



PROPOSTA ACCORDO DI PROGRAMMA

**CON CONTENUTO DI VARIANTE URBANISTICA AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, APPROVATO CON DELIBERAZIONE DELLA G.R.L. N° 29471 DEL 26 FEBBRAIO 1980, 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 - BRED A E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE S. CRISTOFORO ",
CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE.**

LINEE GUIDA ALLEGATE ALLE N.T.A.

Zone di Decentramento n° : 2,3,4,5,6,8,9,
Rif. Dis. codice n° 2089/01-12/A/09/06

Novembre 2009

Stesura originale Aprile 2009

INDICE

Linee guida

(fonte PGT - Ufficio di Piano / Metrogramma)

Finalità degli interventi e orientamenti per le fasi di attuazione	pag. 2
Zona Speciale Farini , Zona Speciale Lugano - schema grafico	pag. 3
Zona Speciale Farini , Zona Speciale Lugano - obiettivi e prescrizioni.....	pag. 4
Zona Speciale Greco-Breda - schema grafico.....	pag. 5
Zona Speciale Greco-Breda - obiettivi e prescrizioni.....	pag. 6
Zona Speciale Lambrate - schema grafico.....	pag. 7
Zona Speciale Lambrate - obiettivi e prescrizioni.....	pag. 8
Zona Speciale Genova - schema grafico	pag. 9
Zona Speciale Genova - obiettivi e prescrizioni.....	pag. 10
Zone Speciali San Cristoforo Interscambio / Parco Attrezzato - schema grafico.....	pag. 11
Zone Speciali San Cristoforo Interscambio / Parco Attrezzato - obiettivi e prescrizioni.....	pag. 12
Zona Speciale Romana - schema grafico.....	pag. 13
Zona Speciale Romana - obiettivi e prescrizioni.....	pag. 14
Zona Speciale Rogoredo - schema grafico.....	pag. 15
Zona Speciale Rogoredo - obiettivi e prescrizioni.....	pag. 16

COMUNE DI MILANO
SETTORE PROGETTI STRATEGICI
SERVIZIO GRANDI RIQUALIFICAZIONI

Direttore di Settore: arch. Giancarlo Tancredi

Coordinamento, progettazione urbanistica e
procedure amministrative: arch. Michela Brambati

Gruppo di lavoro:

Collaboratori esterni progettazione urbanistica:
arch. Barbara Coppetti
arch. Monica Moschella
arch. Antonella Renna

Collaboratori esterni aspetti legali e procedure amministrative:
avv. Fabio Todarello
avv. Matilde Battaglia

Collaborazione grafica e informatica:
Sig.ra Carmen Bozzetti
Geom. Grazia Brusamolino
Geom. Milly Donato

Collaborazione per mobilità e studi sul traffico:

Comune di Milano – Direzione Pianificazione Mobilità Trasporti e Ambiente:
ing. Stefano Riazola, ing. Federico Confalonieri, ing. Stefano Mondani

AMAT - Agenzia Mobilità Ambiente Territorio S.p.a.
Sistemi informativi: dott. Luca Tosi, ing. Roberto Porta
Pianificazione traffico: arch. Antonella Pulpito

Comune di Milano - PGT Ufficio di Piano Infrastrutture e Trasporti:
arch. Paolo Riganti

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

Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. - Direzione Compartimentale Movimento Milano:
ing. Orazio Iacono, ing. Vito Chinnici, arch. Paola Tessitore

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

Collaborazione per coordinamento con PGT Linee Guida:
Ufficio di Piano: arch. Marino Bottini, arch. Pietro Gargione, arch. Chiara Paoletto

Metrogramma S.r.l.

FINALITA' DEGLI INTERVENTI E ORIENTAMENTI PER LE FASI DI ATTUAZIONE

La trasformazione delle aree ferroviarie dismesse di Milano riveste per la città il ruolo di un'occasione storica, sia per la rilevanza urbanistica propria sia in quanto associata alla riqualificazione e al potenziamento del sistema ferroviario milanese.

L'integrazione fra sviluppo insediativo e strategie della mobilità assume in tal modo un valore strategico, costituendo un nuovo approccio nella gestione del rapporto fra infrastrutture e città.

Con questo programma infatti la correlazione fra i nuovi insediamenti e le infrastrutture diventa da un lato condizione di sostenibilità ambientale, garantendo alla scala locale l'elevata accessibilità degli interventi, con nuove stazioni e interscambi con la rete metropolitana, e alla scala d'ambito contribuendo al miglioramento della rete stradale, e dall'altro produrrà effetti positivi sul sistema del trasporto ferroviario collaborando alla realizzazione di nuovi servizi suburbani e regionali e di nuovi parcheggi di interscambio.

La trasformazione urbanistica di queste aree costituisce inoltre occasione di localizzare funzioni di eccellenza, di realizzare nuove continuità degli spazi pubblici e a verde, anche mediante la copertura di tratti di linea ferroviaria, di realizzare significative nuove connessioni ciclabili e di promuovere interventi mirati di mitigazione del rumore generato dal treno.

Parimenti la trasformazione urbanistica degli scali dismessi di Milano oltre a sostenersi sulle strategie legate alla mobilità e di ridisegno urbano, richiede la realizzazione di insediamenti sostenibili dal punto di vista ambientale, orientati all'efficienza, al risparmio energetico e al contenimento dell'inquinamento, attenti nel rapporto con il contesto tipo-morfologico e funzionale circostante, qualificati sotto il profilo funzionale.

A tal fine vengono di seguito definiti obiettivi e principi specifici che dovranno orientare la fase attuativa. Dovrà essere privilegiata la mobilità lenta, concentrando la viabilità passante in limitate direttrici. Nella realizzazione di nuove strade dovranno essere previste soluzioni morfologiche e tecnologiche atte a garantire il corretto inserimento nel contesto esistente e di progetto, in rapporto alle sensibilità storico-ambientali presenti, in particolare negli ambiti di Farini e porta Genova, valutando attentamente le alternative.

Dovrà essere valorizzato e potenziato il trasporto pubblico in modo da bilanciare l'aumento del traffico veicolare indotto dagli insediamenti e nelle aree più interessate da fenomeni di congestione del traffico dovrà essere limitata la previsione di parcheggi pubblici al fine di disincentivare il traffico privato.

Nella progettazione urbanistica e architettonica dovranno essere privilegiate disposizioni planivolumetriche e delle aree a verde, nonché soluzioni tecnologiche che proteggano i nuovi insediamenti dalle fonti di inquinamento acustico e che collaborino a migliorare la relazione tra le fonti di rumore e il contesto esistente, in particolare per gli ambiti di Farini, Romana, Lambrate e Greco.

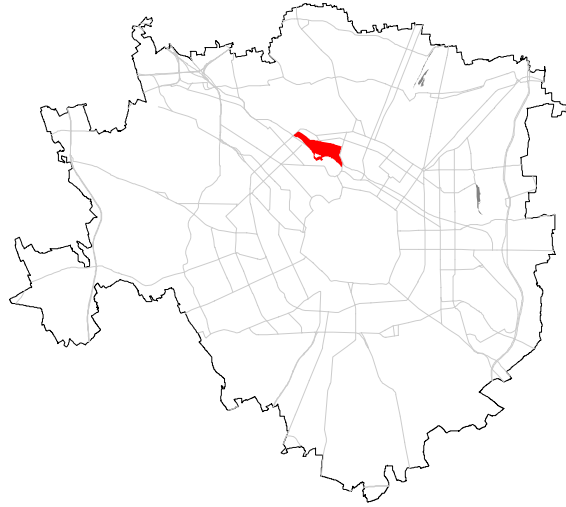
Dovranno essere ricercate soluzioni orientate all'efficienza e al risparmio energetico, alla corretta gestione del ciclo delle acque, alla riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, al miglioramento e mantenimento della qualità del suolo e la salvaguardia quali-quantitativa della falda acquifera.

A tutela delle acque superficiali e sotterranee, si dovrà tener conto delle sensibilità ambientali locali quali la bassa soggiacenza della falda, la presenza di pozzi idropotabili, la presenza di rogge e canali, prevedendo inoltre adeguate superfici di terreno permeabile.

Dovrà essere definita una dettagliata strategia energetica che contenga indicazioni circa le prestazioni energetiche degli edifici, le prestazioni e le caratteristiche degli impianti di produzione dell'energia e che definisca gli obiettivi minimi da raggiungere in tal senso.

Dovranno essere privilegiate soluzioni tecniche, impiantistico/tecnologiche, di localizzazione e orientazione degli edifici, utilizzo di materiali e soluzioni tali da minimizzare il consumo energetico, ottimizzare la produzione energetica e minimizzare le emissioni in atmosfera. Rientrano tra queste l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, sistemi passivi applicati agli edifici, l'orientamento degli stessi, impianti centralizzati di cogenerazione, allacciamento al teleriscaldamento, presenza di aree a verde alberate, ecc.

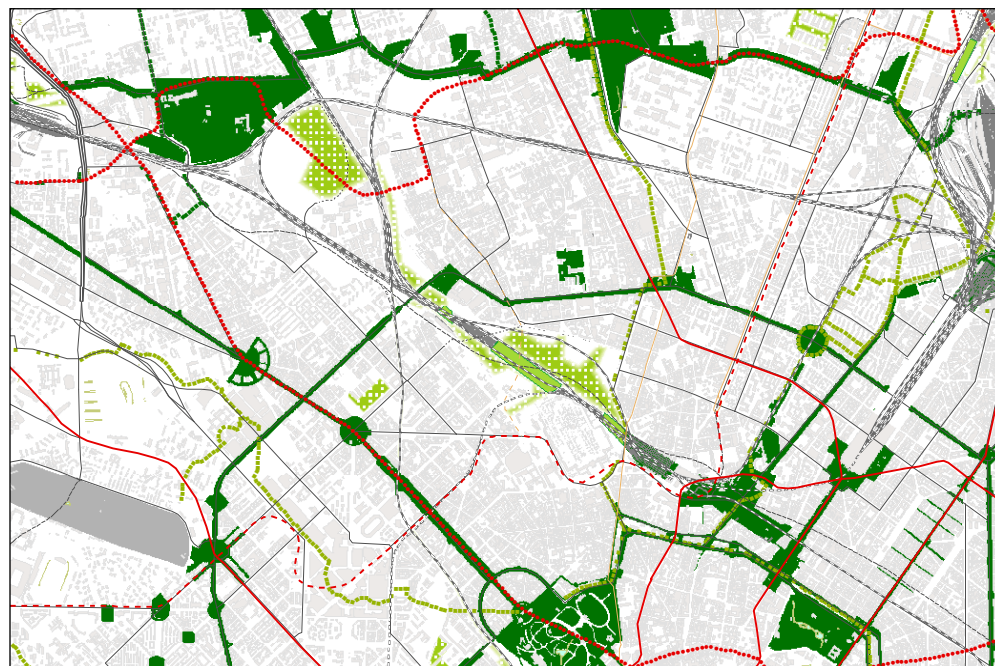
In via generale gli edifici e, se applicabile, gli stessi strumenti di pianificazione attuativa, dovranno essere accompagnati, dalla progettazione alla realizzazione, da un sistema di certificazione ambientale rilasciata da organismi pubblici o privati riconosciuti a livello internazionale o nazionale. Dal punto di vista del risparmio energetico, i nuovi interventi dovranno assumere come standard la classe energetica A, con l'eccezione di particolari motivazioni di ordine tecnico-economico, comunque soggette a verifiche in sede attuativa con le autorità competenti.



ZONE SPECIALI
Farini
Comparto NORD
Lugano



ZONE SPECIALI
Farini-Lugano



STRATEGIE GENERALI

L'ambito di trasformazione urbana "Farini" risulterà caratterizzato dalla presenza di un parco unitario, con sviluppo Porta Nuova-Bovisa, utile a garantire continuità rispetto all'asse "Arco verde" dei Giardini Lombardi, tema di progetto del PGT. L'area sarà servita dalla nuova M5, nonché dalla Circle line del ferro alla quale risulterà collegata attraverso interventi infrastrutturali di nuova realizzazione. L'attraversamento trasversale dell'area verrà garantito attraverso direttrici utili a canalizzare i flussi di traffico veicolare e a reindirizzarli verso le arterie a maggior scorrimento a nord (Interquartiere) e a sud (Sempione). All'interno dell'ambito di trasformazione la mobilità sarà lenta, garantita da attraversamenti ciclo-pedonali e da trasporti pubblici, utili a ricucire il rapporto tra i diversi tessuti urbani cresciuti ai limiti dello scalo ferroviario. Con l'ambito di Farini si coordinerà l'ambito di Lugano, in particolare per le connessioni viarie e ciclo-pedonali.

OBIETTIVI

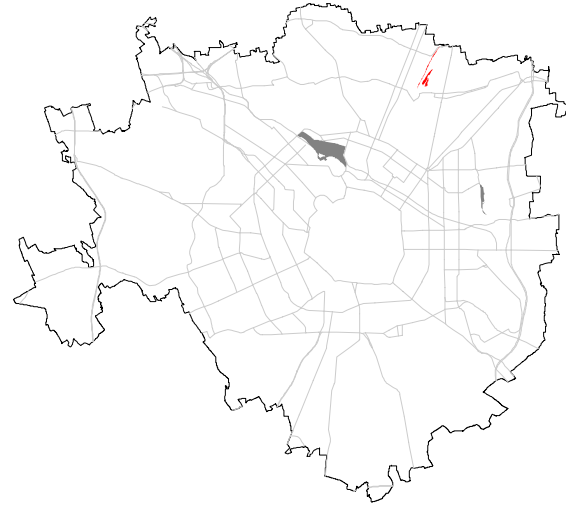
- Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di "cerniera" fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, caratterizzato dalla presenza di funzioni urbane residenziali, terziarie e commerciali e qualificato dalla presenza di funzioni di interesse generale legate all'università e alla ricerca nonché da spazi a verde di rilevanza urbana.
- Le caratteristiche e la forma dello spazio aperto devono garantire un parco lineare unitario di dimensioni significative che connetta gli interventi Porta Nuova e Bovisa/Gasometri.
- Il disegno dei lotti edificabili deve tendere alla ricomposizione morfologica dei margini urbani, tenendo conto della presenza della linea ferroviaria e della presenza di suoli inquinati, e deve garantire le connessioni fra il nuovo parco e il sistema dello spazio pubblico esterno attraverso varchi di dimensione e conformazione significativa.
- L'area di Farini deve essere 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.

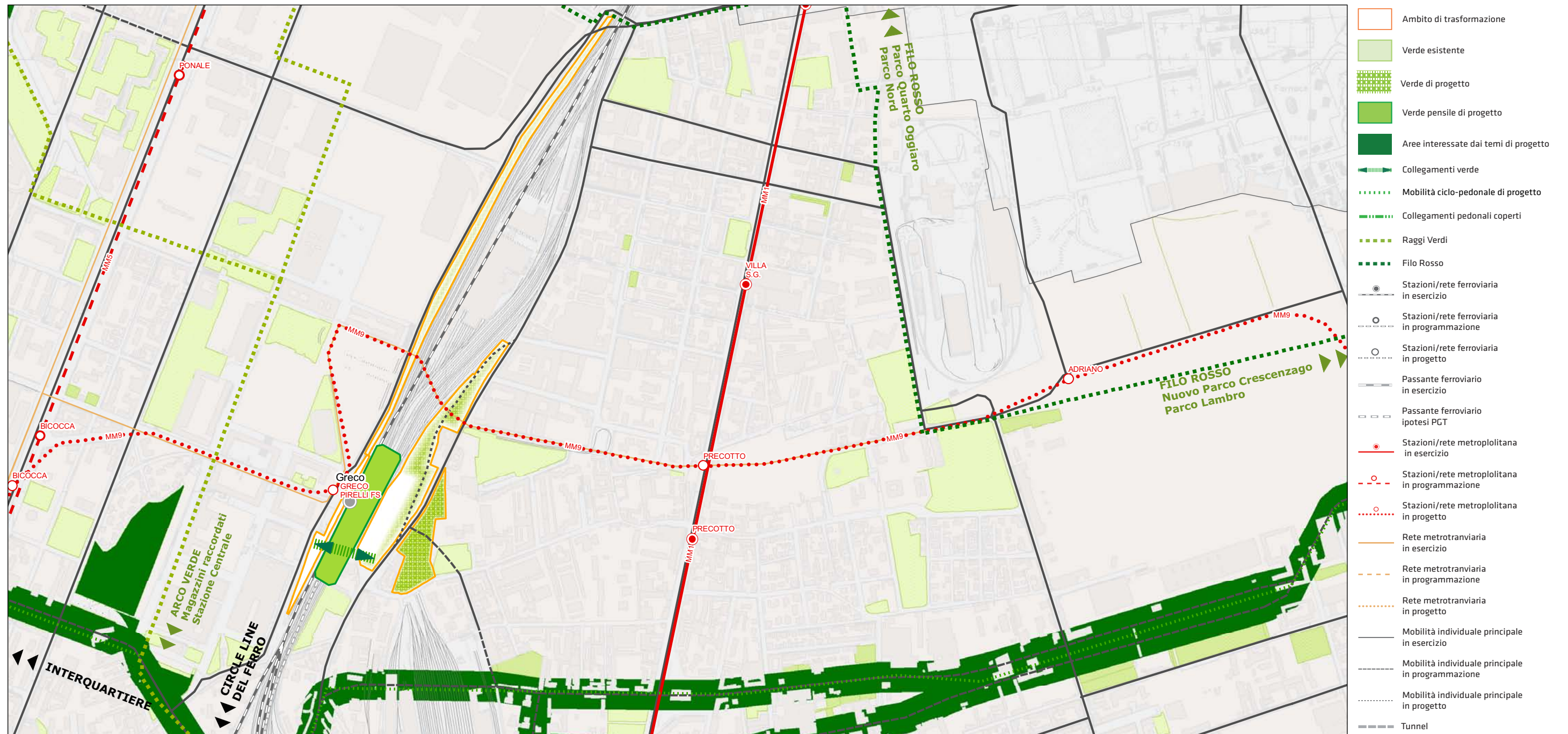
- Una buona qualità architettonica deve essere garantita anche negli interventi destinati all'edilizia convenzionata e all'housing sociale.
- L'intervento deve garantire la riqualificazione delle aree esterne adiacenti all'area di trasformazione, con particolare attenzione alle aree comunali di via Stilicone e Cenisio, al ponte di via Pepe e alla connessione alla stazione Garibaldi.

PRESCRIZIONI

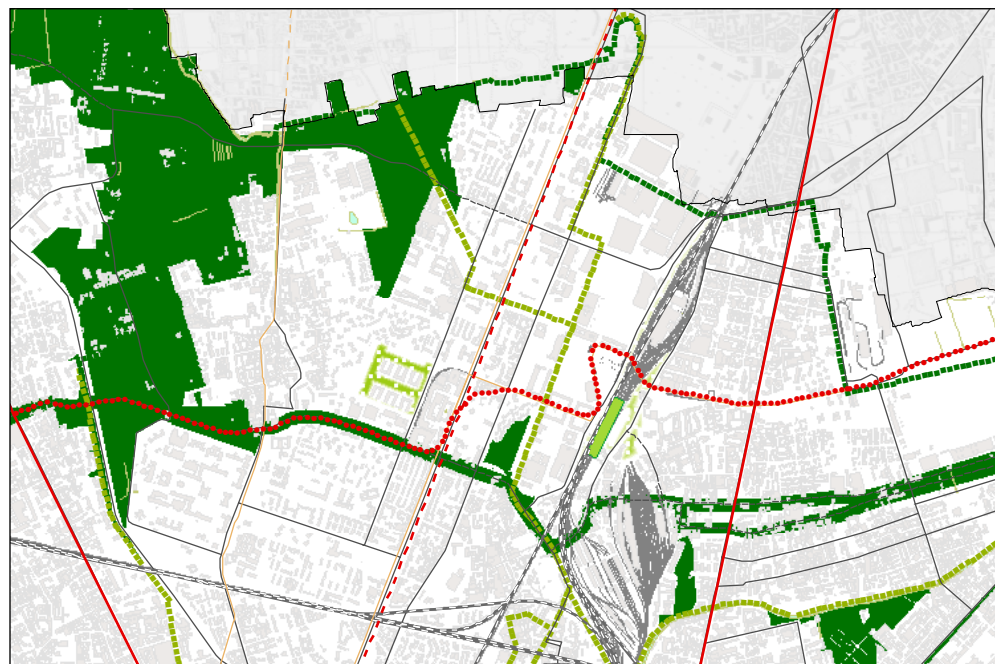
- Realizzazione di spazi a parco non inferiore al 50% della superficie territoriale, calcolata tenendo conto anche delle aree strumentali ferroviarie coperte sistemate a verde e spazi attrezzati e asservite all'uso pubblico.
- Superficie complessiva degli spazi pubblici pari o maggiore al 60% della superficie territoriale dell'ambito, calcolata considerando tutte le aree oggetto di interventi di riqualificazione.
- Copertura parziale della linea ferroviaria in esercizio tale da consentire significative connessioni trasversali, prevalentemente sistemate a verde e spazi pedonali.
- Adeguamento delle strutture strumentali di controllo poste nella parte nord dell'area, tenendo conto delle connessioni viarie e ciclo-pedonali previste.
- Interventi di protezione o di mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria per tutto l'ambito di trasformazione.
- Ricomposizione delle relazioni viarie e pedonali tra il tessuto urbano posto a nord e a est e tessuto urbano posto a sud-ovest e sud-est.
- Realizzazione di nuove connessioni viarie interzonali sia sull'asse nord-ovest/sud-est, collegandosi alla Strada Interquartiere Nord e al sistema Farini-Monumentale, che sull'asse trasversale allo scalo, collegando le vie Caracciolo e Lancetti.
- Realizzazione di una nuova viabilità di connettivo tra via Bovisasca, p.le Lugano e v.le Lancetti.
- Connessione di trasporto pubblico tra la stazione Bovisa, la stazione Lancetti e la M5 prevista in via Cenisio.
- Collegamento ciclo-pedonale tra Parco Porta Nuova e Parco Palizzi.



ZONA SPECIALE
Greco - Breda
Comparto NORD



ZONA SPECIALE
Greco-Breda



STRATEGIE GENERALI

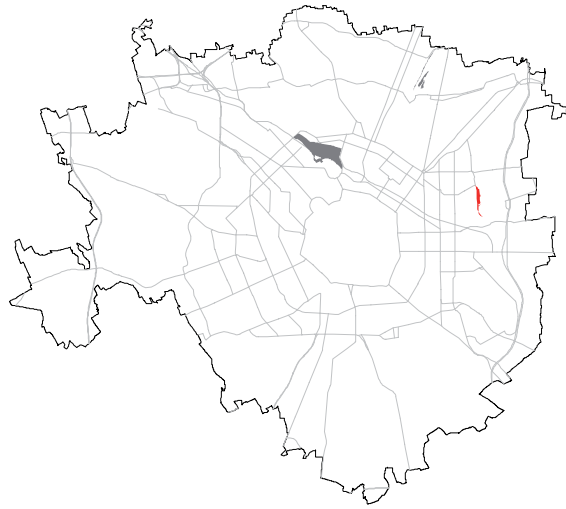
L'ambito di trasformazione urbana "Greco-Breda" fungerà da nodo di connessione tra diversi macrotemi che insistono sulla città. Esso sarà tale da consentire una connessione nord/sud tra le aree verdi che costituiscono la trama del "Filo Rosso" nel tessuto perturbano e l'"Arco Verde" dei giardini lombardi, nonché consentirà una connessione est-ovest attraverso interventi di superamento della barriera ferroviaria utili a ricucire il rapporto tra i diversi tessuti urbani. Il collegamento alle reti infrastrutturali esistenti ed in programmazione sarà tale da garantire un maggiore accesso all'area nella quale verranno ad insediarsi nuove funzioni urbane e di servizio.

OBIETTIVI

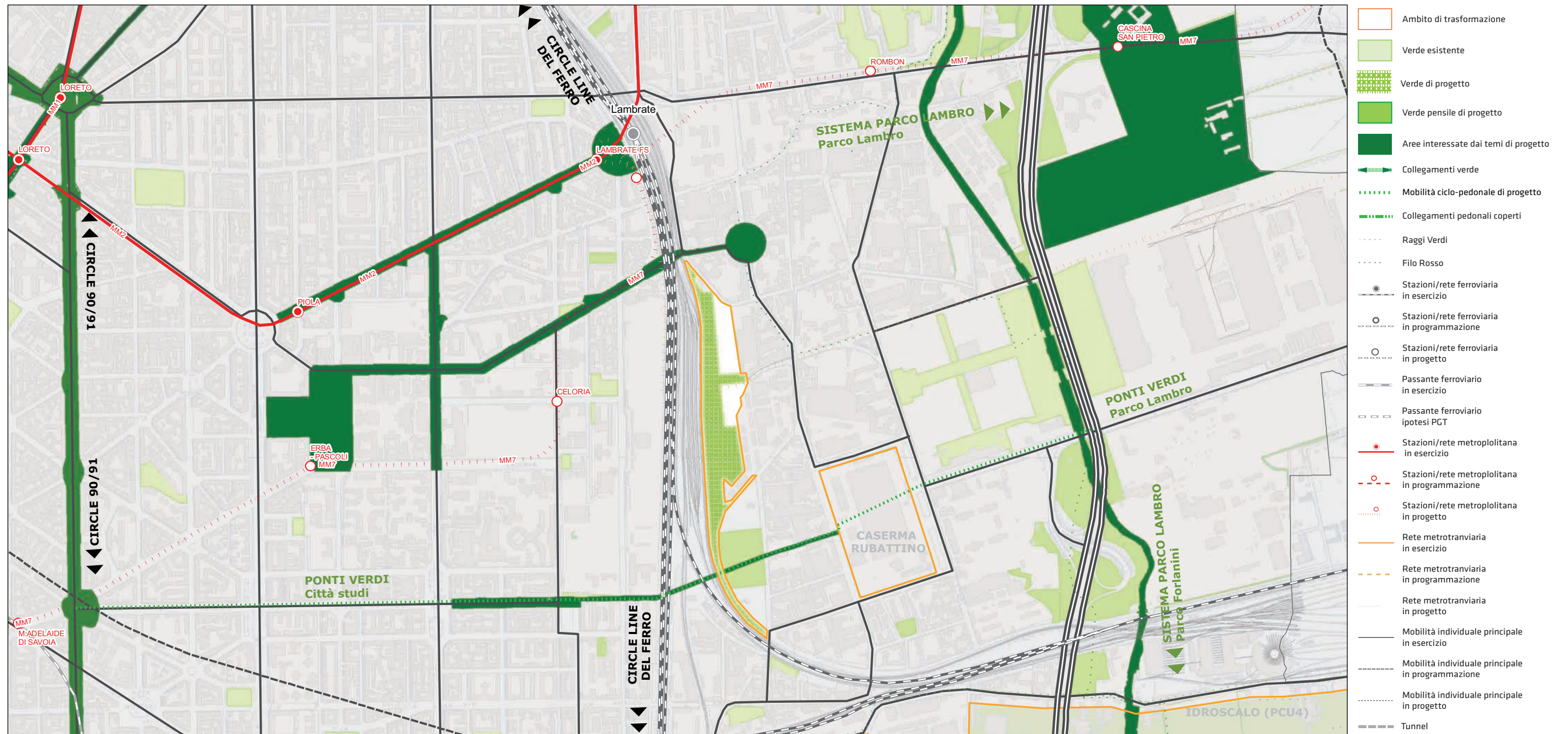
- Riassetto urbanistico con funzione di "cerniera" fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, anche mediante manufatti pensili sul fascio binari, e riqualificazione architettonica e funzionale della stazione ferroviaria Greco-Pirelli.
- Ridefinizione dei margini urbani mediante il ridisegno e la riqualificazione delle aree inedificate e il completamento edilizio, preferibilmente orientato alla residenza universitaria.

PRESCRIZIONI

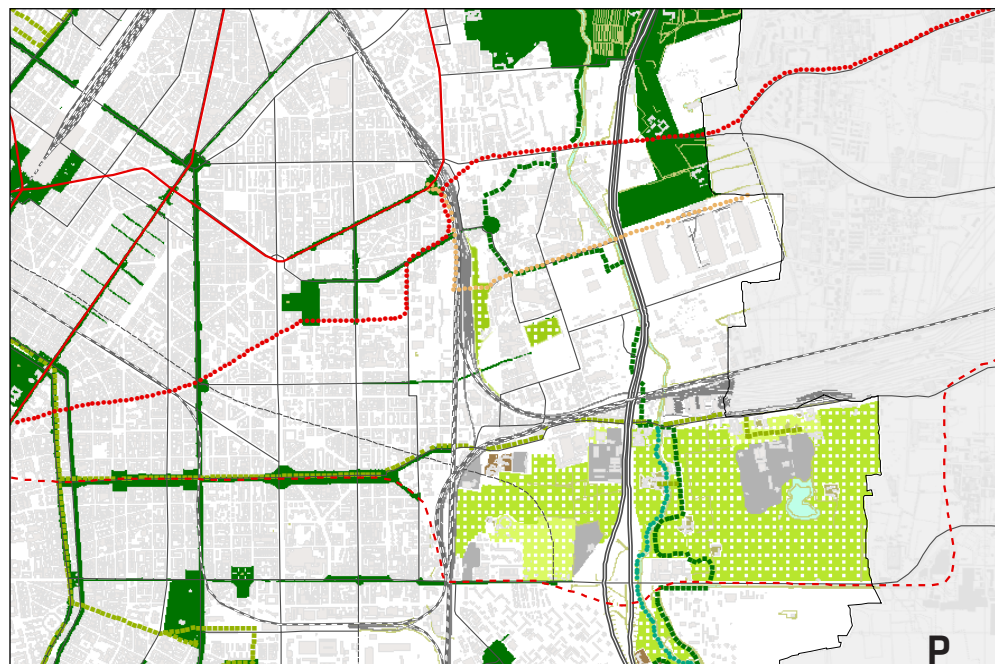
- Rifacimento della stazione ferroviaria e riqualificazione delle aree strumentali, coerenti con il nuovo ruolo urbano di "cerniera" fra i due quartieri e con il futuro sviluppo del servizio ferroviario.
- Garantire una maggiore accessibilità viaria dell'area, mediante l'adeguamento della sezione e del tracciato della via Breda e il raccordo con la Strada Interquartiere Nord prevista.
- Garantire la continuità delle connessioni ciclo-pedonali sia trasversali che longitudinali.
- Realizzazione di aree a verde e spazi pedonali aventi superficie non inferiore al 50% dell'intera zona di trasformazione



**ZONA SPECIALE
Lambrate**



ZONA SPECIALE
Lambrate



STRATEGIE GENERALI

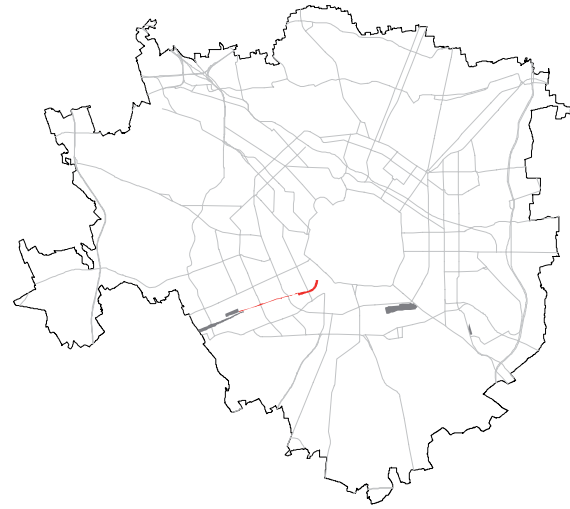
L'area di trasformazione urbana "Lambrate" si colloca in un ambito caratterizzato da una serie di connessioni utili a ristabilire un rapporto tra i tessuti ad est e ovest dello scalo ferroviario. Il collegamento verde verrà garantito attraverso l'attestazione dell'area lungo il sistema dei "Ponti Verdi", importante rete di collegamento ad altri sistemi ambientali che interessano la parte orientale della città e che hanno quale tema portante il sistema del Lambro. I collegamenti infrastrutturali verranno invece garantiti non solo in seguito alla previsione di una nuova linea di forza del trasporto pubblico di collegamento tra la stazione di Lambrate e Noverasco verso sud lungo la Cassanese verso est, ma anche dal miglioramento e potenziamento della rete di trasporto pubblico di collegamento alle funzioni localizzate all'interno del PRU Rubattino.

OBIETTIVI

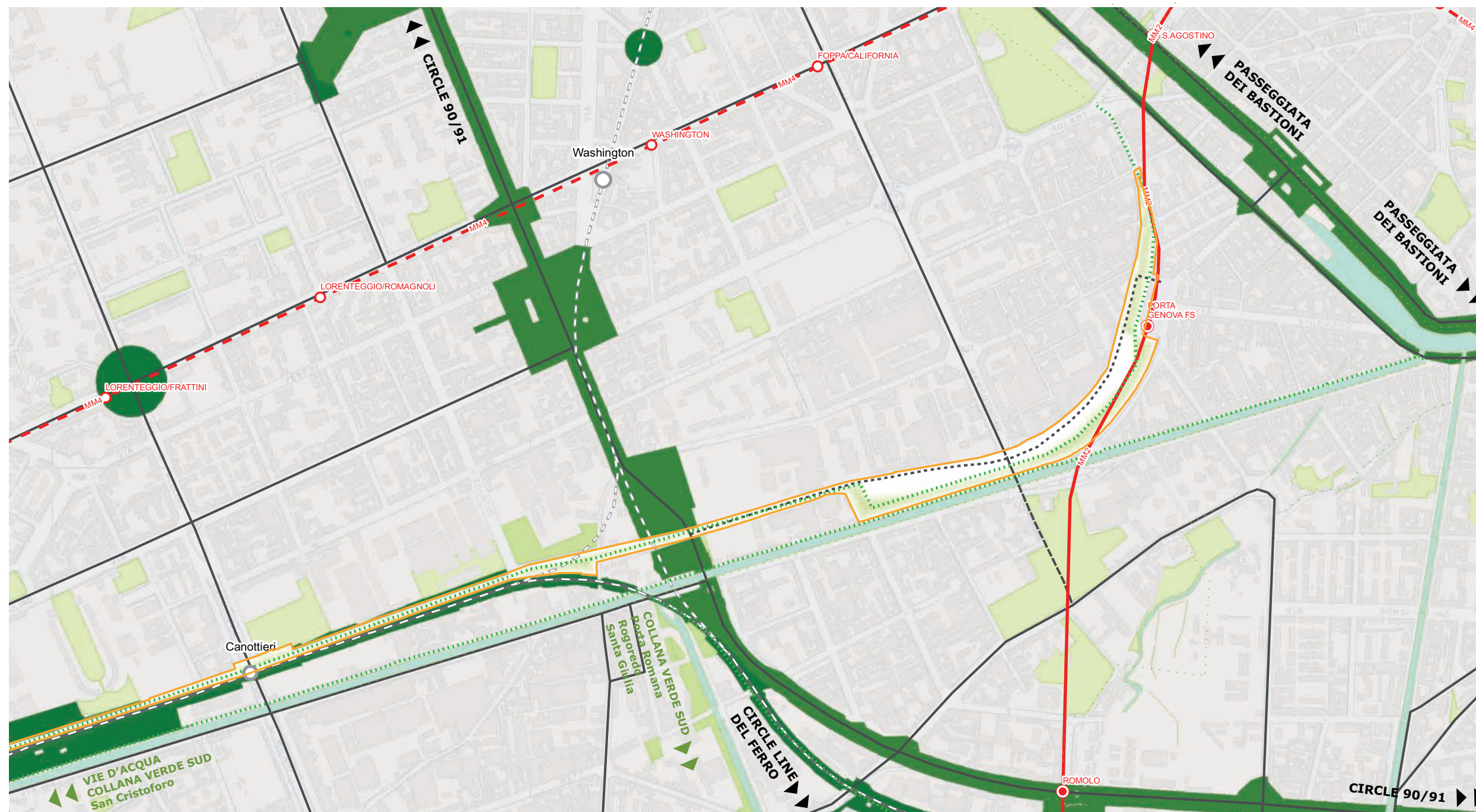
- Riqualificazione urbanistica finalizzata al ridisegno del margine urbano e degli spazi aperti, mediante interventi di realizzazione di nuove aree a verde e di completamento edilizio destinato a funzioni di interesse generale orientate all'accoglienza sociale e alla residenza universitaria, a servizi di carattere socio-assistenziale .

PRESCRIZIONI

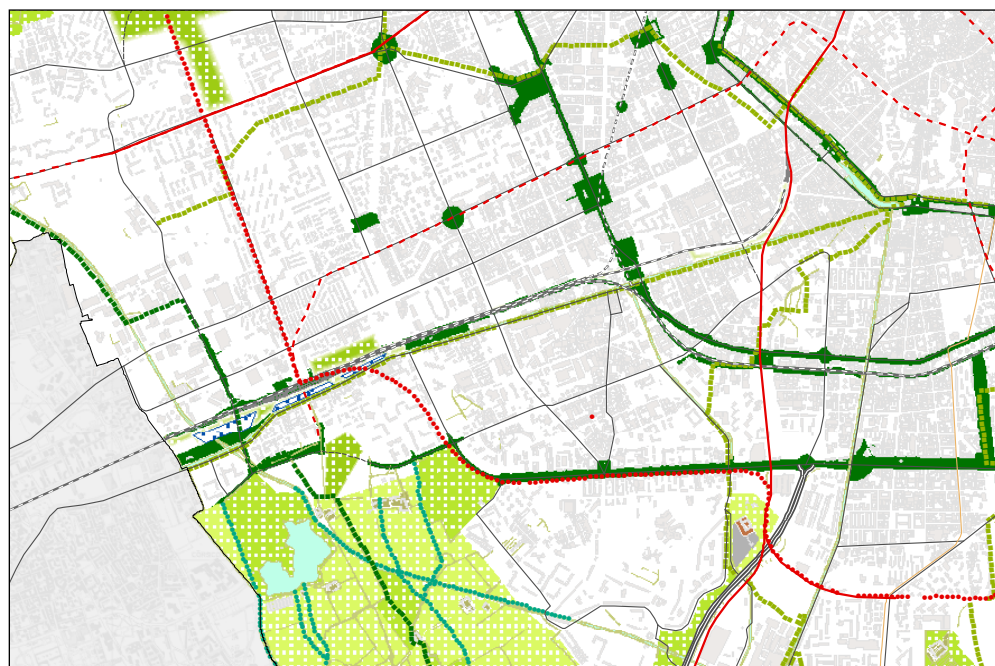
- Garantire le salvaguardie alla realizzazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico locale, preferibilmente su ferro, che colleghi l'area destinata a servizi del PRU Rubattino, le aree in corso di trasformazione tra il PRU e la ferrovia, e la stazione di Lambrate.
- Connessione ai sistemi di verde e di ciclo-pedonalità presenti e previsti nell'ambito.
- Realizzazione di aree a verde aventi superficie non inferiore al 50% dell'intera zona speciale.



ZONA SPECIALE
Genova
Comparto SUD



ZONA SPECIALE
Genova



STRATEGIE GENERALI

L'ambito di trasformazione urbana "Porta Genova" risulterà caratterizzato dalla realizzazione di un sistema di spazi pubblici e a verde connesso al parco di San Cristoforo e nodo di un più ampio sistema di spazi aperti. Il posizionamento centrale dell'ambito di trasformazione urbana tra la "Passeggiata Urbana" dei Bastioni a nord e la "Collana Verde" a sud, nonché la presenza del Raggio Verde, consentirà un diretto collegamento tra i due grandi sistemi attraverso percorsi ciclo-pedonali interni. Il sistema moda-design fungerà, invece, da motore propulsivo per l'insediamento di nuove funzioni legate al mondo della creatività, della produzione e dell'esposizione. La viabilità sarà garantita da collegamenti nord-sud utili a ricucire il rapporto fra i quartieri "Tortona" e "Navigli".

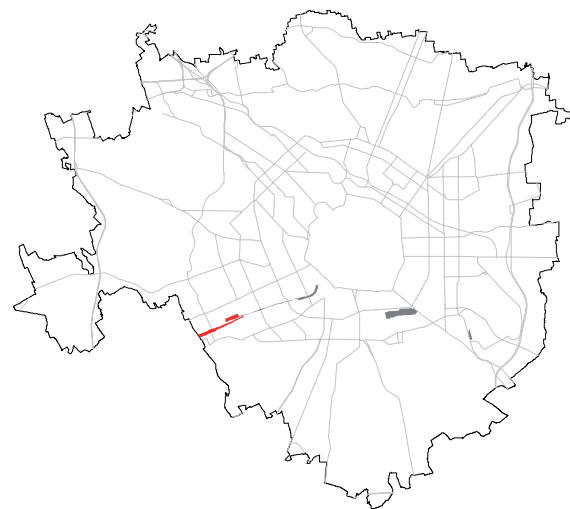
OBIETTIVI

- Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di "cerniera" fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria e realizzazione di una polarità funzionale in corrispondenza dell'ex stazione ferroviaria, caratterizzata dalla presenza di funzioni legate alla creatività e alla produzione/esposizione del sistema moda-design.
- Realizzazione di un sistema di spazi aperti a terminale del parco lineare sul Naviglio messi in relazione con gli spazi pubblici dell'intorno (Darsena, Parco Solari, Parco Argelati)
- Completamento della viabilità locale interrotta dalla linea ferroviaria finalizzata ad alleggerire il traffico passante su via Valenza, ad eliminare il transito lungo il primo tratto dell'alzaia del Naviglio e a garantire la continuità della maglia viaria nella parte a nord della linea ferroviaria.
- Riqualificazione e riassetto della viabilità della zona, valutando la realizzazione di una nuova connessione tra via Bergognone e via Carlo Torre, in rapporto agli obiettivi di decongestione della rete viaria e al pregio ambientale del sito.
- Realizzazione di parcheggi pertinenziali delle nuove attività e per residenti in sottosuolo, anche

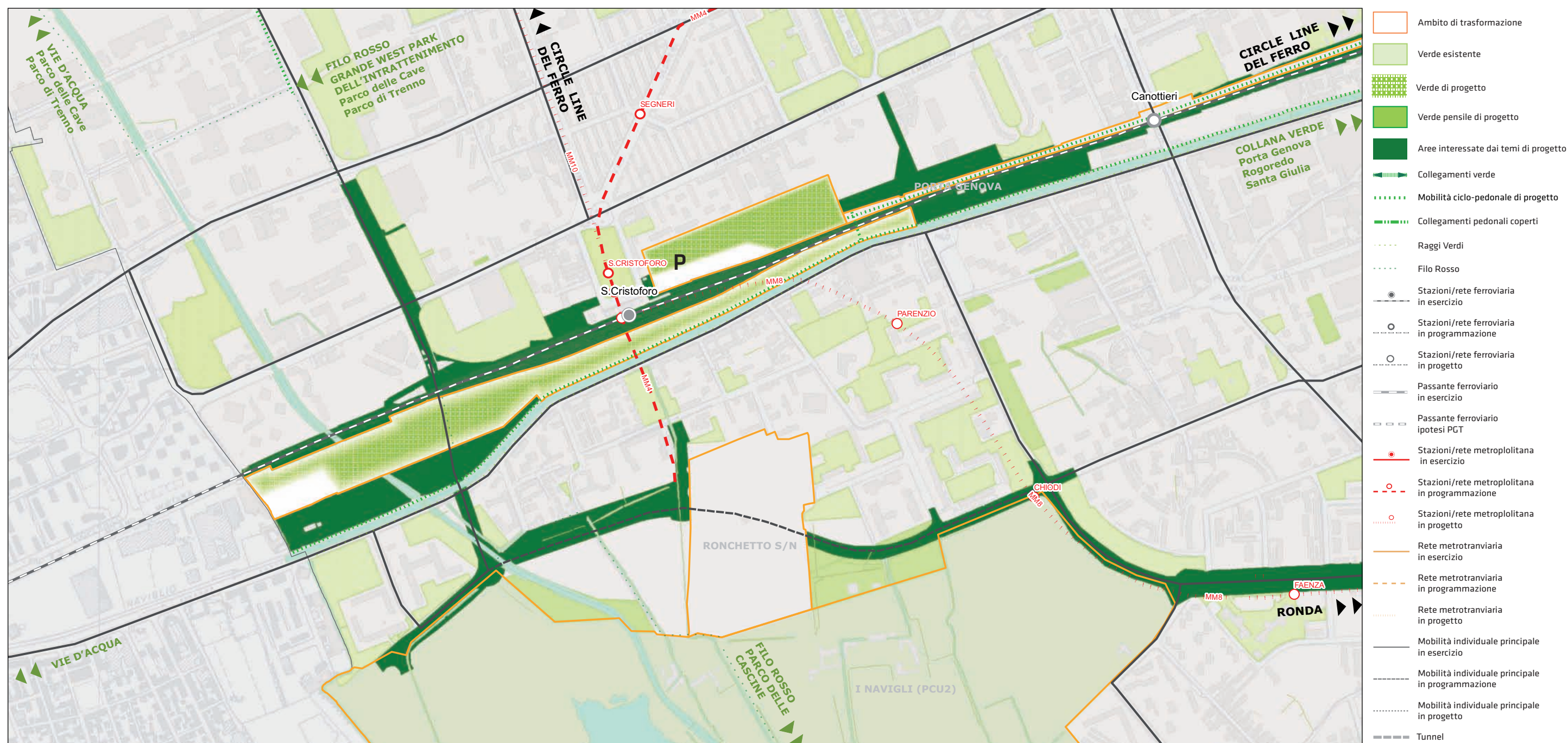
aggiuntivi ai minimi di legge, al fine di rispondere al fabbisogno locale.

PRESCRIZIONI

- Prevalente destinazione a spazi pubblici e a verde della superficie complessiva di riqualificazione non inferiore al 60% della intera zona di trasformazione
- Rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche e storico-testimoniali.
- Continuità ciclo-pedonale lungo tutto lo sviluppo dell'ambito e con l'ambito di San Cristoforo.

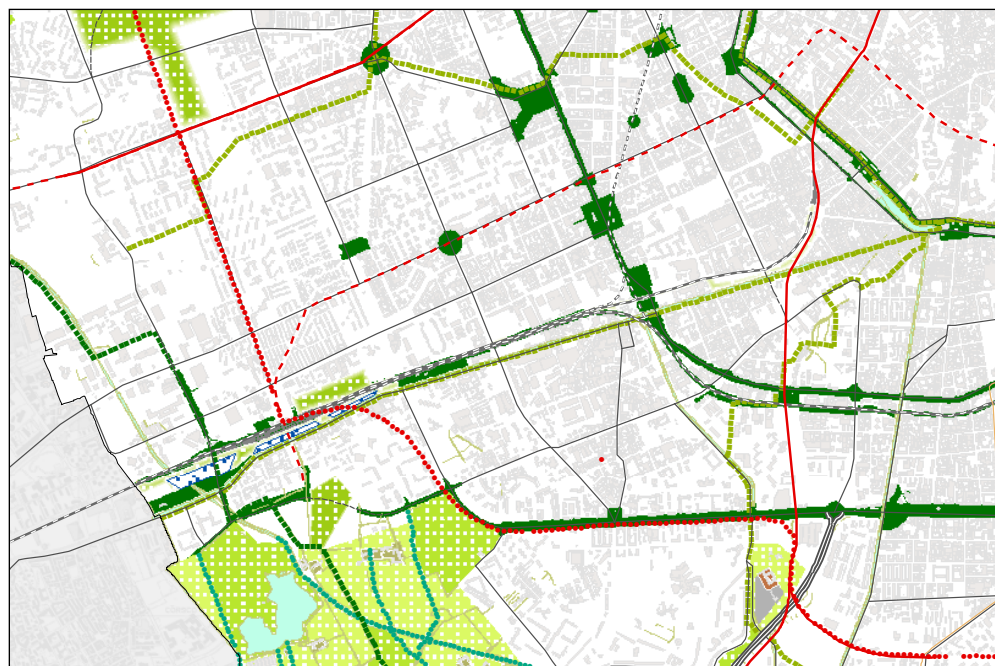


ZONE SPECIALI San Cristoforo Interscambio San Cristoforo Parco Attrezzato



ZONE SPECIALI

S.Cristoforo Interscambio
S.Cristoforo Parco Attrez.



- Collegamento al "Viale Circolare" (nuova 90/91).

- Realizzazione di un parcheggio di interscambio connesso alle stazioni ferroviaria e metropolitana comprensivo di funzioni di servizio e commerciali

PRESCRIZIONI

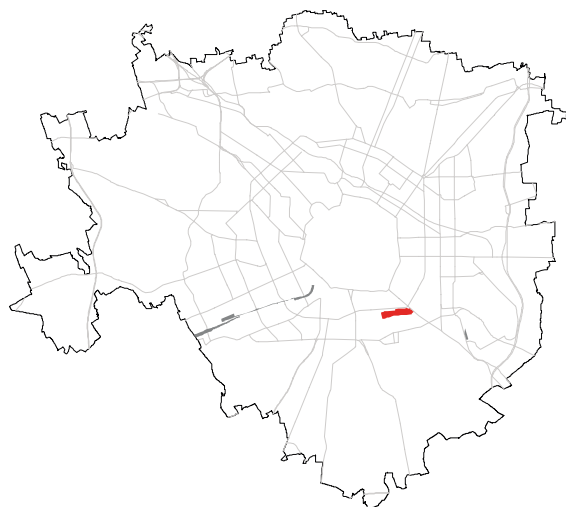
- Realizzazione di un parco lineare avente superficie non inferiore a 130.000 mq.

STRATEGIE GENERALI

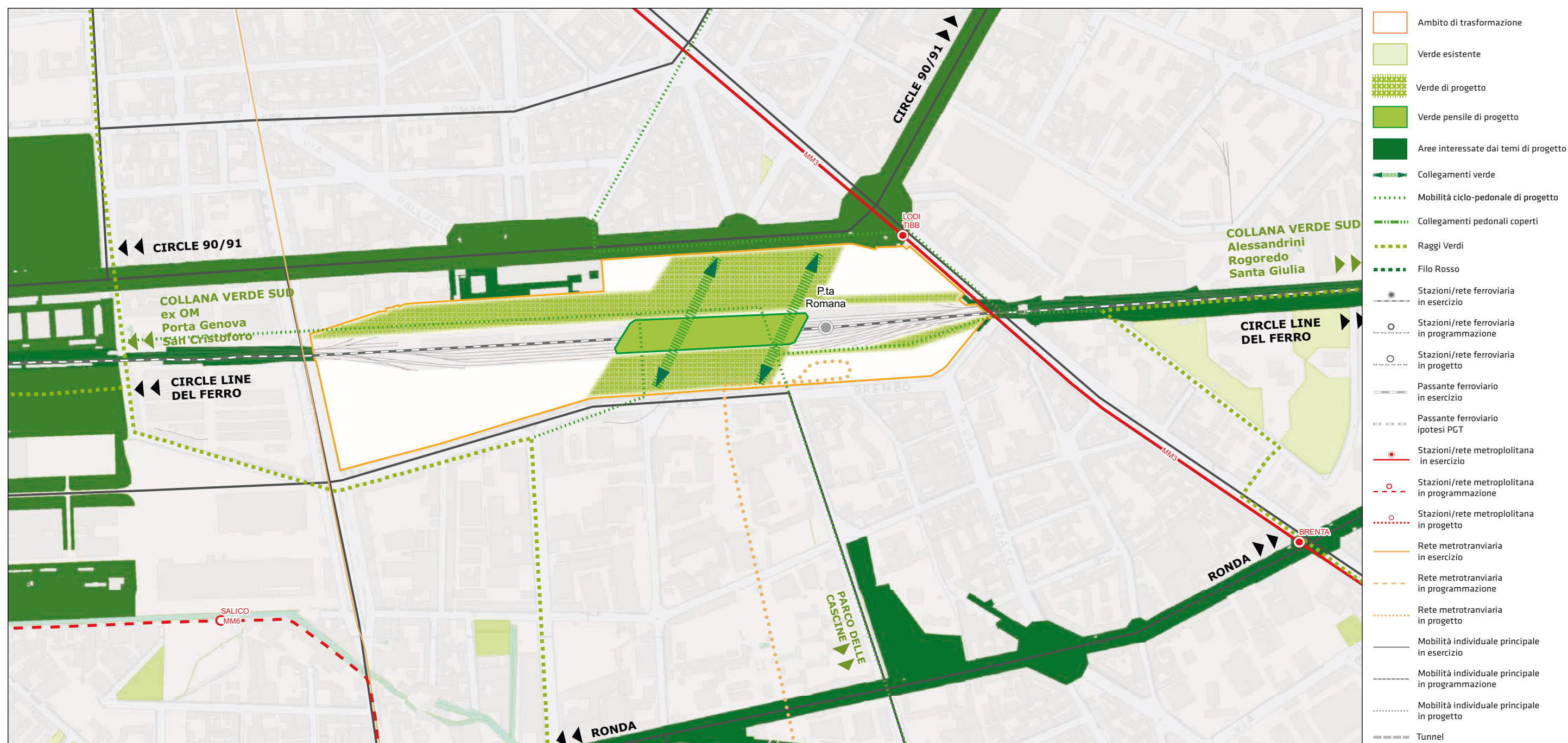
L'ambito di trasformazione urbana "San Cristoforo" risulterà caratterizzato da un parco lineare di allacciamento al sistema della "Via d'Acqua" per l'Expo 2015. Il collegamento alla "Passeggiata Urbana" dei Bastioni e alla "Ronda" sarà tale da garantire lo sviluppo di una rete ambientale con direzione sud-nord. A livello infrastrutturale l'area godrà di un ottimo livello di accessibilità grazie alla realizzazione della linea M4 e dei nuovi sistemi infrastrutturali previsti, quali il collegamento ferroviario S. Cristoforo -Rogoredo e il collegamento S. Cristoforo -Certosa. Per quanto riguarda la rete viaria, l'area risulta a ridosso del Cavalcavia Giordani, e quindi connessa alla viabilità interquartiere che collega il settore ovest di Milano con la "Ronda" a sud.

OBIETTIVI

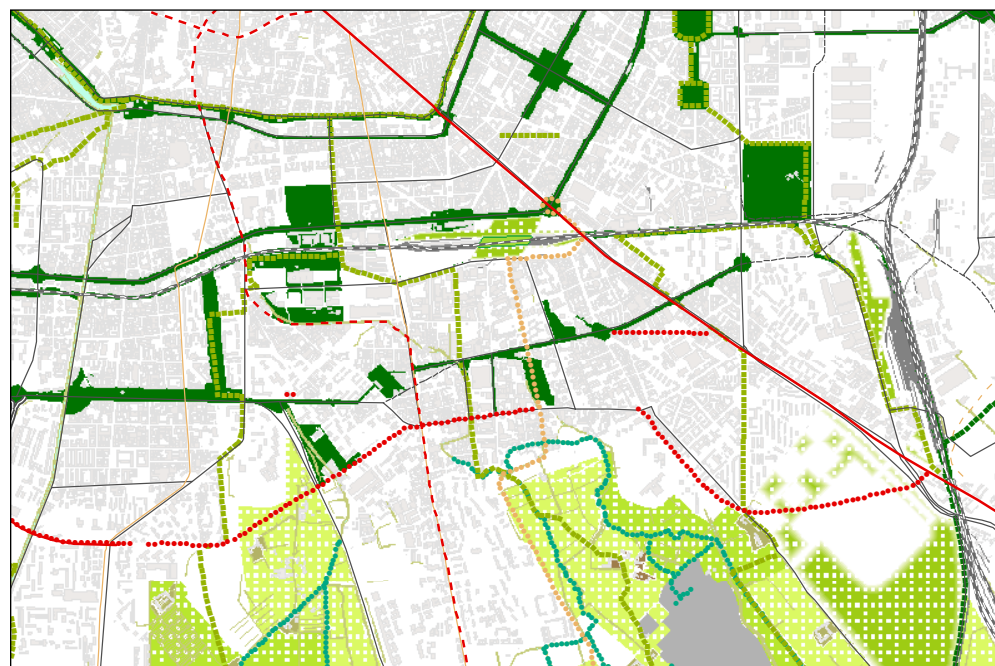
- Realizzazione di un parco lineare attrezzato in raccordo con il sistema della " Via d'Acqua" per Expo 2015
- Collegamento alla "Passeggiata Urbana" dei Bastioni.
- Connessione ciclo-pedonale e carrabile al sistema della "Ronda".
- Realizzazione di nuove connessioni ciclo-pedonali tra i quartieri di Giambellino e Barona.
- Localizzazione di funzioni e servizi integrati al parco che utilizzino l'elevata accessibilità al trasporto collettivo.
- Riqualificazione della viabilità di quartiere e delle aree pedonali dell'Alzaia del Naviglio Grande.



**ZONA SPECIALE
Romana
Comparto SUD**



ZONA SPECIALE
Romana



STRATEGIE GENERALI

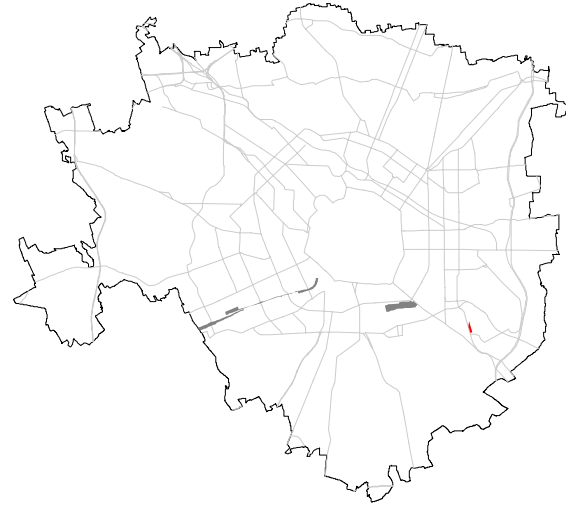
L'ambito di trasformazione urbana "Porta Romana" risulterà caratterizzato dalla presenza della nuova stazione ferroviaria e di un nuovo parco urbano quale sistema di verde portante della "Collana Verde" a sud, grazie alla quale verrà garantito l'attraversamento est ovest della città. Il parco, con la copertura parziale dei binari sarà tale da garantire anche la permeabilità nord-sud tra i tessuti separati dallo scalo ferroviario. Il collegamento al sistema dei parchi esistenti e programmati, attraverso connessioni ciclo-pedonali, permetterà la tessitura di una rete verde capillare sul territorio circostante lo scalo. Lo spazio pubblico disegnerà le aree di concentrazione fondiaria all'interno delle quali verrà favorita la realizzazione di funzioni legate al sistema dell'università. La grande accessibilità dell'area è garantita dalla stazione ferroviaria e dalla stazione metropolitana Lodi TIBB, nonché dal nuovo collegamento su ferro.

OBIETTIVI

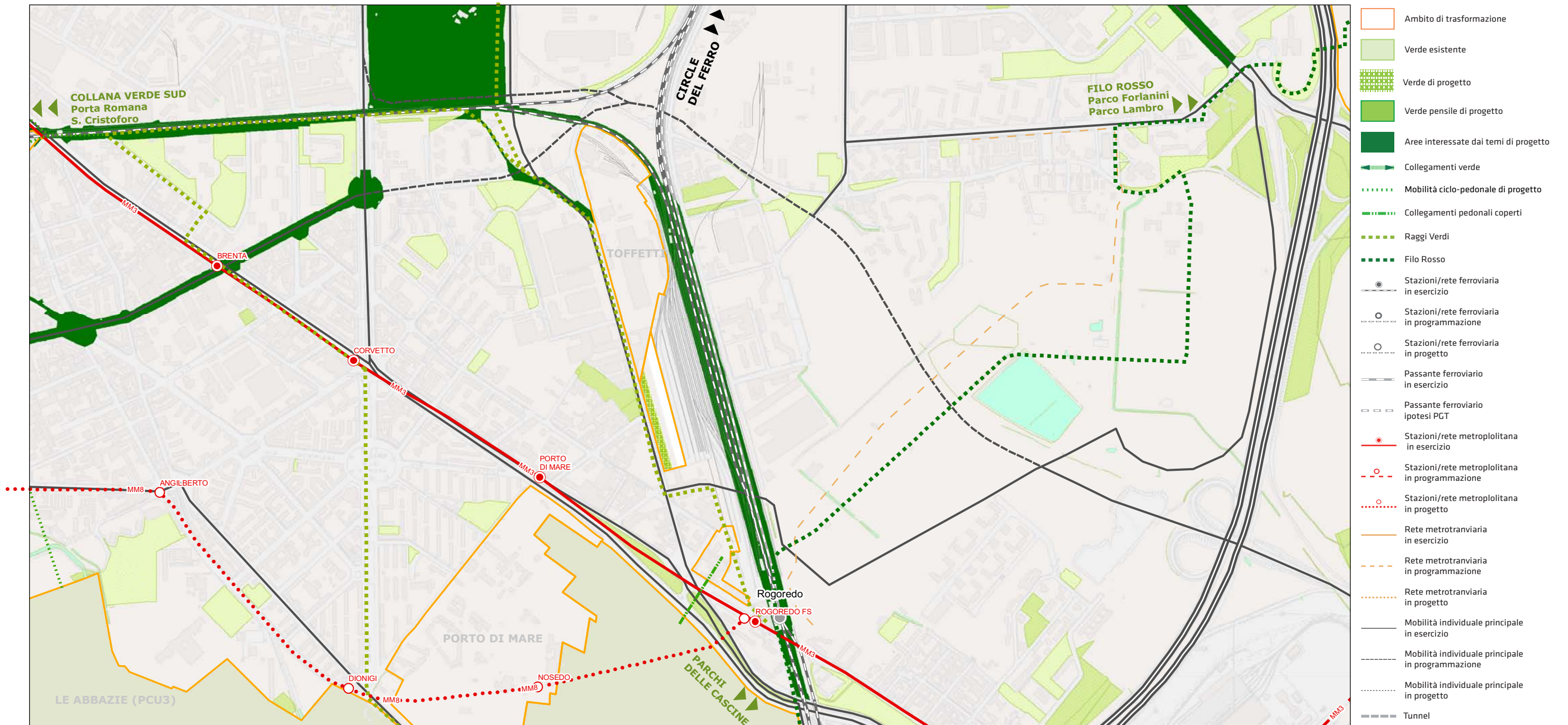
- Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di "cerniera" fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, qualificato dalla presenza di funzioni di interesse generale legate all'università (residenza universitaria, ricerca, etc.) e da spazi a verde di rilevanza urbana.
- Realizzazione di una nuova polarità funzionale in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria integrata alla stazione MM, con funzioni terziarie, commerciali e di servizio e doppio fronte urbano a nord e a sud.
- Continuità delle connessioni ciclo-pedonali est-ovest e nord-sud.
- Realizzazione degli accessi ai parcheggi pubblici a servizio della stazione e per il recapito di persone ("kiss and ride") preferibilmente da via Brembo.
- Collegamento ciclopedonale con la rete esistente e programmata all'interno dell'area del PRU Pompeo Leoni.

PRESCRIZIONI

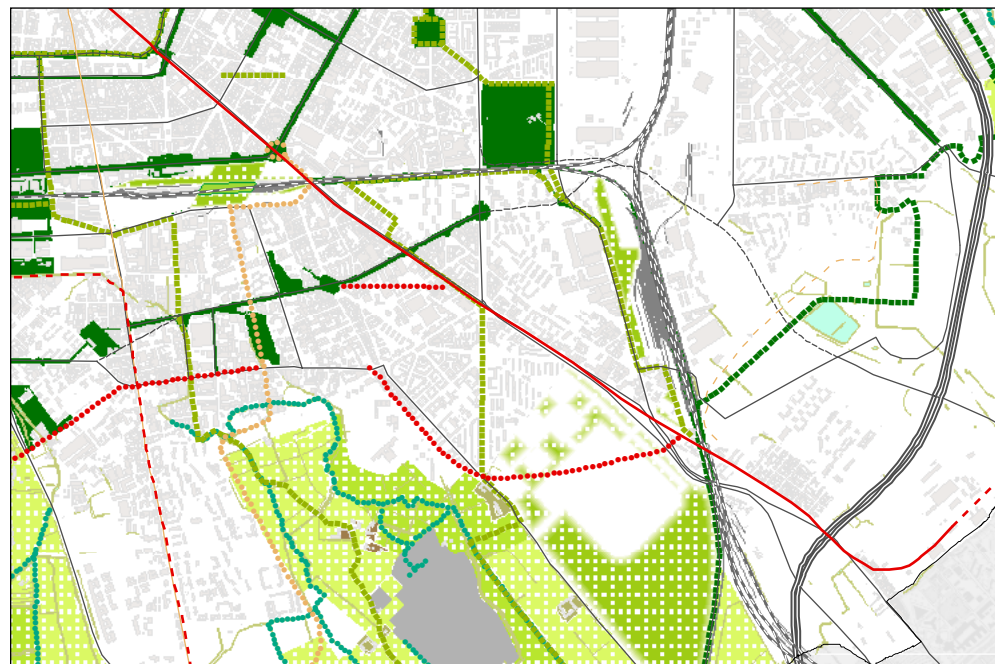
- Superficie da destinare a verde non inferiore al 40% della superficie territoriale.
- Realizzazione di nuovo parco urbano di forma compatta, trasversale all'area con funzione di connessione dei tessuti posti a nord e a sud, con parziale copertura dei binari e connesso ai nuovi spazi pubblici integrati al sistema stazione.
- Realizzazione di una nuova connessione ciclo-pedonale e verde parallela alla cintura ferroviaria di collegamento dei parchi esistenti e programmati e di connessioni ciclo-pedonali nord-sud.
- Realizzazione di spazi pubblici e di uso pubblico per una superficie non inferiore al 60% della superficie territoriale dell'ambito, calcolata comprendendo tutte le aree oggetto di interventi di riqualificazione.
- Realizzazione di un collegamento coperto pedonale tra la stazione dei treni e la stazione Lodi TIBB della linea metropolitana 3. Nel caso gli approfondimenti in corso confermino la difficoltà a realizzare un sottopasso pedonale, tale connessione dovrà comunque essere garantita all'interno delle strutture realizzate in superficie.
- Esclusione degli accessi diretti all'area da via Ripamonti e da C.so Lodi, ma solo tramite via Isonzo e via Brembo.
- Interventi di protezione o di mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria nelle zone sensibili dell'ambito di trasformazione.



ZONA SPECIALE
Rogoredo
Comparto SUD



ZONA SPECIALE
Rogoredo



PRESCRIZIONI

- Realizzazione di aree a verde aventi superficie non inferiore al 30% rispetto ai metri quadri dell'intero ambito di trasformazione urbana.
- Realizzazione di una connessione ciclo-pedonale nord-sud.

STRATEGIE GENERALI

L'area di trasformazione urbana "Rogoredo" si inserisce in un ambito che risulterà caratterizzato dallo stretto legame ai diversi sistemi di verde, esistente e di progetto, attraverso connessioni utili al completamento della rete ambientale che caratterizza il settore sud orientale della città. Tra i sistemi coinvolti i "Parchi delle Cascine", la "Collana Verde" e la "Ronda", nonché l'esistente parco Alessandrini. L'allacciamento al "Viale Circolare" (nuova 90/91), in aggiunta alla stessa stazione di Rogoredo, garantirà un elevato grado di accessibilità all'area.

OBIETTIVI

- Garantire continuità con i "Parchi delle Cascine".
- Garantire continuità alla "Collana Verde" attraverso connessioni ciclo-pedonali est-ovest.
- Garantire continuità tra il parco-area San Cristoforo, Santa Giulia e Porto di Mare.
- Favorire la connessione ciclo-pedonale e carrabile alla "Ronda".
- Realizzare un sistema lineare di aree a verde in connessione con il parco dell'ambito di trasformazione urbana Rogoredo-Toffetti e il parco Alessandrini.