mediante l'impiego degli oneri di urbanizzazione e dei contributi di monetizzazione derivanti dalla trasformazione. Si tratta per quest'ambito delle aree comunali di via Cenisio e di via Pecetta e del fascio binari tra il ponte di via Farini e la stazione Garibaldi, nonché di piazza Freud, a Garibaldi.

La nuova disciplina prevede, per la trasformazione della Zona Speciale Farini, la realizzazione di un nuovo assetto urbanistico finalizzato a saldare i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria. I piani attuativi previsti, in attuazione della nuova disciplina urbanistica, dovranno pertanto sviluppare un mix urbano caratterizzato dalla presenza di funzioni residenziali, terziarie e commerciali, nonché di residenza agevolata e sociale, in vendita e in affitto, qualificato e arricchito dalla presenza di funzioni di interesse generale, che potrebbero essere connesse alla

presenza nell'ambito di poli universitari e di ricerca, da individuare e precisare meglio in sede di progettazione urbanistica esecutiva.

La capacità edificatoria complessiva, prevista per questa Zona, è di 402.460 mq di superficie lorda di pavimento che viene articolata in due distinte Unità d'intervento afferenti due diverse proprietà: l'Unità Farini-Scalo, con capacità edificatoria di 362.947 mq di slp; l'Unità Farini-Valtellina, con capacità edificatoria di 39.514 mq di slp.

Fanno parte della Zona Speciale Farini l'area di proprietà comunale situata tra via Messina e via Cenisio e l'area posta all'imbocco di via Valtellina appena superato il ponte di via Farini, entrambe destinate alla riqualificazione urbanistica.

Per le due Unità di intervento della Zona Speciale Farini, che potranno avere esecuzione autonoma mediante uno o più piani attuativi distinti, dovrà essere sviluppato un unico Masterplan, al fine di garantire il necessario coordinamento progettuale tra i due strumenti previsti. Per l'unità Farini-scalo, nel caso in cui si ipotizzasse la presentazione di più di un piano attuativo a valle del Masterplan dovrà essere definito ed approvato un Documento di progettazione unitario DPU.

Della volumetria complessiva della Zona Speciale una parte, pari a circa 62.000 mq di slp, di cui 9.878 a carico dell'Unità Valtellina, è destinata alla realizzazione di edilizia residenziale sociale, nell'articolazione tipologica prevista dalle Norme Tecniche di Attuazione allegate all'Accordo di Programma, al fine di garantire un articolato mix sociale. Una ulteriore quota pari a circa 30.000 mq di slp è destinata ad edilizia residenziale convenzionata ordinaria, concentrata sull'unità Farini-scalo. Una quota pari a circa 128.000 mq è destinata a funzioni non residenziali, a garanzia dell'effettivo mix funzionale delle trasformazioni.

Complessivamente i piani attuativi saranno caratterizzati da interventi di ristrutturazione urbanistica con demolizione dei fabbricati esistenti, ad eccezione di singoli manufatti che per i loro caratteri architettonici verranno ritenuti meritevoli di mantenimento; in particolare verrà conservato l'edificio della Dogana in via Valtellina in quanto dichiarato di interesse storico-artistico con Decreto del 23 dicembre 2004.

E' prevista inoltre la possibilità a tutela degli abitanti insediati, da valutare e verificare in sede di pianificazione attuativa, di mantenere due immobili residenziali situati all'interno dello scalo e individuati graficamente nella cartografia allegata all'Accordo di Programma, rispettivamente in via Valtellina n. 5 e 7 e in piazza Lugano n 23.

Alla Zona Speciale Farini viene inoltre associata la Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato. Quest'ultima, in coordinamento con l'Unità Farini-Scalo, sarà soggetta ad un unico piano attuativo e destinata, quale dotazione territoriale, alla realizzazione di un parco pubblico, che costituirà parte del più ampio progetto del Parco lineare dei Navigli previsto dalle Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio del Documento di Piano del PGT vigente.

La trasformazione delle aree dello scalo Farini consentirà pertanto la riqualificazione di un importante settore della città che sconta attualmente la presenza dello scalo dismesso, recuperando quest'area ad un ruolo di 'cerniera' fra nuove centralità urbane.

I nuovi insediamenti consentiranno inoltre la definizione di nuovi margini urbani e di un nuovo parco di livello cittadino, connesso al sistema, esistente e futuro, dello spazio pubblico del settore nord-ovest. La saldatura morfologica tra i tessuti urbani adiacenti sarà consentita anche da interventi di scavalco della barriera rappresentata dalla linea ferroviaria che, ancorché compattata e razionalizzata, rimarrà in esercizio sull'asse centrale dell'area; i possibili interventi connessione trasversale e di parziale copertura delle aree strumentali dovranno garantire dimensioni significative atte a dare continuità anche formale agli spazi a verde.

La scheda di indirizzo per l'assetto del territorio prevede che i nuovi spazi a verde, abbia consistenza pari al 65 % della superficie territoriale,. Il nuovo parco dovrà essere connesso, mediante percorsi ciclo-pedonali, agli interventi di Porta Nuova, Bovisa/Gasometri e Parco Palizzi.

Il disegno dei nuovi lotti fondiari dovrà garantire adeguate connessioni del parco al tessuto morfologico e al sistema degli spazi pubblici esistente, prevedendo varchi significativi di spazio pubblico a verde.

Con la trasformazione urbanistica dell'Unità Farini-Scalo pertanto, oltre alle viabilità di servizio ai nuovi insediamenti e di connessione alla rete locale sono previste connessioni viarie necessarie alla ricucitura e al completamento delle reti pubbliche esistenti previste dal PGT; si tratta della realizzazione della nuova connessione trasversale tra via Caracciolo e via Lancetti, del tracciato di viabilità diagonale (che sarà in particolare oggetto di valutazione in sede di pianificazione attuativa in relazione anche alle indicazioni del PUMS in corso di approvazione), di connessione tra via Bovisasca e via Valtellina, e della connessione di trasporto pubblico tra la M5 in via Cenisio e la stazione Lancetti.

La dimensione dell'intervento e la carenza di connessioni viarie rendono infatti necessario che con la trasformazione urbanistica trovino risoluzione le criticità di alcuni tratti viari e dei nodi sopra descritti. Tuttavia la conformazione e la realizzazione delle nuove connessioni stradali e di trasporto pubblico previste, peraltro da raccordare con altri importanti strumenti di pianificazione contermini, verranno valutate e aggiornate in sede di pianificazione attuativa e in coerenza con le previsioni del PUMS in itinere.

Sul fronte ambientale la vicinanza alla linea ferroviaria comporterà inoltre l'onere di rispondere adeguatamente al tema della protezione del rumore generato dalla presenza della linea ferroviaria.

Nelle Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio allegate al Documento di Piano del PGT, si prevede altresì che l'area di Farini venga trattata come un'area ambientale all'interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico, concentrando il traffico di attraversamento su determinate direttrici, pertanto la progettazione delle direttrici di nuova previsione dovrà garantire particolare attenzione nel mitigare l'impatto con il nuovo parco, con l'edificato adiacente e con le presenze storiche e funzionali più sensibili.

A nord dello scalo, in prossimità di piazzale Lugano e del cavalcavia Bacula, il progetto dovrà raccordarsi, soprattutto per i temi di nuova viabilità, con il nuovo assetto dell'area occupata dall'edificio dismesso di Poste Italiane, inizialmente incluso nel perimetro dell'Accordo di Programma, in seguito stralciato dalla Zona Speciale Farini, e per il quale il Piano di Governo del Territorio prevede una autonoma disciplina di trasformazione urbanistica.

2. Zona Speciale Greco-Breda

Descrizione dell' ambito

L'area di trasformazione Greco-Breda si trova nel settore nord-orientale della città, ed è costituita da due parti separate che stanno a cavallo della ferrovia Milano-Monza.

Una è compresa tra la ferrovia e il quartiere di via Rucellai, a est; l'altra tra la ferrovia e il quartiere della Bicocca, ad ovest.

L'area ad est dei binari, a cavallo della via Ernesto Breda, comprende aree occupate in parte dallo scalo dismesso e in parte da aree libere in stato di degrado, che vengono utilizzate ad orti spontanei.

Queste aree sono il residuo di previsioni sia viabilistiche che ferroviarie oggi superate, nello specifico dal collegamento ferroviario Greco-Martesana e del riassetto della viabilità connesso alla realizzazione della strada interquartiere nord.

L'area ad ovest dei binari, di forma stretta e allungata, comprende invece la stazione di Milano-Greco e altri edifici che rimangono strumentali al servizio ferroviario, e una lunga fascia parallela alla linea ferroviaria che costeggia la via Sesto San Giovanni e il nuovo quartiere Bicocca per tutta la sua lunghezza.

Anche in questo ambito urbano il tema delle connessioni è cruciale, le uniche connessioni esistenti a scavalco della ferrovia sono costituite dai ponti viabilistici di Greco, a sud, e di via Fiume, ai confini comunali; in questo modo l'area risente della carenza di adeguati collegamenti trasversali tra i quartieri, interrotti dalla presenza dello scalo e della ferrovia, e gli altri sono comunque affidati alla maglia della viabilità minore che presenta calibri ridotti insufficienti a rispondere alla domanda generata. Il tema delle connessioni viarie principali è tuttavia demandata al PUMS, in quanto le aree ferroviarie oggetto dell'Accordo non sono in grado di rispondere a questo tema di portata più vasta.

La realizzazione prevista dall'Accordo di Programma, di una connessione trasversale pedonale adeguata, in corrispondenza della stazione, consente invece alla scala locale il collegamento di quest'ambito con il nuovo polo della Bicocca, ad ovest, configurando una nuova importante relazione fra parti di città che oggi non comunicano.

Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico

L'ambito urbano nel quale si colloca l'area di trasformazione è compreso tra gli assi di viale Fulvio Testi e viale Monza, caratterizzato a est, da un tessuto misto di maglia minuta residenziale e produttivo-artigianale, che ha inglobato i nuclei storici preesistenti (Segnanino, Segnano, Greco Milanese, Precotto) di cui permangono tracciati rurali, ville, cascine, mentre a ovest caratterizzato

dalla presenza dei macro isolati di matrice produttiva, sostituiti recentemente da un disegno urbanistico compiuto.

L'ambito in cui lo scalo si colloca è stato investito infatti, nell'ultimo decennio, da forti cambiamenti urbanistici: il progetto di riconversione che ha coinvolto il comparto industriale della Breda-Pirelli ha rappresentato uno dei progetti di trasformazione urbana più significativi della città.

Ne è nato un nuovo quartiere progettato dall'architetto Vittorio Gregotti che ha visto l'insediamento di un polo tecnologico, con presenza di funzioni residenziali e di interesse generale come, l'Università della Bicocca, il teatro degli Arcimboldi e nuovi spazi pubblici.

Si tratta di un'area periferica che per decenni è stata al servizio della grande industria, separata dalla ferrovia, vicino ai confini con il Comune di Sesto San Giovanni che senza soluzione di continuità si salda a nord dell'ambito urbano, il cui tessuto, dopo aver subito un forte declino e degrado legato alla crisi industriale e alla chiusura degli stabilimenti, vede oggi una rinascita legata alla presenza della nuova centralità urbana della Bicocca.

Assetto viabilistico

Il settore urbano interessato dall'area è caratterizzato dalla presenza di numerosi assi viabilistici che si sviluppano in senso nord-sud, tutti caratterizzati da una situazione di sofferenza per quanto riguarda la congestione viabilistica: viale Suzzani, viale Zara, viale Sarca, via Melchiorre Gioia/De Marchi e viale Monza.

Da notare che, di tutti questi assi viabilistici, quello di via Melchiorre Gioia/De Marchi subisce anche una significativa riduzione di capacità in corrispondenza dell'attraversamento del quartiere di Greco e dello scavalco ferroviario di via Breda.

L'interruzione del reticolo viabilistico in senso est-ovest è di notevole impatto sul sistema stradale e riguarda in pratica l'intero settore urbano da p.le Loreto sino al confine comunale, in quanto le connessioni esistenti sono supplite esclusivamente da un reticolo a maglie larghe di strade a carattere locale, dal tracciato a volte tortuoso e frequentemente a senso unico, il che obbliga a percorsi contorti per spostarsi da un lato all'altro del sedime ferroviario.

Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa

Per la Zona Speciale Greco-Breda, è prevista una capacità edificatoria complessiva di 24.000 mq di superficie lorda di pavimento. Tale quota, come illustrato nella Parte I al cap.9, in fase attuativa sarà riservata prevalentemente (21.000 mq di slp) all'edilizia residenziale sociale, mentre la

restante superficie prevista nella misura del 13% della slp complessiva, sarà destinata a spazi commerciali, artigianali e di servizio alla residenza.

Il tema principale da affrontare nella progettazione dell'area di trasformazione, è il ruolo di 'cerniera' che questa dovrà assumere fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria. È prevista una superficie da destinare a verde nella misura del 60% della ST.

La riqualificazione dell'area, soprattutto per la parte ad est della linea ferroviaria, dovrà avvenire attraverso la ridefinizione di un nuovo margine urbano. Questo dovrà prevedere completamenti edilizi, preferibilmente orientati alla residenza sociale e universitaria, vista la prossimità con il nuovo polo universitario e tecnologico della Bicocca e la domanda di residenza temporanea che ne deriva.

La riqualificazione dell'area dovrà essere perseguita mediante il ridisegno delle aree inedificate e degradate tra la via Breda e il quartiere Rucellai e la messa a sistema di queste con l'immediato intorno.

In relazione al nuovo ruolo urbano di 'cerniera' dell'area sarebbe opportuna, in coordinamento con il piano attuativo ma con risorse esterne ad esso, la riqualificazione architettonica e funzionale della stazione ferroviaria di Milano-Greco, come manufatto in grado di rappresentare fisicamente e funzionalmente questa nuova polarità, capace di rispondere alla nuova domanda di servizi, e di garantire le relazioni tra due parti di città oggi collegate solo da un sottopasso pedonale assolutamente non adeguato ai flussi pedonali di attraversamento dell'area.

Il progetto dovrà inoltre affrontare il tema dell'accessibilità infrastrutturale dell'area, da migliorare mediante l'adeguamento della sezione del tracciato stradale di via Breda che presenta una strozzatura in corrispondenza di un piccolo nucleo di cascine ad uso residenziale a nord dell'area che testimoniano il carattere rurale del preesistente borgo storico. Una possibile soluzione alla riqualificazione del tracciato di via Breda potrebbe essere quella di aggirare i manufatti esistenti mediante la deviazione del percorso verso le aree dello scalo in dismissione, con il doppio risultato di mantenere da una parte, l'auspicata continuità della sezione stradale, e riqualificando dall'altra, l'attuale via Breda, oggi sottoposta a un carico di attraversamento notevole, se si pensa che rappresenta un percorso alternativo a viale Monza di collegamento tra il centro città e i confini comunali.

Il progetto dovrà inoltre garantire la continuità dei percorsi ciclo-pedonali sia trasversali, di collegamento tra i diversi quartieri, che longitudinali, di collegamento con il centro città e con i sistemi del verde e dei valori ambientali della zona.

3. Zona Speciale Lambrate

Descrizione dell'ambito

L'ambito urbano in cui si colloca lo scalo di Lambrate si situa nel settore orientale di Milano, al di fuori della cintura ferroviaria nell'omonimo quartiere della periferia est.

Si caratterizza per la presenza consistente delle infrastrutture, che hanno avuto un ruolo determinante nella formazione del tessuto urbano e ne hanno accentuato il carattere intercluso.

La presenza della ferrovia su due lati, a ovest e a sud, la strada provinciale a nord e la Tangenziale ad est, hanno certamente ostacolato le relazioni all'intorno, in special modo con il quartiere dell'Ortica e con la zona di Città Studi, che si trova appena oltre il rilevato della ferrovia. L'area dello scalo, di forma allungata, si pone all'estremità ovest del quartiere, in adiacenza alla ferrovia che corre in rilevato, in posizione baricentrica tra le vie Rombon e Cima.

Lambrate è caratterizzata da un tessuto edilizio e funzionale di tipo misto, residenziale artigianale e produttivo, che si è sviluppato nel dopoguerra in presenza di uno dei comparti industriali più importanti della città, costituito dagli stabilimenti della Innocenti-Maserati, rimasti attivi fino agli inizi degli anni '90. Per molti anni, dopo la chiusura degli impianti, e la dismissione progressiva del suo indotto, l'area, in stato di abbandono, ha rappresentato uno degli scenari post industriali più significativi di Milano.

Oggi, su parte delle aree occupate dagli ex stabilimenti, è stato avviato un Programma di Riqualificazione Urbana che ha dato, come primo esito, l'insediamento del nuovo quartiere residenziale di via Rubattino.

L'assetto funzionale, che registrava una preponderante presenza industriale, si sta continuamente modificando, accogliendo nella riconversione di ex edifici industriali abbandonati o in nuove strutture edilizie, funzioni artigianali, culturali, creative e socio-assistenziali.

Nel 2002 si è insediata nei vecchi stabilimenti ristrutturati della ex Faema in via Ventura, la casa editrice Abitare Segesta, e a seguire l'Art Book della Triennale e la Scuola Politecnica di Design, e sono state realizzate tra le vie Saccardo e Pitteri tre RSA, strutture residenziali per anziani con i relativi centri diurni.

Sono presenti nella zona una buona percentuale di servizi, scuole e istituti religiosi, mentre risultano scarse sia le aree a verde attrezzate, ad esclusione di quelle previste all'interno del PRU Rubattino, e il commercio di vicinato. Quest'ultimo si attesta soprattutto lungo le vie Conte Rosso e Rimembranze di Lambrate cuore del nucleo storico di Lambrate.

Rimane in uso, anche se in condizioni di sottoutilizzo, il grande isolato che ospita la caserma delle Forze Armate di proprietà del Demanio, che si pone come elemento di discontinuità nella grana del tessuto edificato, interrompendo le già carenti relazioni della maglia urbana.

Lo scalo di Lambrate che si dismette, restituisce a questo settore un'area significativa dal punto di vista urbanistico, che si inserisce nel complesso quadro di trasformazioni in atto e può concorrere, insieme ad altre iniziative, al riammagliamento dei tessuti di frangia, alla continuità delle relazioni, alla riqualificazione e al ridisegno del bordo occidentale dell'intero ambito urbano.

Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico

Lambrate è stato, come testimoniano le tracce storiche, un antico insediamento romano, un feudo spagnolo, un comune in epoca napoleonica, prima indipendente (1796-1808), poi annesso alla città di Milano (1808-1816), nuovamente indipendente durante la dominazione austriaca e definitivamente annesso, come molte altre frazioni periferiche, nel 1923.

Il suo territorio era attraversato dal fiume Lambro, da cui prende il nome, e delimitato da due principali radiali storiche che collegavano Milano con il suo territorio: a nord la strada per Bergamo, a sud la strada per Brescia.

Come si è detto, sia l'esistenza della ferrovia che quella del fiume Lambro, determinano l'assetto strutturale della zona che, per la presenza di quest'ultimo, rimane a lungo territorio agricolo, anche quando nel 1864 la costruzione del primo tratto della ferrovia Milano-Brescia, attraversa il Comune all'altezza delle frazioni di Ortica e di Acquabella, dando inizio ai primi cambiamenti significativi dell'area.

Più tardi, nel 1926, con lo sviluppo e la riorganizzazione del nodo ferroviario di Milano previsto dal Piano Pavia Masera del 1912, avviene il definitivo isolamento del quartiere dalla città. Viene infatti realizzato lo smistamento e lo scalo merci, costruito il terrapieno ferroviario che collegherà alla nuova Stazione Centrale rilocalizzata in piazza Duca d'Aosta, e, la prima stazione originariamente costruita in località Ortica, ancora visibile in prossimità del cavalcavia Buccari, chiusa e riposizionata lungo la linea di cintura, nell'attuale piazza Bottini.

Sono riconoscibili all'interno del quartiere, testimonianze di valore storico architettonico quali Villa Folli, di origine seicentesca, e villa Vigoni, di origine quattrocentesca, collegate tra loro dall'antico tracciato di via Conte Rosso; la Cappelletta del cinquecento tra le vie Dardanoni, Bertolazzi e Conte Rosso, e la Chiesa di San Martino in via Saccardo.

Lo sviluppo edilizio di Lambrate ha inizio negli anni trenta senza un preciso disegno urbano, il reticolo viario previsto dal Piano Alberini del 1934 non trova attuazione, gli orientamenti principali

e le regole insediative sono dettate dal tracciato dei nuclei storici esistenti che si saldano lungo la via Conte Rosso e dall'orientamento della ferrovia Milano-Venezia già adottato dai primi capannoni della Innocenti e confermato dal Piano Albertini del '34 e dal PRG del '53.

Gli edifici residenziali si attestano soprattutto intorno a viale Rimembranze e via Rombon, quelli industriali nella parte orientale lungo via Pitteri.

Dopo la seconda guerra mondiale, questo processo ha un rilevante incremento soprattutto in relazione agli stabilimenti industriali, che crescono in maniera smisurata, dando luogo ad una gigantesca area industriale, per la quale viene canalizzato anche il corso del Lambro. Due le zone a prevalente carattere residenziale che si sviluppano e consolidano, una a nord intorno a piazzale delle Rimembranze, via Saccardo, via dei Canzi, via Rombon e una a sud lungo via Cima con presenza anche di servizi pubblici di quartiere.

Assetto viabilistico

Dal punto di vista viabilistico, le criticità in questo settore riguardano prevalentemente la capacità dei sottopassi stradali alla cintura ferroviaria, ed in particolare di quelli di via Porpora e via Bassini, a causa del ridotto calibro della carreggiata nei fornici, risalenti agli anni '30, e dell'interruzione della rete che si verifica su un lungo tratto della cintura ferroviaria, che va da via Bassini sino all'asse di viale Argonne, venendo così a mancare altre possibilità di collegamento tra il quartiere dell'Ortica e il centro della città.

Il quartiere di Lambrate risulta peraltro collegato in modo piuttosto precario verso sud alla direttrice di viale Argonne, che avviene attraverso una viabilità locale di sezione ridotta, regolamentata con un sistema di sensi unici (via Ortica e via San Faustino).

La ricerca di percorsi alternativi al fornice di via Porpora spinge un significativo numero di veicoli a transitare per via Tommaso Pini e il viale delle Rimembranze di Lambrate per imboccare il sottopasso di via Bassini, provocando nelle vie interessate significativi fenomeni di congestione.

Tra i progetti viabilistici previsti dal PUM, vi è la previsione di realizzare un doppio senso di circolazione in via Predil nel tratto tra via Rombon e viale Rimembranze di Lambrate. Una simile soluzione tuttavia sarebbe poco risolutiva, come sopra evidenziato, a causa del livello di congestione presente anche nel sottopasso di via Bassini.

Tale soluzione potrebbe divenire maggiormente risolutiva delle problematiche di interconnessione tra le zone ad est e a ovest della ferrovia se il nuovo asse viario potesse essere prolungato sino a via S. Faustino, sulla quale si potrebbe innestare una nuova interconnessione viabilistica est-ovest attraverso la cintura ferroviaria, nella zona sud di città studi.

I problemi di interconnessione tra una parte e l'altra della cintura ferroviaria, che verrebbero acuiti dal completamento del progetto di riqualificazione dell'area ex Innocenti di via Rubattino per il conseguente incremento dei flussi in direzione del centro città, potrebbero così trovare una soluzione.

L'isolamento della zona in relazione alla città è evidente nella presenza di insufficienti attraversamenti del fascio ferroviario a ovest e a sud, mentre all'interno dell'area l'inadeguatezza del sistema delle relazioni è dato dai grandi isolati urbani e dalla doppia barriera del Lambro e della Tangenziale.

L'allargamento dei fornici o il loro duplicamento da tempo auspicati sembrano di difficile attuazione per il notevole impiego di risorse economiche da investire.

L'accessibilità viabilistica è valida per i flussi che arrivano dall'esterno, sia per la presenza della Tangenziale e in particolare dello svincolo di via Rubattino, che per la presenza della strada provinciale Cassanese; mentre i collegamenti con il centro, attraverso i fornici di via Bassini, San Faustino e via Porpora risultano inadeguati sia per la sezione degli stessi che per la distanza che intercorre tra loro.

Il sistema della mobilità con trasporto pubblico è garantito dalla presenza di due le linee di autobus urbane che attraversano l'ambito, la 75 Gobba-Rubattino e la 54 Lambrate-Piazza Diaz, e di una linea extra urbana, la 924 Lambrate-Cascina Burrone. In posizione limitrofa in piazza Bottini oltre il fornice di via Porpora, queste linee di trasporto su gomma interscambiano con la fermata della linea metropolitana M2.

La stazione ferroviaria di Lambrate, prossima all'area dello scalo, è una stazione passante dove transitano sia treni suburbani S9 che treni regionali e interregionali a breve e media percorrenza e ha un doppio fronte.

Da una parte il moderno fabbricato viaggiatori in mattoni, progettato da Ignazio Gardella negli anni '90 recentemente ristrutturato, in piazza Monte Titano e, dalla parte opposta, in fregio a piazza Bottini il vecchio fabbricato ottocentesco in stile neoclassico

Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa

La Zona Speciale di Lambrate inserita nell'AdP per le aree ferroviarie dismesse e in dismissione di Milano, fa parte di un settore cittadino in continua trasformazione, numerose sono le proposte presentate al vaglio dell'Amministrazione comunale in via Canzi/Bistolfi, in via Rombon, e lungo la via Rubattino.

Modificazioni più macroscopiche legate alla riconversione funzionale di vaste aree non più produttive, sono state gestite dall'Amministrazione, alla fine degli anni '90, con strumenti e

programmi di riqualificazione urbana, con l'obiettivo di restituire alla città non solo un territorio abbandonato e in stato di degrado ma anche un disegno urbano compiuto, con funzioni residenziali, servizi, attività terziarie e commerciali, viabilità, che hanno dato come esito, nelle aree dell'ex Innocenti-Maserati, il nuovo quartiere del PRU Rubattino.

Oggi, trasformazioni più puntuali e disseminate, richiedono altrettanta attenzione e coordinamento per poter raggiungere l'obiettivo di dotare in maniera adeguata un tessuto, come quello di Lambrate, attualmente povero di disegno urbano, di aree a verde, di collegamenti ciclopedonali e viabilistici, in considerazione anche del fatto che l'attuale viabilità, può raggiungere livelli di criticità, in relazione ai nuovi carichi urbanistici che si andranno a insediare .

Per queste ragioni, gli obiettivi della trasformazione relativi a una riqualificazione urbanistica delle aree dello scalo in dismissione, sono finalizzati al ridisegno del margine urbano e degli spazi aperti, tenendo conto della conformazione dell'area e della vicinanza della linea ferroviaria. E' prevista la realizzazione di nuove aree a verde nella quota minima del 60% (superiore al 35% indicato nelle Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio allegate al Documento di Piano del PGT) e il completamento edilizio con residenza sociale, articolata nelle diverse tipologie previste dalle norme di attuazione per un totale di 20.600 mq di slp. A completamento della residenza è previsto l'insediamento di funzioni compatibili che costituiranno il 14% della slp complessiva di progetto quantificata in 24.000 mq di slp.

E' prevista inoltre la possibilità, da verificare in sede di pianificazione attuativa, di stralciare - a tutela degli inquilini insediati e in pendenza di provvedimenti in corso – l'edificio esistente posto in via Saccardo al civico 8 e individuato nella planimetria allegata al presente Accordo di Programma. In tal caso la slp corrispondente all'immobile stralciato sarà detratta dalla superficie lorda di pavimento complessiva prevista per la zona speciale.

L'indicazione di insediare funzioni di interesse generale quali l'edilizia residenziale sociale rivolta anche alla residenza temporanea e universitaria, costituiscono obiettivi specifici dell'area derivanti da una lettura complessiva dell'ambito e da attente valutazioni alternative emerse durante l'analisi, che hanno soppesato insieme alle diverse esigenze funzionali e alle necessità di ridisegno urbano anche le problematiche, i temi aperti, le vocazioni dell'intero ambito.

Poiché la presenza nel quartiere di funzioni qualificate è già registrabile nei processi di riconversione funzionale della zona, è sembrato opportuno incentivare questa tendenza in modo che il processo virtuoso di rinnovo avviato, abbia un'ulteriore impulso, senza aggravare troppo la funzionalità della rete stradale già oggi in condizioni di criticità.

La presenza di funzioni di eccellenza come l'Università, nell'adiacente Città Studi e all'interno dell'ambito, può orientare la scelta di insediare funzioni connesse alle necessità dell'utenza come la residenza universitaria.

Relativamente all'accessibilità, obiettivi forti di progetto dovranno garantire sull'area delle salvaguardie per la realizzazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico locale, preferibilmente su ferro, che colleghi meglio l'area destinata a servizi del PRU Rubattino, le aree in corso di trasformazione tra il PRU e la ferrovia, e la stazione di Lambrate.

Non sono invece previste aperture di ulteriori fornici viabilistici per il completamento della rete esistente.

In coerenza con gli obiettivi del PTG riassunti nelle Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio, del piano del verde e dei programmi dell'Amministrazione attualmente allo studio, si deve garantire all'interno dell'area, la connessione ai sistemi di verde e di ciclo-pedonalità presenti e previsti nell'ambito.

4. Zona Speciale Romana

Descrizione dell'ambito.

Lo scalo Romana si situa lungo la cintura ferroviaria sud di Milano e si sviluppa in direzione est-ovest in prossimità dell'antica Porta Romana, lungo lo storico asse radiale di Corso Lodi/via Emilia. Lo scalo è delimitato a nord dal tracciato anulare di Viale Isonzo e Piazza Trento, ovvero da un tratto della circonvallazione "Viali delle Regioni", a sud dai tracciati delle vie di quartiere Giovanni Lorenzini e Brembo, mentre ad est e ad ovest lo scalo è delimitato dai due tracciati radiali, rispettivamente Corso Lodi e via Giuseppe Ripamonti, e dai due cavalcavia necessari al superamento della cintura ferroviaria in esercizio che attraversa l'area alla quota di campagna. Il passaggio sull'asse Lodi/Romana della terza linea metropolitana di Milano, con la fermata Lodi TIBB adiacente allo scalo in trasformazione, rende il nodo di Piazzale Lodi un punto strategico di scambio tra flussi diversi.

Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico

Le origini e la conformazione dello Scalo Romana risalgono alle linee del Piano studiato da Cesare Beruto (1884), in base a cui si sono orientate e costituite le trasformazioni e gli ampliamenti della città tard'ottocentesca. Fuori dalle maglie e dagli isolati disegnati esteriormente alla circonvallazione dei bastioni il piano Beruto ritaglia gli ambiti e le aree dei nuovi scali merci ferroviari che, nel caso specifico dello scalo di Porta Romana, non subisce modificazioni o aggiornamenti successivi, mantenendo la sua forma e i suoi caratteri invariati fino ad oggi.

La cintura ferroviaria sud e lo scalo Romana hanno favorito e determinato una forte differenziazione dei caratteri urbani e architettonici presenti nei tessuti a nord e a sud della cintura stessa: il versante nord si affaccia verso il centro della città e presenta caratteri urbani e residenziali tipici della città tard'ottocentesca e novecentesca, mentre a sud si formano aree industriali e artigianali più sfrangiate, edificazione mista e frammentaria, con dimensioni maggiori degli isolati in cui si perde progressivamente la cortina edilizia, presente solo nel primo tratto di via Brembo, prossimo a Corso Lodi.

Dal punto di vista funzionale la sostanziale riduzione dell'artigianale produttivo a favore del commercio al dettaglio e in parte di funzioni terziario-amministrative e residenziali, caratterizza tutta questa parte di città. Via Ripamonti e soprattutto Corso Lodi si identificano come gli assi commerciali principali, con commercio al dettaglio e negozi ai piani terra della cortina edilizia.

Ma ciò che fortemente si determina come un catalizzatore e attrattore alla scala territoriale/regionale è la presenza, ad ovest di parco Ravizza, della sede dell'Università Commerciale Luigi Bocconi. L'ateneo privato ha recentemente ampliato la sua sede storica di via

Sarfatti determinano un complesso universitario specializzato che caratterizza decisamente i flussi e le dinamiche di questa porzione di città, prossima all'area di trasformazione dello scalo Romana.

Il tessuto urbano a sud dello scalo ferroviario presenta evidenti differenze nel fronte verso Corso Lodi, rispetto al versante che affaccia su via Ripamonti.

Si identifica allo stato attuale come ambito in forte trasformazione, dai caratteri originari industriali-artigianali e dedicati alla logistica, legati alla presenza dello scalo merci, ormai in disuso o in corso di ridestinazione funzionale, misti a puntuali edificazioni residenziali, frammentate e discontinue. Una presenza importante, motore di ulteriori trasformazioni dell'ambito e che introduce una nuova forte vocazione dello stesso, è il complesso, in corso di completamento, della Fondazione Prada.

Assetto viabilistico

L'area dell'ex scalo ferroviario di Porta Romana è delimitata su tre lati da altrettanti assi primari e fortemente congestionati della viabilità cittadina, vale a dire C.so Lodi a est, viale Isonzo a nord e via Ripamonti ad ovest.

Inoltre, poco più a sud, una ulteriore criticità è costituita dall'interruzione della continuità della rete primaria in senso est-ovest, qui costituita dall'anello di circonvallazione più esterno (via Giovanni da Cermenate – viale Ortles), all'altezza di via Ripamonti.

Gli assi viari sopra citati sono in ogni caso caratterizzati da elevati livelli di congestione e che potrebbero essere messi ulteriormente in crisi dall'aumento del carico urbanistico su questo settore urbano conseguente a nuovi insediamenti nell'area in oggetto.

Ulteriori criticità sono presenti anche nel tratto di via Ripamonti da viale Quaranta sino ai Bastioni, a causa di una sezione ridotta del calibro stradale sul quale insiste, in parte in promiscuo ed in parte in corsia riservata, una linea di forza tranviaria, con gravi problemi di interferenza tra il traffico privato e il mezzo pubblico.

Anche in viale Isonzo la presenza del capolinea 90/91 sulla sede stradale è causa di rilevanti interferenze tra il mezzo privato ed il mezzo pubblico, con riduzione della capacità di smaltimento veicolare della carreggiata.

Infine, si segnala un problema di congestione all'intersezione tra via Lorenzini e via Ripamonti, evidentemente causata dai flussi di aggiramento dell'ostacolo costituito dall'area ferroviaria.

L'ipotesi di ripristinare la continuità degli assi stradali nel senso nord-sud offrirebbe l'opportunità di realizzare una viabilità alternativa ai tratti più congestionati di via Ripamonti, che potrebbe essere così destinata al solo trasporto pubblico.

Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa

La Zona Speciale dello scalo di Porta Romana, fa parte di un ambito cittadino prevalentemente consolidato in cui gli specifici obiettivi dell'Amministrazione comunale rispetto alla trasformazione dello scalo, gravitano sulla realizzazione della nuova stazione ferroviaria come nuova centralità urbana integrata ai flussi della metropolitana MM3-Lodi T.I.B.B.

La nuova stazione dovrà costruire relazioni fisiche molteplici e coesistenti: sarà caratterizzata da un doppio fronte urbano a nord verso piazzale Lodi e a sud verso via Brembo, sarà integrata con funzioni terziarie, commerciali e di servizio e dovrà scambiare al suolo con i mezzi pubblici/privati di superficie della circoscrizione, mentre nel sottosuolo sarà un raccoglitore dei flussi opportunamente da ridistribuire. La nuova polarità fisica, morfologica e funzionale potrà così contribuire alla razionalizzazione e ottimizzazione degli scambi, delle reti e dei flussi metropolitani.

Gli accessi ai parcheggi pubblici a servizio della stazione e per il recapito di persone ("kiss and ride") dovranno necessariamente essere accessibili da via Brembo in quanto fronte esterno della nuova centralità, al fine quindi di non caricare di ulteriori flussi di traffico veicolare i nodi esistenti già fortemente congestionati.

Ma il progetto dell'area dello scalo dovrà anche pensare e realizzare un nuovo assetto urbanistico capace di stabilire relazioni dirette tra i quartieri a nord e a sud dello scalo stesso, qualificandosi con ulteriori funzioni d'interesse generale legate alla presenza dell'università Bocconi, progettando ambiti per la residenza universitaria e spazi per la ricerca, senza trascurare, anzi privilegiando le aree a parco, previste nell'Accordo nella misura del 50% (nella Scheda di indirizzo per l'assetto del territorio allegata al Documento di Piano del PGT viene indicato come obiettivo da raggiungere una superficie minima di spazi a parco non inferiore al 40% della superficie territoriale) e garantendo la continuità delle connessioni ciclo-pedonali sia in direzione est-ovest che nord-sud, favorendo tali attraversamenti anche attraverso l'ipotesi di un abbassamento della rete ferroviaria. Dovrà quindi garantire il collegamento ciclopedonale sia con la rete esistente che con quella programmata (in particolare da porre l'attenzione al PRU Pompeo Leoni).

La nuova disciplina urbanistica propone nella Zona Speciale Romana un sistema dello spazio pubblico complessivo che dovrà realizzare un nuovo parco urbano unitario, di forma compatta e di connessione dei tessuti posti a nord e a sud, fruibile quindi allo stesso modo da entrambi i versanti. La parziale copertura dei binari da realizzare consente di pensare al nuovo parco in relazione ai nuovi spazi pubblici del sistema stazione.

Per il complessivo sistema degli spazi pubblici e di uso pubblico viene indicato nella scheda di indirizzo come obiettivo importante il raggiungimento di una superficie non inferiore al 60% della superficie territoriale dell'ambito.

Dovrà essere garantita la realizzazione di un collegamento coperto pedonale tra la stazione dei treni e la stazione Lodi TIBB della linea metropolitana 3. Nel caso gli approfondimenti legati alla fase attuativa confermino la difficoltà a realizzare un sottopasso pedonale, tale connessione dovrà comunque essere garantita all'interno delle strutture realizzate in superficie. Seguendo la stessa logica di localizzazione degli accessi ai parcheggi pubblici a servizio della nuova stazione, al fine di non congestionare ulteriormente gli assi di Corso Lodi e di via Ripamonti, tutti gli accessi diretti all'area di trasformazione dovranno avvenire a nord da viale Isonzo e a sud da via Brembo.

Dovranno infine essere previsti gli interventi di protezione o di mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria per tutto l'ambito di trasformazione, ai sensi della normativa vigente in materia ("Legge-quadro sull'inquinamento acustico" n. 447 del 26/10/1995 e successive integrazioni e modificazioni; DM 29/11/2000 "*Criteria per la predisposizione...dei piani per gli interventi di contenimento e abbattimento del rumore*").

Dal punto di vista quantitativo il parametro di edificabilità massima di progetto per la Zona Speciale Romana è pari a 164.000 mq di s.l.p., di cui 34.850 min. destinati alla residenza sociale, 17.000 min. alla residenza convenzionata e la restante parte da destinare ad mix urbano da sviluppare in sede di progettazione urbanistica esecutiva, in cui si prevede però un minimo di funzioni non residenziali pari al 30% della slp complessiva.

5. Zona Speciale Rogoredo

Descrizione dell'ambito.

Lo scalo Rogoredo si localizza nel versante Sud-Est della città, in un ambito periferico, prossimo al confine amministrativo del Comune di Milano e compreso tra importanti infrastrutture di scala territoriale. Si caratterizza per la prossimità alla Stazione Ferroviaria Rogoredo, lungo la linea per Piacenza/Bologna, linea su cui nel dicembre 2008 è stato inaugurato l'avvio del treno Frecciarossa ad Alta Velocità (Stazione Centrale di Milano / Bologna).

Lo scalo in dismissione è prossimo al raccordo per l'Autostrada del Sole A1 e al nodo di svincolo con la Tangenziale Est, a sua volta diretta connessione con il non lontano aeroporto di Linate.

L'ambito si sviluppa sul versante nord dell'asse Via Emilia/ Corso Lodi – Corso di Porta Romana e risulta direttamente collegato anche col centro della città, sia viabilisticamente che attraverso la terza linea metropolitana (fermate di Porto di Mare e Rogoredo).

Ad est dello scalo e della linea ferroviaria si situa il grande ambito di riqualificazione "Santa Giulia" Rogoredo-Montecity, un ambizioso progetto del 2004, in corso di realizzazione/in parte realizzato.

Lo scalo Rogoredo risulta quindi in un contesto fortemente infrastrutturato compreso, da una parte, ad Est della linea ferroviaria, dalla vasta area di riqualificazione Montecity-Rogoredo, e dall'altra parte, nel versante urbano ovest, lungo via Vincenzo Toffetti, dalla presenza di una vasta area industriale e artigianale. Magazzini, depositi e capannoni in parte anche commerciali, caratterizzano gli isolati prossimi allo scalo in dismissione. Si configurano invece con caratteri prevalentemente residenziali gli isolati costruiti attorno alle vie Carlo Marocchetti, Carlo Boncompagni, Martinengo e Codogno, gravitanti su Piazzale Corvetto e Piazzale Bologna, ambiti decisamente più urbani e consolidati.

Assetto viabilistico

La maggiore criticità presente nell'area è costituita dall'attuale sistema di accesso del tratto terminale dell'Autosole e della viabilità secondaria (Via Cassinis) a questa parallela. E' presumibile che l'attuazione del progetto di realizzazione del nuovo ingresso della Strada Pauledese dalla tangenziale est a viale Puglie, consentirà di diminuire significativamente il carico di traffico che insiste sul tratto terminale dell'Autostrada del Sole e piazzale Corvetto.

L'ottima accessibilità stradale e ferroviaria e il miglioramento della circolazione conseguente alla realizzazione del nuovo ingresso della Pauledese, rendono l'area ferroviaria dismessa facilmente accessibile e raggiungibile.

Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa

Nella Zona Speciale Rogoredo si prevede il completamento del tessuto urbanistico mediante la realizzazione di edilizia residenziale sociale nelle diverse tipologie previste dalla normativa tecnica di attuazione allegata al presente Accordo di Programma. La definizione del sistema dello spazio pubblico viene indicata in uno sviluppo lineare delle aree a verde, al fine di integrare il sistema delle relazioni ciclo-pedonali, con l'obiettivo di raggiungere una complessiva destinazione a verde di almeno il 55% della superficie territoriale (superiore al 30% previsto dalle Schede di Indirizzo allegate al Documento di Piano del PGT vigente). La continuità delle connessioni ciclo-pedonali dovrà prestare attenzione alla qualità della relazione tra parco Alessandrini a nord, la stazione di Rogoredo e le aree a verde di Porto di Mare, a sud. Coerentemente agli obiettivi indicati, lo sviluppo delle aree di concentrazione fondiaria dovrà localizzarsi in relazione all'assetto lineare indicato per i nuovi spazi pubblici. Dovranno essere escluse le attività produttive insalubri e rumorose e le attività commerciali di grande superficie di vendita, in particolare si prevede che il 13% della slp complessiva sia destinata a funzioni compatibili e complementari alla residenza, infine si indica la localizzazione interrata dei nuovi parcheggi pertinenziali.

Dal punto di vista quantitativo la Normativa Tecnica prevede per la Zona Speciale Rogoredo, 14.000 mq di slp da destinare a edilizia residenziale sociale, e 2.000 mq da destinare a funzioni complementari alla residenza, per complessivi 16.000 mq.

6. Zona Speciale Genova

Descrizione dell'ambito.

La Zona Speciale di Porta Genova, insieme a quella di San Cristoforo, forma un'ampia fascia in dismissione nel versante sud-ovest di Milano, sviluppandosi lungo la direttrice del Naviglio Grande e in asse con la radiale Vigevano-Ticino. Si tratta di una dismissione da tempo auspicata che riguarda l'ultimo tratto della linea Milano-Mortara, dalle aree interessate dal progetto di stazione autocucette a San Cristoforo fino alla stazione di Porta Genova. Una fascia che, parallelamente allo storico Naviglio Grande, mette in relazione una serie di aree libere e di quartieri dal confine comunale fino alla cerchia delle mura tardo cinquecentesche.

L'ambito di Porta Genova inoltre si inserisce in un contesto urbano e storico-architettonico di grande interesse sia per localizzazione che per caratteristiche intrinseche, incuneato fra il quartiere Giambellino/Tortona, sviluppato sulla direttrice per Vigevano e il quartiere dei Navigli a sud e in relazione diretta, attraverso corso Colombo e via Vigevano, con il sistema dei Bastioni e la Darsena e potenzialmente con il sistema di verde di Parco Solari e via Dezza.

Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico.

L'asta si caratterizza per una logica insediativa che ha nel tempo moltiplicato i tracciati delle infrastrutture alla scala territoriale: alla storica strada per Vigevano e il Ticino, affiancata al Naviglio Grande, si è aggiunta la via ferrata nel 1870 quando la linea per Mortara-Vigevano fu collegata alla Milano-Torino, che correva a nord del Cimitero Monumentale, diramandosi con un lungo raccordo che aggirava tutto il lato ovest di Milano.

L'ambito ha la sua 'testa' urbana nella Stazione di Porta Genova, dove si inserisce in un tessuto urbano tard'ottocentesco che si relaziona con i primi borghi edificati esterni alle antiche mura spagnole di Milano, o Bastioni, ma separa il quartiere storico sorto fra i Navigli dal quartiere di via Tortona, di origine industriale e popolare, oggi profondamente trasformato funzionalmente e architettonicamente nel distretto del design.

Il tessuto urbano posto ad ovest della stazione e a nord della linea (zona di via Savona, via Tortona) si articola in un reticolo di vie strette di matrice spontanea, parallele alla linea ferroviaria e di vie ortogonali disegnate dal piano Pavia Maserà (via Bergognone. Via Stendhal) che, fino alla circonvallazione di viale Cassala, non hanno avuto la forza di superare la linea ferroviaria. Il disegno del piano si infrange infatti sulla ferrovia e l'edificazione su cortina assume qui caratteri progressivamente più discontinui e di retro.

Assottigliato nella linea ferroviaria, l'ambito corre poi parallelo all'Alzaia Naviglio Grande e, superata l'antica chiesa di San Cristoforo, forma una barriera fisica lungo tutto lo sviluppo del quartiere Giambellino. Negli ultimi decenni lungo quest'asta, in via Giambellino e in via Savona-Tolstoj, si sono realizzati una serie di interventi di riuso urbanistico ed edilizio che, con la

dismissione della scalo e di parte della linea ferroviaria, hanno oggi l'opportunità di essere messi in relazione diretta.

Il piazzale della stazione costituisce invece il fulcro prospettico dell'asse del quartiere di Porta Genova, e di quello via Vigevano, l'uno in connessione diretta con il Carrobbio e con il tracciato storico di via Torino, l'altro con il sistema Darsena-Porta Ticinese.

Morfologicamente, sul vecchio tracciato della cintura ferroviaria che proseguiva dalla stazione di Porta Genova verso nord, abbracciando il lato ovest della città, il tracciato sinuoso delle strutture della stazione prosegue a collegarsi con il fronte est del Parco di via Solari, con l'andamento sinuoso di via Dezza, per connettersi potenzialmente con l'invaso dei giardini di via Pagano.

L'assetto originario di questo settore urbano, prima degli interventi ottocenteschi, è descrivibile nella stretta relazione che la forma della città di Milano ha instaurato con la geografia del suo territorio, ovvero nelle modalità di scambio città/campagna che l'assetto territoriale assume. Dal progressivo consolidarsi dei Borghi fuori le mura, la via di comunicazione d'acqua assume sempre più importanza territoriale: oltre a regolare l'irrigazione delle campagne, incrementa i trasporti e i commerci e diventa matrice degli isolati produttivi. Con il secondo borgo sul Naviglio Pavese, il sistema navigabile e il trasporto sulle vie d'acqua raggiunsero il massimo livello di espansione: venne riprogettato l'intero sistema d'ingresso alla città, viene definita la forma e la struttura della Darsena, e costruiva la Porta Ticinese disegnata dal Cagnola.

L'infrastrutturazione ferroviaria della metà dell'800 e la costruzione della linea per Mortara-Vigevano, parallelamente all'esistente linea d'acqua e di terra, oltre a sovrapporre la linea del ferro, influenza fortemente l'assetto attuale dell'area di Porta Genova: da una parte ridisegna il sistema di connessioni con i bastioni e il centro storico, costruendo la stazione come fronte urbano e residenziale; dall'altra organizza l'insediamento industriale nel versante nord verso la campagna formando il margine frastagliato lungo la linea del ferro.

La maglia ortogonale disegnata dai piani otto-novecenteschi è indifferente ai rapporti storici tra borghi d'acqua e navigli, declassando e progressivamente annullando il ruolo infrastrutturale dei canali.

L'ambito è assoggettato alle disposizioni del Vincolo Paesistico Naviglio Grande e Pavese (parte III del D.Lgs 42/2004, ex lege 1497/39) approvato nel 1985 con deliberazione della GRL n.5/62221. Inoltre è in corso di ridefinizione da parte dell'Autorità competente uno specifico vincolo storico-architettonico relativo alla stazione di Porta Genova ed alcune strutture limitrofe..

Se la lenta trasformazione della città e la resistenza delle tracce storiche hanno preservato una parte dei caratteri morfologici e tipologici della porzione urbana in questione, la pianificazione e le politiche di tutela ambientale sono state indirizzate verso la tutela e la conservazione dei beni e dei valori presenti, riconoscendo il tessuto di valore ambientale, edifici di valore storico-

testimoniale oltre a quelli di valore storico-monumentale, limitando i margini di intervento all'interno di presupposti di carattere conservativo.

L'ambito di Porta Genova lambisce il complesso parrocchiale storico di San Cristoforo, con vincolo monumentale.

Assetto viabilistico

La presenza dello scalo ferroviario è causa dell'interruzione del reticolo viabilistico nell'intero tratto che intercorre tra la circonvallazione filoviaria ed i Bastioni. La necessità, da parte del traffico veicolare, di aggirare l'ostacolo dell'area ferroviaria contribuisce ad aggravare la congestione lungo i Bastioni (viale Papiniano), sulla circonvallazione filoviaria (viale Cassala) e nel tratto più centrale di via Solari, presso l'intersezione con via Coni Zugna.

Lungo i Bastioni, la criticità è acuita per la presenza, sullo spartitraffico di viale Papiniano, di un importante mercato rionale, con gravi implicazioni anche per quanto riguarda la sicurezza stradale.

Ulteriori criticità si verificano lungo la Ripa di Porta Ticinese ed in via Valenza, ed in particolare in corrispondenza del ponte sul naviglio, a causa della promiscuità tra il mezzo pubblico e il traffico privato e della limitatezza delle geometrie stradali.

Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa

Gli indirizzi strategici che il PGT ha definito per la trasformazione dello scalo Genova e San Cristoforo sono connessi alla volontà di realizzare il parco lineare parallelamente all'asta Naviglio Grande e sono ancorati a forti orientamenti progettuali: una significativa realizzazione di spazi pubblici, a verde e di connessione; il rispetto o il confronto attento con le caratteristiche paesaggistiche storiche; la continuità ciclo-pedonale lungo tutto lo sviluppo dell'ambito fino a San Cristoforo, il ruolo funzionale di cerniera della stazione.

La dismissione del tronco ferroviario di Porta Genova, dalla stazione di San Cristoforo fino alla stazione di Porta Genova, consentirà infatti di realizzare un percorso ciclo-pedonale che potrà mettere a sistema una serie di spazi verdi esistenti o di futura realizzazione che, unitamente alla riqualificazione dell'alzaia del Naviglio Grande, costituirà un sistema di parco lineare dal confine comunale con Corsico fino alla cerchia delle mura tardo cinquecentesche.

Dal punto di vista quantitativo il parametro di edificabilità massima per la Zona Speciale Genova è pari a 44.000 mq di s.l.p. Si prevede l'insediamento prevalente di funzioni non residenziali e un massimo di funzioni residenziali pari al 30% della slp complessiva, di cui 4.000 mq destinati a edilizia residenziale sociale, allo scopo di rafforzare il significato di polarità pubblica urbana delle aree dell'ex stazione ferroviaria, e di orientare la trasformazione funzionale verso attività a rafforzamento e supporto della vocazione attuale dell'ambito, legata alla creatività e alla

produzione/esposizione del sistema moda-, nonché di non gravare ulteriormente sulla rete viabilistica locale e di attraversamento.

La continuità ciclo-pedonale in corrispondenza della chiesa di San Curato d'Ars, a est della stazione di San Cristoforo, si sposta dal lato nord al lato sud della linea ferroviaria e sarà garantita mediante una passerella ciclopedonale.

Il sistema degli spazi aperti a terminale del parco lineare sul Naviglio si porrà in relazione con i parchi e gli spazi pubblici dell'intorno (Darsena, Parco Solari, Parco Argelati) coinvolgendo la riqualificazione e il ridisegno del piazzale della stazione.

Il piano attuativo, in coerenza con il PUMS in corso di definizione, dovrà risolvere anche il tema del completamento del reticolo stradale; è previsto infatti il completamento della viabilità locale oggi interrotta dalla linea ferroviaria, con lo scopo di alleggerire il traffico passante su via Valenza ed eliminare il transito veicolare lungo il primo tratto dell'alzaia del Naviglio. La riqualificazione e il riassetto della viabilità dovrà tener conto dei caratteri ambientali da tutelare.

Il progetto di trasformazione dovrà garantire la realizzazione di manufatti consoni alle caratteristiche della zona, non imponendo elevate altezze nel caso di scavalco sul naviglio. In relazione al quadro infrastrutturale il progetto di trasformazione potrà garantire la realizzazione in sottosuolo di parcheggi pertinenziali delle nuove attività e per residenti, anche aggiuntivi ai minimi di legge, al fine di rispondere al fabbisogno locale, evitando concentrazioni di parcheggi pubblici, attrattori di traffico, per i quali è più utile una localizzazione più esterna.

Per quanto riguarda il sistema degli spazi pubblici è prevista la realizzazione di una superficie a parco non inferiore al 50% della superficie territoriale della zona di intervento (superiore al 30% previsto dalle Schede di Indirizzo allegate al Documento di Piano del PGT vigente).

7. Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato

Descrizione dell'ambito.

L'ambito è costituito dall'area libera, posta a sud della linea Milano-Mortara, che si sviluppa parallelamente alla ferrovia dal confine Comunale con Corsico fino ad oltrepassare la stazione, comprende inoltre l'area che ospita le attrezzature sportive del Dopo Lavoro Ferroviario di piazza Tirana e le aree strumentali della stazione Milano-San Cristoforo.

L'area, precedentemente in parte interessata dalle urbanizzazioni, poi non realizzate, di un Piano di Zona, fu destinata alla realizzazione di un nuovo terminal per il servizio autocucette connesso alla Stazione di Milano-San Cristoforo, su progetto di Aldo Rossi e Gianni Braghieri. La parziale realizzazione di quel progetto ha lasciato sull'area la struttura dell'edificio del terminal, incompiuto e mai utilizzato, ma anche la il cavalcavia Giordani, che mette in relazione i quartieri a nord della linea ferroviaria e quelli a sud, e che venne attuato in seguito con il PRU di via Bisceglie, e dotato di una rampa di accesso all'area.

Assetto viabilistico

In un contesto di forte congestionamento di traffico veicolare sia in entrata che in uscita dalla città lungo le arterie Giambellino e Lorenteggio, si mette in evidenza come il servizio pubblico preveda di integrare la già buona copertura di mezzi pubblici di superficie, con la nuova linea metropolitana M4 che collegherà Lorenteggio con Linate. Il capolinea della nuova metropolitana è previsto in coincidenza di Piazza Tirana che, assieme alla nuova stazione ferroviaria, si configura come nuovo importante centro di interscambio modale.

La promozione e il sostegno di forme qualificate ed ecologiche di scambio, integrata all'elevato congestionamento di via Giambellino e alla dismissione della fascia ferroviaria, supportano la scelta strategica di appoggiare a forme alternative di mobilità, quali il trasporto su ferro e i percorsi ciclabili, le future trasformazioni dell'asta Naviglio Grande.

Le criticità sugli assi viari di questo settore si rilevano prevalentemente sulla viabilità parallela al sedime ferroviario (Lorenteggio - Gonin/Giambellino – Alzaia Naviglio Grande e Ludovico il Moro) mentre, per quanto riguarda la viabilità trasversale, la recente realizzazione del ponte sulla ferrovia e sul naviglio di via Giordani ha consentito di migliorare i collegamenti viabilistici in senso nord-sud. Relativamente a queste, il problema è a questo punto prevalentemente costituito dalla limitata capacità ai nodi, quali gli incroci tra via Giordani e via Gonin e tra il Cavalcavia Don Milani con via Giambellino.

La previsione del PUMS di realizzare una nuova connessione tra via Giordani e viale Faenza/Famagosta potrebbe contribuire anche a sgravare via Ludovico il Moro dal traffico sia in senso nord-sud che in senso est-ovest.

Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa

Il progetto di trasformazione dell'ambito San Cristoforo si correla fortemente con la trasformazione dell'ambito di Porta Genova, in quanto con la dismissione del tronco ferroviario dalla stazione di San Cristoforo fino a quella di Porta Genova, si potrà vedere realizzata l'idea del parco lineare lungo il Naviglio Grande, mettendo in rete tutta la ricchezza di spazi verdi e di percorsi che si inanellano lungo questa direttrice.

Di questo obiettivo strategico generale la Zona Speciale di San Cristoforo rappresenta una componente di grande rilevanza, sia per estensione, pari a circa 140.000 mq, integralmente destinata a parco attrezzato, sia per collocazione strategica, posta com'è sull'asta del Naviglio, in corrispondenza dell'importante nodo infrastrutturale della stazione, e con la possibilità di costituire una zona di relazione fra il quartiere Giambellino e il quartiere Barona, posti a nord e a sud della linea ferroviaria.

Oltre ad appartenere al sistema territoriale ciclabile che va dal centro città (Darsena) al Ticino, la realizzazione del parco correlata alla sistemazione delle aree libere lungo il Naviglio Grande rappresenta infatti per i quartieri che vi si affacciano una importantissima risorsa di verde alla scala locale.

Il progetto del parco valuterà le possibilità e opportunità di recupero della struttura incompleta del terminal autocucette e della rampa di accesso al cavalcavia con possibilità di inserimento di funzioni pubbliche o di interesse generale coerenti al parco con il parco e relazionandosi alla vocazione sportivo-ricreativa dell'asta del Naviglio Grande, qualificata dalla presenza delle strutture delle Canottieri Olona, Milano e San Cristoforo.

A nord della linea Milano-Mortara è prevista la definitiva acquisizione nel sistema degli spazi e attrezzature pubbliche delle aree del Dopo Lavoro Ferroviario di piazza Tirana e la riqualificazione della stazione ferroviaria San Cristoforo in funzione di un polo di interscambio con la nuova stazione metropolitana M4. L'inserimento della nuova stazione metropolitana nelle aree tra la stazione ferroviaria e il Naviglio dovrà garantire l'accessibilità ciclopedonale da via Ludovico il Moro e da piazza Tirana, connettendosi all'Alzaia del Naviglio e alla stazione ferroviaria. La realizzazione di questo importantissimo intervento dovrà tuttavia misurarsi con i caratteri ambientali del sito garantendo la continuità delle aree a verde.

L'attuazione del Parco è strettamente correlata a quella della Unità Farini-Scalo della Zona Speciale Farini, assoggettate ad un unico piano attuativo/DPU, al fine di garantirne la completa attuazione.

Si prevede infatti che l'intera superficie di questa Zona Speciale, integralmente destinata a parco pubblico e servizi di interesse pubblico e generale, venga ceduta o asservita all'uso pubblico e realizzata in attuazione del piano attuativo unitario/DPU e alla relativa convenzione.