



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-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE S. CRISTOFORO", CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

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**



Comune di Milano



SETTORE PROGETTI STRATEGICI SERVIZIO GRANDI RIQUALIFICAZIONI

Direttore di Settore: arch. Giancarlo Tancredi

Coordinamento progettazione urbanistica e procedure amministrative: arch. Michela Brambati

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 Riazzola, ing. Federico Confalonieri, ing. Stefano Mondani

- *AMAT Agenzia Mobilità Ambiente Territorio SpA*

Sistemi informativi: dott. Luca Tosi, ing. Roberto Porta

Pianificazione traffico: arch. Antonella Pulpito

- *Metropolitana Milanese SpA:* ing. Sandro Capra

- *Comune di Milano PGT Ufficio di piano Infrastrutture e trasporti:* arch. Paolo Riganti

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

Rete Ferroviaria Italiana SpA - 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.



INDICE:

PARTE I

1. L'Accordo di Programma	7
2. Gli accordi tra Comune e Ferrovie dello Stato antecedenti alla Promozione dell'AdP.....	8
3. Il sistema ferroviario: la dismissione degli scali.....	9
4. Le opportunità che la dismissione degli scali determina per la città	11
5. L'infrastruttura ferroviaria: soglie storiche principali	12
6. Il piano di potenziamento del sistema ferroviario milanese nell'AdP.....	15
7. Le aree oggetto di variante al PRG	17
8. Obiettivi e strategie della variante urbanistica.....	19
9. Raccordo con le strategie del PGT	21
10. Il sistema dei vincoli e la pianificazione sovraordinata.....	25
11. Pesi insediativi e spazi pubblici.....	27
12. Trasformazioni urbanistiche e nuove infrastrutture della mobilità.....	31
13. Nuove aree a parco e connessioni ciclo-pedonali.....	33
14. Gli studi sul traffico e la Vas	35
15. La Normativa di Attuazione e le linee-guida	37
16. Variazioni quantitative agli azzonamenti del P.R.G. vigente.....	37

PARTE II

COMPARTO NORD: ZONE SPECIALI FARINI , GRECO-BREDA

ZONA SPECIALE LUGANO

1- Scalo Farini , Lugano..... 39

- Descrizione dell' ambito

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

- Assetto viabilistico

- Contenuti della Variante: linee guida



2- Scalo Greco-Breda..... 45

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante: linee guida

ZONA SPECIALE LAMBRATE

3. Scalo Lambrate..... 49

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante: linee guida

**COMPARTO SUD: ZONA SPECIALE ROMANA
 ZONA SPECIALE ROGOREDO
 ZONA SPECIALE GENOVA**

4- Scalo Romana..... 55

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante: linee guida

5- Scalo Rogoredo..... 60

- Descrizione dell' ambito
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante: linee guida

6- Scalo Genova..... 62

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Vincoli Sovraordinati
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante: linee guida

ZONA SPECIALE SAN CRISTOFORO INTERSCAMBIO

ZONA SPECIALE SAN CRISTOFORO PARCO ATTREZZATO

7- Aree Ferroviarie San Cristoforo..... 69

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante: linee guida





PARTE I

1. L'Accordo di Programma

Nel territorio del Comune di Milano sono presenti all'interno del tessuto edificato scali e aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario, già dismesse o di prossima dismissione, che interessano un totale di circa 1.300.000 metri quadrati, posti in vari ambiti della città.

Tali aree, poste in contesti anche semi-centrali e comunque all'interno di tessuti urbanizzati, costituiscono una risorsa rilevante per lo sviluppo e la riqualificazione urbana di diversi ambiti della città.

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, in coerenza con gli impegni sottoscritti con FS e 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.

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. A tale accordo hanno poi aderito i proprietari, Poste, Agenzia del demanio e Fondo Immobili Pubblici, di aree contermini da integrare nelle trasformazioni urbanistiche.

Stante l'importanza strategica rappresentata dalla trasformazione delle aree ferroviarie dismesse, si prevede pertanto di variare il piano regolatore comunale definendo obiettivi, principi e regole che consentano di riqualificare tali aree ferroviarie mediante l'assegnazione alle stesse di nuove destinazioni funzionali.

La scelta di associare lo sviluppo urbanistico di questi ambiti urbani alla realizzazione di interventi strategici sul trasporto pubblico ferroviario consente, attraverso la procedura di Accordo di Programma, di anticipare alcune scelte del PGT, operando in regime transitorio. La legge regionale n°12 del 2005, successivamente integrata e modificata, consente infatti all'art. 25, in attesa di adeguamento generale del PRG, di approvare atti di programmazione negoziata. Data la rilevanza dell'accordo di programma all'interno delle strategie di sviluppo, la presente variante urbanistica e la relativa procedura di valutazione ambientale strategica tengono conto del livello cittadino delle scelte e si rendono coerenti con le strategie di sviluppo delineate in sede di formazione del PGT comunale.



2. Gli accordi tra Comune e Ferrovie dello Stato antecedenti alla Promozione dell'AdP

L'avvio della discussione istituzionale in merito alla trasformazione delle aree ferroviarie in dismissione e già dismesse di Milano avviene il 25 luglio 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'Accordo, 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'intesa fra Comune e Ferrovie, ovvero che la valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario sarebbe stata una importante occasione economica per dare impulso e attuazione alle politiche di potenziamento del trasporto pubblico ferroviario del nodo di Milano, così importante sia per il servizio nazionale e internazionale ma soprattutto per 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 gli interventi condivisi di 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.

Infatti, 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

Le aree ferroviarie dismesse e in dismissione presenti nel territorio del Comune di Milano come accennato sono interessate da un procedimento di variante alle previsioni urbanistiche. Complessivamente la variante urbanistica riguarda scali e aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario, già dismesse o di prossima dismissione, interne al tessuto edificato e altre aree dismesse a queste riconducibili, come lo scalo doganale o i depositi postali raccordati presenti allo scalo Farini, per un totale di circa 1.290.000 metri quadrati.

Il prospetto delle dismissioni comprensivo sia delle aree ferroviarie che delle aree di altre proprietà, è così articolato:

	AREE DISMESSE E IN DISMISSIONE	AREE PUBBLICHE (VIABILITA') INCLUSE	AREE STRUMENTALI NELLE AREE DI TRASFORMAZIONE	TOTALE
	mq	mq	mq	mq
scalo Farini- Lugano	499.021	10.595	141.523	651.139
scalo Romana	186.050	0	30.380	216.430
aree S. Cristoforo	140.885	11.405	13.500	165.790
scalo P.ta Genova	87.838	5.709	0	93.547
scalo Lambrate	68.882	948	0	69.830
scalo Greco-Breda	65.981		5.097	71.078
scalo Rogoredo	22.570	0	0	22.570
	1.071.227	28.657	190.500	1.290.384

In breve esse riguardano:

- lo Scalo Farini, posto nel settore urbano di nord-ovest, compreso fra il cavalcavia Bacula e il ponte di via Farini attraversato dalla linea delle Ferrovie dello Stato "Milano-Varese".
- lo Scalo Greco-Breda, posto nel settore urbano nord est lungo la linea Milano-Monza, fra via Sesto S. Giovanni e via Breda, comprensivo del bordo ferroviario verso il quartiere Bicocca in corrispondenza della stazione "Greco-Pirelli".



- lo Scalo basso di Lambrate, posto nel settore urbano est, a sud della stazione di “Milano-Lambrate” e a est della cintura ferroviaria, tra via Pietro Saccardo e via San Faustino.
- lo Scalo Rogoredo, posto nel settore urbano sud est a nord della stazione “Milano-Rogoredo” tra la linea ferroviaria e via Toffetti.
- l’ambito dello Scalo e della stazione di Porta Genova, posto nel settore urbano sud-est, tra il ponte ferroviario di San Cristoforo, sul Naviglio Grande, e le aree della stazione di Porta Genova.
- le aree ferroviarie di San Cristoforo, poste nel settore urbano sud-ovest, tra il confine comunale, la stazione di Milano- San Cristoforo e il ponte Ferroviario sul Naviglio Grande

Come evidenziato nella tabella, l’accordo di programma comprende anche alcune aree strumentali all’esercizio ferroviario. Tali aree, presenti negli ambiti di Farini, Romana, San Cristoforo e Greco-Breda, riguardano infrastrutture che rimarranno ferroviarie e quindi non verranno dismesse, ma che verranno coinvolte dagli interventi di trasformazione urbanistica.



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 in esso confluyente, 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/ri-disegno 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.

Ma al fronte pubblico e rappresentativo della stazione intesa come passaggio tra la dimensione urbana e la 'nuova' dimensione del viaggio, l'infrastrutturazione ha anche comportato il coinvolgimento di estesi suoli 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.

Ambiti di carattere strettamente funzionale, caratterizzati dalla moltiplicazione dei binari, da depositi e aree libere che hanno determinato, nella morfologia urbana complessiva, intervalli di tessuto edificato 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.

Si sottolinea quindi, l'inversione di una 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 di trasformazione.



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

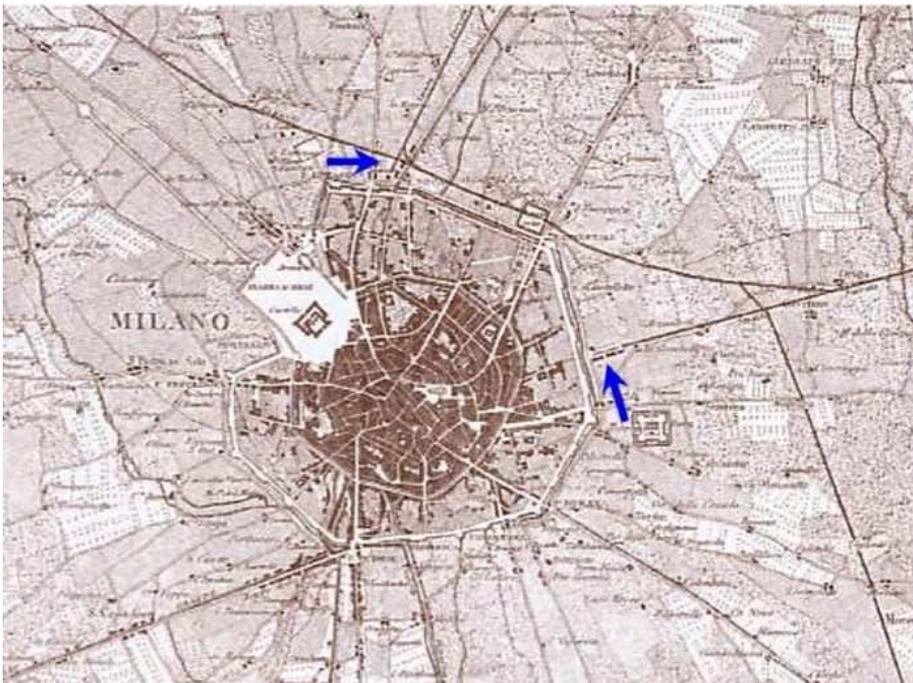
E' una grande ed eccezionale opportunità di completamento e di *ri-forma* degli spazi pubblici: i 'nuovi' territori riconquistati dalla città, devono *re-agire* ad essa e con essa.

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, (vicino al Ponte delle Gabelle fuori le mura, nell'allora Comune dei Corpi Santi). La stazione venne presto spostata in un nuovo fabbricato viaggiatori, attivo nel 1850, (attuale Caserma della Guardia di Finanza in via Melchiorre Gioia) 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

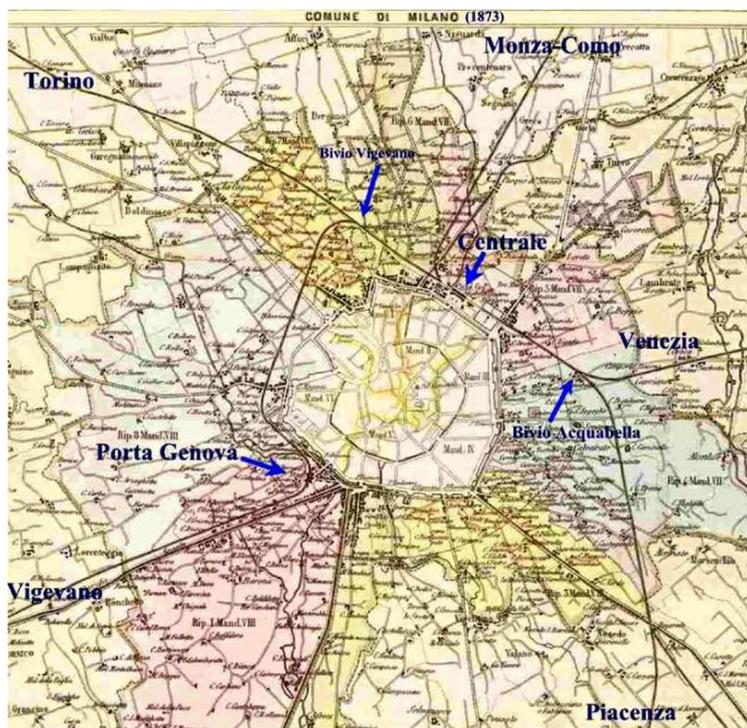
I nuovi impianti ferroviari resero necessaria la definizione e la localizzazione della prima Stazione Centrale di Milano, che venne prevista all'interno del Lazzaretto, a nord-est, appena fuori le mura. Iniziata sotto la dominazione austriaca (inaugurata dal re Vittorio Emanuele II nel 1864), impose 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 avvolse progressivamente il perimetro a nord-est della città con una cintura di binari che condizionò e indirizzò fortemente le linee di sviluppo urbano. Verso il 1880 Milano era ormai il punto cruciale di incrocio fra le direttrici ferroviarie Nord-Sud ed Est-Ovest alla scala territoriale; 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, identificano anche, fuori dalle maglie e dagli isolati disegnati esteriormente alla circonvallazione dei bastioni, gli ambiti e le aree dei nuovi scali merci ferroviari. *“L'organizzazione ferroviaria milanese andò quindi rapidamente sviluppandosi. 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 e intralciante 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- con efficacia schematizzano 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 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 di Vigevano.

Il riassetto ferroviario concluso negli anni '30, razionalizzò il sistema ferroviario ma negò il collegamento ferroviario diretto fra le linee provenienti da sud-est e quelle dirette a nord-ovest. Tra gli obiettivi che si pone il *Passante Ferroviario* (progettato verso la fine degli anni '60, iniziato nel 1984) vi è proprio la ri-connesione di quanto soppresso agli inizi degli anni '30: il Passante oggi segue la direttrice Garibaldi-Liberazione-Tunisia- Regina Giovanna- Dateo e non fa altro che ripercorre in sotterranea, il tracciato della vecchia ferrovia per Venezia-Piacenza.

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

L'intenzione di realizzare un sistema ferro-tranviario integrato tra Milano e il suo hinterland ed aggiornato rispetto ai progetti internazionali dell'Alta Velocità, costituisce anche l'occasione per ripensare le aree degli scali merci in disuso e in dismissione. Suoli che si rimettono in gioco, entro il disegno complessivo della città. Si ribadisce l'eccezionale opportunità per Milano di dare nuova forma ai nuovi spazi pubblici: i territori riconquistati dalla città possono ora contribuire al miglioramento delle sue criticità e labilità.

6. Il piano di potenziamento del sistema ferroviario milanese nell'AdP

L'Accordo di Programma promosso dal Comune di Milano con Regione Lombardia e FS SpA per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione è correlato, come introdotto al cap.1, con il 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 storica per il rilancio del trasporto ferroviario dell'area metropolitana.

Le attuali criticità del sistema ferroviario lombardo/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 nel corso degli ultimi decenni, non è stato in grado di seguire al pieno le trasformazioni dei bisogni di mobilità delle persone.

Se un importante processo di ammodernamento si sta osservando sul fronte della mobilità a lunga percorrenza – a breve verrà completata l'alta velocità Torino/Salerno - alla scala locale e metropolitana sono ancora evidenti le difficoltà in cui versa il trasporto ferroviario. Gran parte degli attuali problemi legati al traffico nascono nell'area metropolitana (circa 30-40 Km di raggio 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, 4/5 dei quali effettuati con mezzo privato.

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, ed i nuovi servizi possono contribuire a riequilibrare il riparto modale.

Il Passante Ferroviario di Milano è la base infrastrutturale sulla quale è possibile realizzare un progetto di rete ferroviaria suburbana dedicata all'area metropolitana (sul modello S-Bahn), caratterizzata da servizi ad elevata frequenza, continuità e capillarità.

Il potenziamento infrastrutturale del nodo di Milano, in particolare delle infrastrutture connesse al Passante, all'asse Garibaldi-Monza e alle linee di Cintura (anche attraverso la realizzazione di nuove stazioni urbane), lo sviluppo dei parcheggi di interscambio e l'acquisto di nuovo materiale rotabile, sono gli elementi portanti di questo progetto.

I nuovi servizi consentiranno di incrementare la capacità di trasporto del sistema ferroviario nell'ordine di 40.000 passeggeri/ora per direzione (che equivale ad una riduzione potenziale di oltre 30.000 auto private in ingresso a Milano nella sola ora di punta del mattino), di migliorare il livello di accessibilità sia al centro città che alle altre polarità urbane e di avviare il progetto della circle-line cittadina. Gli interventi consentiranno, inoltre, di migliorare la circolazione ferroviaria riducendo le interferenze fra i flussi di traffico e di ridurre i tempi medi di percorrenza su scala locale e regionale

L'AdP tra Comune di Milano, Regione Lombardia, e Ferrovie dello Stato è l'occasione per condividere e programmare un progetto di sviluppo della rete e dei servizi ferroviari nell'area metropolitana e per reperire le risorse economiche che lo renderanno possibile. La valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse con l'accordo è infatti finalizzata alla realizzazione di questo importante progetto.



7. Le aree oggetto di variante al PRG

Complessivamente la variante al PRG interessa una superficie di 1.290.000 mq relativa a varie aree poste lungo la linea ferroviaria. Di questi circa 1.100.000 mq vengono destinati a nuove Zone Speciali finalizzate alla trasformazione urbanistica, 190.000 mq, mantengono la destinazione ad impianti ferroviari ed incluse nelle zone di trasformazione in quanto interessate da interventi di riqualificazione urbana e circa 30.000 mq sono relativi a spazi già pubblici o di uso pubblico, come viabilità esistente, inclusi nel perimetro di trasformazione urbanistica.

FARINI_ L'ambito di trasformazione interessa una vasta area di circa 630.000 mq, per la maggior parte occupata dallo scalo merci Milano-Farini, comprensivo di un tratto della linea ferroviaria Milano-Varese e Milano-Centrale/Malpensa posto nel settore nord-ovest della città.

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, servite dalle non lontane stazioni Garibaldi e Bovisa.

Lungo questa diagonale nord-ovest/sud-est si susseguono importanti interventi di trasformazione urbana: il progetto Garibaldi-Repubblica, le aree di Bovisa e Bovisa-Gasometri, il parco di Quarto Oggiaro, Cascina Merlata, le aree dell' Expo 2015, il Polo esterno della Fiera.

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, e delle Poste, nonché alcune aree di proprietà comunale a sud che saranno interessate dal progetto di trasformazione e riqualificazione complessivo.

GRECO BREDA_ L'area di trasformazione dello scalo Greco-Breda, un ambito di circa 71.000 mq, si trova nel settore nord-orientale della città, ed è costituita da due parti separate che stanno a cavallo della ferrovia Milano-Monza. La parte ad est è compresa tra la ferrovia e il quartiere di via Rucellai, la porzione ad ovest si colloca tra la ferrovia e il nuovo quartiere della Bicocca.

L'area ad est dei binari, a cavallo della via Ernesto Breda, interessa parte dello scalo dismesso da una parte e aree degradate utilizzate ad orti dall'altra ; l'area ad ovest dei binari, di forma stretta e allungata, comprende invece la stazione di Milano-Greco-Pirelli e altri edifici strumentali al servizio ferroviario su via Cozzi, oltre ai binari in disuso lungo via Sesto San Giovanni.

LAMBRATE_ L'ambito urbano in cui si colloca lo scalo di Lambrate, di circa 70.000 mq totali, si situa nel settore orientale di Milano, esternamente alla cintura ferroviaria che corre in rilevato e lambisce l'omonimo quartiere della periferia est.

Il quadrante urbano in cui si situa è fortemente infrastrutturato, si caratterizza per la presenza della ferrovia sia ad ovest che a sud, della strada provinciale a nord, e dalla Tangenziale ad est, tracciati che ne hanno determinato il carattere intercluso. Tali presenze hanno ostacolato infatti 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.

ROMANA_ Lo scalo Romana si situa lungo la cintura ferroviaria sud di Milano, quantitativamente coinvolge circa 216.000 mq e si sviluppa in direzione est-ovest esternamente all'antica Porta Romana, lungo lo storico asse radiale di uscita dalla città verso la via Emilia/Corso Lodi. Lo scalo è delimitato a nord dal tracciato anulare della circonvallazione "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.

ROGOREDO_ Lo scalo Rogoredo, ambito di 22.570 mq totali, 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: 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. Inoltre sviluppandosi sull'asse storico Via Emilia/Corso Lodi/Corso di Porta Romana si collega direttamente col centro della città, sia viabilisticamente che attraverso la terza linea metropolitana (fermate di Porto di Mare e Rogoredo). Si caratterizza infine per la prossimità alla Stazione Ferroviaria Rogoredo, lungo la linea per Piacenza/Bologna.

GENOVA / SAN CRISTOFORO_ L'ampia fascia in variante si colloca nel versante sud ovest di Milano e comprende un ambito composto dallo scalo Genova di 93'547 mq, dall'area di San Cristoforo-Stazione di 46'150 mq e dall'area a sud della linea ferroviaria di 119.640 mq. L'ambito complessivo coinvolge la cerchia dei bastioni all'altezza della Darsena/Stazione Genova e si sviluppa lungo la direttrice del Naviglio Grande, ovvero lungo l'importante radiale in uscita verso Vigevano e il Ticino. Una dismissione da alcuni decenni auspicata, che riguarda lo scalo ferroviario e la stazione di Porta Genova, il tratto di San Cristoforo e una parte della fascia dei binari che da San Cristoforo arriva fino al confine comunale. Un'asta particolarmente delicata in riferimento al contesto urbano e storico-architettonico in cui interviene e all'estensione della dismissione che da zone centrali e urbane arriva a toccare ambiti liberi e periferici.



8. Obiettivi e strategie della variante urbanistica

La modifica delle previsioni urbanistiche del piano regolatore si rende necessaria per rispondere a vari 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 tessuti 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 in variante 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, come lo scalo Romana dalla linea ferroviaria. Altri ambiti, di dimensioni inferiori ma strategici nel contesto edificato e nelle relazioni con il tessuto circostante, sono quelli dalla forma allungata e lineare di Porta Genova, San Cristoforo e Greco-Breda. Infine la variante 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, considerate le differenti problematiche locali, nonché l'opportunità di una strategia complessiva, la scelta di fondo è stata quella di avviare un percorso di pianificazione, a partire dalla variazione delle previsioni urbanistiche generali, fissando criteri generali, obiettivi e punti fermi per la trasformazione delle singole aree.

Una pianificazione 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 un ruolo più pubblico e che in altri casi costituiscono occasione di completamento del tessuto urbano e dei margini edificati.

La collaborazione in fase attuativa delle diverse trasformazioni, diversamente autonome sotto il profilo della fattibilità economica, assicura da un lato la fattibilità di tutti gli interventi, dall'altro la partecipazione e il contributo degli interventi più forti sotto il profilo insediativo, alla riqualificazione urbana degli ambiti esterni al perimetro di variante. Ciò senza creare meccanismi sperequativi in quanto le aree sono oggi di proprietà unica.



Si propone pertanto una sorta di meccanismo perequativo interno tra le aree dell'Accordo di Programma, configurando comparti edificatori tra aree remote con lo scopo della migliore collocazione degli insediamenti funzionali e degli spazi pubblici.

In particolare con la Proposta di Variante al piano regolatore vengono definiti per i vari comparti e per singole Zone Speciali, i carichi insediativi, le destinazioni funzionali, le modalità attuative; si indicano le scelte principali in merito agli interventi di connessioni viarie, pedonali e ciclopedonali; si identificano gli obiettivi relativi allo spazio pubblico, alle aree a verde, nonché il grado di flessibilità delle previsioni.

Non si tratta pertanto di previsioni urbanistiche di dettaglio, chiuse nelle scelte di disegno e di destinazione funzionale, ma si tratta di una Variante che definisce gli aspetti urbanistici principali, intenzionalmente aperti agli approfondimenti conoscitivi, alle esplorazioni progettuali e alle diverse risposte possibili in fase di pianificazione attuativa.

Per garantire la qualità del processo, governato in ogni caso da un ulteriore livello di pianificazione comunale, viene previsto, in fase di formazione delle proposte di PII, il ricorso a forme di selezione concorsuale, orientando in tale modo i proprietari proponenti ad un approccio progettuale, tecnico e culturale elevato.

Per quanto riguarda le previsioni funzionali, l'obiettivo è quello di orientare verso un mix urbano articolato, evitando, negli interventi più estesi, destinazioni uniche e prevedendo una quota minima, nell'ordine di un terzo della slp totale, da destinare a funzioni di interesse generale e housing sociale, con lo scopo di "arricchire" il carattere funzionale dei nuovi insediamenti. In questa quota sono previsti sia la residenza sociale nelle sue varie forme (da quella assistita, a quella temporanea per studenti, a quella in locazione e in vendita convenzionate) che i servizi culturali, scolastici, sociali, sanitari, ecc. di tipo privato, tradizionalmente extra-standard, sia infine i servizi speciali o di rango superiore, come le strutture universitarie, le eventuali nuove sedi dell'amministrazione pubblica e i centri di ricerca.

In sintesi gli elementi principali che caratterizzano la strategia di pianificazione dell'Accordo di Programma sono così sintetizzabili:

- formazione di Comparti Urbanistici che associano aree anche non contermini;
- attribuzione di carichi insediativi, espressi in s.l.p. massima, e destinazioni funzionali per comparto;
- indicazione per ogni singola area, anche interna ad un comparto, dei minimi e massimi di concentrazione dei carichi insediativi e delle quantità minime di spazio pubblico;
- flessibilità funzionale fra le funzioni compatibili, rimandando eventuali prescrizioni restrittive alla pianificazione di dettaglio;
- previsione di una quota minima da destinare a funzioni di interesse generale e housing sociale;
- definizione di linee-guida, illustrative degli obiettivi della variante, con valore di supporto e orientamento alla pianificazione attuativa definendo le scelte e gli orientamenti principali, il livello atteso e i punti fermi del progetto;
- obbligo del ricorso a procedure concorsuali nella selezione dei progetti o progettisti;
- ricorso a cessioni e sistemazioni extra comparto per l'attuazione di interventi strategici dello spazio pubblico urbano.



9. Raccordo con le strategie del PGT

Obiettivi e strategie. Tra le prime strategie espresse nei documenti del PGT è presente quella di coniugare *“risposte rapide e comprensibili all'interno di una visione programmatica generale”*. Questo significa *“strutturare un percorso per il nuovo Piano in grado di coniugare tempi attuativi differenti. Innanzitutto coordinare le trasformazioni in corso ed allineare l'interesse pubblico allo scenario di Piano (accordi di programma in corso o in via di definizione)”* ...in quanto *“ è proprio grazie ai processi in attuazione oggi, che la città ha modo di rendere concreti, sul breve periodo, i primi passi verso un percorso più lungo di riqualificazione e di modernizzazione verso cui tende”*. Ancora, *“per questa ragione il Documento di Piano si assume la responsabilità di tenere insieme nuove strategie con 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”*.

Detto questo, il programma di trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, come visto avviato con gli accordi bilaterali tra Comune di Milano e FS già dal 2005, si pone a sua volta l'obiettivo della coerenza con gli obiettivi e le strategie delineate dai primi documenti programmatici del PGT.

Elemento principale che misura tale coerenza è rappresentato dalle linee-guida previste per ogni ambito di trasformazione e che sono state elaborate di concerto con l'Ufficio di Piano, allineate sia per struttura che per contenuti alle linee-guida delle “aree di trasformazione” del Documento di Piano, che come noto costituisce ai sensi di legge uno dei tre documenti di cui si compone il piano stesso.

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 sicura

1. *Milano metropoli reticolare*
2. *lo sviluppo della città in coerenza con il ripensamento dell'assetto infrastrutturale*
3. *l'incremento abitativo e la strategia della casa in affitto*
4. *l'incentivazione della creatività e il terziario propulsivo*
5. *la tutela delle identità di quartiere e degli ambiti monumentali e paesaggistici...*

La città vivibile

6. *la permeabilità dei grandi sistemi ambientali e la connessione con i nuovi parchi urbani.*
7. *Milano città agricola per eccellenza...*
8. *il rinnovamento fisico e funzionale del territorio contaminato e dismesso...*
9. *l'acqua come presupposto ambientale irrinunciabile per Milano...*
10. *l'urbanistica verso una politica energetica innovativa*

La città efficiente.

11. *la qualità diffusa dei servizi*
12. *la micropermeabilità del verde e la centralità di quartiere*



13. *i tempi senza pause della città*

14. *la qualità architettonica della città*

15. *la sussidiarietà quale principio di relazione virtuosa pubblico-privato*

1.2. Il primo obiettivo del Piano con il quale l'accordo si confronta riguarda in primo luogo 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. 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 (del PGT) 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 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. Presupposto alla trasformazione degli scali-merci, è presente nel PGT la volontà di *"definire una strategia generale di individuazione all'esterno dell'area urbana congestionata di strutture logistiche, dalle quali le merci possano raggiungere la destinazione finale attraverso l'uso di mezzi ecologici"*. Questo comporta la modifica della destinazione di queste aree, oggi interne al tessuto urbanizzato, e il decentramento delle funzioni logistiche in parte ancora presenti ad aree esterne idonee dal punto di vista dell'accessibilità e delle caratteristiche ambientali.

3. Politica centrale del PGT è inoltre quella di incentivare la realizzazione di nuove quote di edilizia residenziale convenzionata, in vendita e in affitto, o a canone sociale, moderato o concordato, negli interventi di edificazione privata. Si propone, in continuità con l'impostazione del documento di Inquadramento delle politiche comunali, orientativo dei Programmi Integrati di Intervento, incrementi volumetrici rapportati alle diverse condizioni di interesse pubblico dell'housing sociale. 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. La coerenza dell'accordo di programma si esprime nella previsione di una quota minima significativa da adibire a funzioni di interesse generale, di cui la residenza sociale in tutte le sue forme appartiene, più che nella previsione di un incentivo volumetrico, norma con carattere più regolamentare indifferenziato. La presenza infatti di una quota obbligatoria e percentualmente significativa della volumetria totale da destinarsi all'housing sociale per la maggior parte garantisce la realizzazione del mix sociale auspicato dal PGT.



4. 12. 15 Alla strategia sulla casa si accompagna, nel creare le condizioni per l'articolazione funzionale urbana e quindi della vita dei nuovi insediamenti, la previsione o quantomeno il forte indirizzo verso l'insediamento di funzioni di eccellenza o di servizio alle funzioni classiche, residenziali-uffici-commercio. Si tratta della previsione di funzioni edificate, tradizionalmente associate ai servizi privati, come l'istruzione anche universitaria, attrezzature sanitarie e assistenziali, centri di ricerca, servizi alle imprese, centri culturali ed espositivi, ecc. , realizzati e gestiti da soggetti non pubblici, per le quali, insieme all'housing sociale, è riservata una quota minima a garanzia della loro realizzazione. Il PGT, analogamente all'housing sociale, promuove la loro realizzazione, con particolare accento alle funzioni connesse alla creatività e alle funzioni legate all'innovazione e alla conoscenza, mediante il ricorso ad indici edificatori premiali, incentivandone in tal modo la realizzazione in tutti gli interventi sul territorio. Nell'accordo, oltre a destinare una componente delle potenzialità edificatorie a queste attività che con la residenza sociale arricchiscono il mix funzionale, viene indirizzata e tematizzata la loro collocazione in ambiti determinati attraverso le linee-guida. Questa strategia consente inoltre di allinearsi ad un altro obiettivo del piano, ovvero quello della *qualità diffusa dei servizi* e quella di informarsi al *principio di relazione virtuosa pubblico-privato*. In entrambi i due punti programmatici citati del PGT l'obiettivo, da attuarsi soprattutto attraverso il piano dei servizi, è quello di *"attrarre opportunità e iniziative di servizio con livelli qualitativi elevati"*, avvicinando pubblico e privato, ed arricchire così l'offerta generale dei servizi della città e al contempo arricchire i quartieri contro-bilanciando la tendenza alla specializzazione monofunzionale degli interventi. L'accordo, in collaborazione con il futuro piano dei servizi, prevede la realizzazione di un mix di funzioni classiche arricchito di funzioni qualificate.

5. 6. 9. 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"*. *"Dagli scali ferroviari all'area Expo, (...) dalle aree degli ippodromi fino alle aree lasciate libere dalla dismissione delle caserme, 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-ambientale delle aree, la presenza del Naviglio Grande e la connessione con la Darsena, il raccordo e la parziale coincidenza con la Via d'acqua di Expo 2015, 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 e le linee-guida 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, in questo caso



mettendo in relazione 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.

8. 10. Allo stesso modo l'accordo coglie altre due punti centrali delle politiche del PGT, orientate al miglioramento della qualità dell'ambiente. Da un lato è evidente la coincidenza fra la riqualificazione degli scali ferroviari con 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.

Temi di progetto. Oltre che nelle strategie generali gli obiettivi dell'Accordo trovano corrispondenza nei "Temi del Progetto" del PGT. La rilevanza del tema del riutilizzo degli scali dismessi si pone infatti fra i temi centrali del piano.

Come visto l'Accordo di Programma anticipa parte dei contenuti del piano; tale corrispondenza si verifica nella coincidenza delle Zone Speciali dell'Accordo con alcune delle Aree di trasformazione del Documento di Piano del PGT. La tavola allegata relativa ai temi di Progetto mostra come le aree ferroviarie collaborino alla strategia di piano, in particolare per il disegno e le connessioni del verde e dello spazio pubblico e per il tema della *circle line*. A questo proposito il PGT propone infatti la valorizzazione del tracciato della cinta ferroviaria considerandolo come una risorsa interna della mobilità urbana che mette a sistema le diverse radiali milanesi e non solo come risorsa della mobilità territoriale, da Milano al territorio esterno e viceversa. Per trasformare la cintura ferroviaria affinché risponda alla domanda capillare e diffusa sul territorio, collaborando e integrandosi alle reti metropolitane, esistenti e future, il Piano e l'Accordo prevedono che vengano realizzate nuove stazioni e nuove fermate (Canottieri, Tibaldi, Romana, Zama, Istria, Dergano) che insieme a quelle esistenti costituiranno il supporto infrastrutturale per un nuovo modello di servizio rispondente alle esigenze della mobilità urbana.



10. Il sistema dei vincoli e la pianificazione sovraordinata

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.

L'aggiornamento del sistema dei vincoli ricadenti nelle aree di territorio comunale oggetto della presente Variante, costituisce uno stralcio del lavoro di ricognizione elaborato dal Comune di Milano, integrato delle informazioni derivanti dagli strumenti urbanistici provinciali e regionali, confrontato con le elaborazioni in corso dell'ufficio di piano-PGT, e completato con alcuni dati raccolti dal SIT. Nelle elaborazioni prodotte è stato restituito il sistema dei vincoli attraverso due tematismi principali che li raggruppano in:

- vincoli sovraordinati
- vincoli all'edificazione

Sono state considerate sia le Zone Speciali coinvolte dalla Variante degli scali ferroviari, che il loro contesto urbano, ovvero gli isolati adiacenti e l'ambito geografico afferente.

Il primo gruppo, sistema dei vincoli sovraordinati, richiama le seguenti tre principali leggi nazionali: 1-Decreto Legislativo 42 del 2004, articolo 10 della Parte 2° (aggiornamento della ex 1089 del 1939): *"Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137"*. L'unico scalo ferroviario che ha al suo interno un edificio vincolato come Bene Culturale, è Farini, ove sulla Dogana di via Valtellina è stato apposto dal 23/12/2004 il vincolo d'interesse pubblico. All'esterno dell'area di trasformazione, oltre al vincolo monumentale posto su Villa Simonetta, sono stati indicati i vincoli apposti su alcuni edifici moderni d'autore, sulla cascina Boscaiola, sull'antico complesso conventuale di Santa Maria alla Fontana. Allo stesso modo, per gli altri ambiti non vi sono vincoli interni all'area di trasformazione 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, a Genova vi sono vincoli di carattere storico/monumentale nel delicato contesto dello scalo in dismissione.

2-Decreto Legislativo 42 del 2004 come aggiornamento della ex 1497 del 1939, nella definizione dei Beni Paesaggistici (parte 3°): rientrano in tale articolato il Vincolo dei Navigli, che include tutta l'area di trasformazione Genova- San Cristoforo, e il vincolo ambientale di Parco Solari.

3-Legge Regionale 12 del 2005, *Legge per il Governo del Territorio*, sia nel livello della pianificazione territoriale di coordinamento provinciale (PTCP), che rispetto ai contenuti del piano territoriale regionale nella definizione dei Parchi Regionali. Si mette in evidenza come nella variante scali ferroviari l'unico parco regionale, il Parco Agricolo Sud, compare come prossimo all'area di Rogoredo ma non coinvolge direttamente l'Area di Trasformazione.

Il secondo gruppo, i vincoli all'edificazione, sono quei vincoli che pongono condizioni precise alla pianificazione urbanistica e al progetto architettonico e urbano dell'area di trasformazione, ponendo i limiti a cui il progetto deve conformarsi. Si fa specificatamente riferimento alla seguente normativa:



-Vincoli aeroportuali che fanno riferimento alla Legge 58 del 1963 sulle servitù aeroportuali. Sono vincoli in corso di aggiornamento da parte dell'ENAC- Ente Nazionale Aeroportuale, a seguito della "Revisione del Codice della Navigazione". Nella versione ad oggi superata ma non ancora sostituita, ricadono gli ambiti di Rogoredo e in parte Romana per la presenza non lontana dell'aeroporto di Linate, e l'ambito di Greco-Breda a causa del non lontano aeroporto di Bresso. Tali vincoli pongono limiti alle altezze degli edifici, in misura crescente quanto più ci si avvicina all'area di atterraggio/decollo aeroportuale. Ad oggi è necessaria l'approvazione/parere positivo da parte dell'ente preposto.

-Fasce di rispetto ferroviarie, ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 753 del 1980, che istituisce una fascia di non edificazione di 30 metri dall'ultimo binario attivo: *"lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire, o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza ...minore di metri 30 dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia"*... estratto dall' Art. 39

Tali fasce nel caso degli scali in dismissione, varieranno nel tempo, a seconda delle fasi d'intervento e man mano che i binari saranno realmente in disuso.

-Fasce di rispetto Cimiteriale ai sensi del Regio Decreto 1265 del 1934 (Testo Unico delle leggi Sanitarie), che impongono per questioni di igiene pubblica, l'inedificabilità di fasce normalmente di metri 200 intorno ai cimiteri esterni alle aree urbane. Su richiesta del Consiglio Comunale è possibile per casi particolari ridurre tale fascia, previo parere conforme del Consiglio provinciale di Sanità. Nel caso del Cimitero Monumentale, cimitero storico adiacente allo scalo Farini, tale fascia, già nel 1958, è stata ridotta a metri 100, "per adeguarla il più possibile al P.P. del Centro Direzionale e delle Varesine", nonchè allo stato di fatto.

-Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico –P.A.I.- in attuazione dell'art. 3 della Legge Regionale 41 del 1997. Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po, oltre ad aver adottato il "Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po" nel 2001, ha adottato il *Progetto di variante al Piano Stralcio PAI, relativo alla fascia fluviale del fiume Lambro*, nel 2003. Quest'ultimo coinvolge una piccola porzione del territorio comunale milanese e lambisce il versante est dello scalo ferroviario di Lambrate, con il limite della fascia C con rischio moderato.

Rispetto alle classi di rischio (R1-moderato, R2-medio, R3-elevato, R4-molto elevato) identificabili nelle diverse fasce di suolo prossime al corso del fiume Lambro, lo scalo di Lambrate in conclusione, risulta escluso da rischi idrogeologici ma confinante con la fascia di rischio moderato.



11. Pesì insediativi e spazi pubblici

Pesì Insediativi. Le potenzialità edificatorie dell'Accordo in variante al P.R.G. assommano complessivamente a 845.000 mq di s.l.p., ripartiti a loro volta nelle varie Zone Speciali e nei vari comparti edificatori. Tali potenzialità edificatorie sono destinate a ricreare sulle aree ferroviarie dismesse il mix urbano tipico della città consolidata, indicando le vocazioni funzionali dei vari ambiti e lasciando alla fase attuativa la possibilità di caratterizzazioni funzionali più mirate. Di questi, 236.000 mq minimi vengono destinati a funzioni di interesse generale ed edilizia a carattere sociale e/o convenzionata e 609.000 vengono destinati a residenza, uffici, attività commerciali e funzioni private compatibili.

La potenzialità edificatoria si ripartisce nei vari ambiti e comparti di attuazione che, come visto nel paragrafo precedente, associano aree anche non contermini fra loro. La capacità edificatoria dei comparti edificatori è la seguente:

	Slp massima di Zona Speciale o Comparto edificatorio	Slp minima per funzioni di interesse generale e edilizia sociale e convenzionata
Comparto nord	550.000 mq	138.000 mq
Z.S. Lugano	23.000 mq	/
Z.S. Lambrate	34.000 mq	34.000 mq
Comparto sud	232.000 mq	64.000 mq
Z.S. San Cristoforo - Interscambio	2.000 mq	/
Z.S. San Cristoforo - Parco	4.000 mq	/
	845.000 mq	236.000 mq

Complessivamente le aree di trasformazione urbanistica interessate dall'Accordo in variante alle previsioni urbanistiche assommano a circa 1'290'000 mq.

La potenzialità insediativa complessiva, comprendente sia le funzioni urbane libere che quelle destinate a funzioni di interesse generale, risulta corrispondente ad un indice di utilizzazione territoriale perequato teorico generale pari a circa 0,66 mq/mq. Tale indice è calcolato considerando complessivamente tutte le aree di trasformazione, comprese quelle non edificabili di San Cristoforo, e tutte le aree strumentali interne alle zone speciali. La medesima potenzialità edificatoria è a sua volta



corrispondente ad un indice medio di utilizzazione territoriale pari a circa 0,75 mq/mq, se calcolato sulla effettiva superficie territoriale di intervento (1.136.400 mq), data dalla somma delle aree in dismissione (circa 1.080.000 mq) e della quota minima stimata delle aree strumentali da coprire e attrezzare a verde pubblico (circa 54.600 mq).

Va considerato che il dispositivo del comparto urbanistico fra ambiti non contermini, consente di ricercare, in fase di progettazione attuativa, la migliore collocazione di tali potenzialità permettendo di concentrare l'edificazione nelle diverse unità del comparto stesso e accorpare le aree pubbliche.

Spazi pubblici. Gli spazi pubblici o asserviti all'uso pubblico che si genereranno con l'attuazione della variante al P.R.G sono dati dalla somma delle aree destinate dalla variante stessa a verde e servizi (159.000 mq per parco attrezzato, aree sportive e parcheggio d'interscambio a San Cristoforo) con le aree cedute o asservite nei Programmi Integrati di Intervento. Tale dotazione complessiva garantisce una superficie minima di 654.000 mq.

Infatti, delle aree pubbliche che verranno generate dagli interventi di attuazione PII -dovute nella misura del 100% della s.l.p. per le funzioni libere, residenziali, terziarie, commerciali, ecc.- una quota minima (471.240 mq) verrà ceduta o asservita all'uso pubblico per la realizzazione di spazi a verde e pedonali, (nel rispetto di quanto indicato nelle linee-guida: di media circa il 50% della superficie territoriale di intervento, calcolata tenendo conto anche delle aree di copertura dei binari, stimate al 30% delle superfici strumentali) e parte verranno garantite attraverso la realizzazione di "standard qualitativo", (ammesso per gli interventi in programmazione negoziata), ovvero con la cessione di altre aree esterne ai comparti o, laddove ritenuto possibile nei termini di legge e di regolamento comunale, con il dispositivo della monetizzazione.

Riepilogando, la variante urbanistica consente di garantire una dotazione minima complessiva di aree e attrezzature pubbliche e di uso pubblico pari a circa 654.000 mq .

Tale quantità complessiva è ottenuta sommando la superficie di 471.240 mq minimi da cedere o asservire all'uso pubblico nei PII, più la superficie di 134.000 mq, corrispondente alle aree destinate a verde della zona speciale San Cristoforo, più la superficie di 25.000 mq , relativa al parcheggio pubblico di interscambio interrato a San Cristoforo.

In sede di pianificazione attuativa, a tale superficie complessiva si potranno ulteriormente sommare le superfici delle aree che verranno ulteriormente destinate a funzioni di interesse generale (stima prudenziale di 24.000 mq), per un totale generale di circa 800.000 mq.

I parametri adottati per la verifica della dotazione di legge degli spazi pubblici e ad uso pubblico della variante si riferiscono ad una stima del fabbisogno residenziale teorico generato dai nuovi insediamenti che tiene conto di una situazione normativa di transizione. Infatti, pur considerando che i nuovi criteri per il calcolo del fabbisogno residenziale e della dotazione di piano di aree pubbliche



verrà ridefinito con il Piano dei Servizi del PGT in corso di elaborazione, e che la legge regionale sul territorio 12/2005 ha abrogato la normativa regionale vigente (LR 51/75), a sua volta integrativa del DM 1444/68, con il provvedimento in corso, in variante al PRG, si ritiene corretto riferirsi al quadro legislativo pre-vigente, riportandosi quindi ai parametri della LR 51/75. In tal modo i parametri per le aree pubbliche e ad uso pubblico di riferimento utilizzati sono i seguenti: da un lato, devono essere garantiti 44 mq/ab per il fabbisogno di aree pubbliche e di uso pubblico correlato alle funzioni residenziali (a sua volta articolato in 17,5 mq/ab per funzioni di interesse generale di PRG e 26,5 mq/ab da reperire nei piani attuativi), dall'altro nei piani attuativi deve essere garantito il 100 % della slp per le funzioni non residenziali.

Tale superficie complessiva di variante al PRG, data come visto, dalla somma di destinazioni di piano specifiche e di cessioni e asservimenti nei piani attuativi, consente pertanto di garantire integralmente il fabbisogno di legge (vedi tabella seguente).

Infatti, ipotizzando una incidenza del 80% della residenza sulle funzioni miste libere (487.200 mq su 609.000 mq complessivi) e applicando il parametro del DM 1444/68 di 100mc/ab, se si moltiplica la slp residenziale per l'altezza virtuale del regolamento edilizio vigente, pari a 3 m, si ottiene una capacità insediativa teorica della variante di 14.616 abitanti teorici.

Da qui, il fabbisogno di aree e spazi pubblici relativo a questa capacità insediativa residenziale aggiuntiva al P.R.G., è dato dal prodotto ottenuto moltiplicando gli abitanti teorici per il parametro standard di 44 mq/ab previsto dalla l.r. 51/75. Il dato ottenuto è pertanto pari a 643.104 mq e risulta essere inferiore al dato di progetto di 654.440 mq descritto sopra.

Tale verifica dimostra che anche con i valori minimi prescrittivi con questa variante al PRG viene garantito un fabbisogno di legge in un'accezione molto prudentiale, se si considera l'evoluzione legislativa in materia.

**VERIFICA AREE PUBBLICHE E STANDARD DI LEGGE ADP AREE FERROVIARIE**

AT / ZONE SPECIALI	SUP TOT AREA DI TRASFORMAZIONE (aree dismesse più aree strumentali da coprire ad uso pubblico) mq	CESSIONI O ASSERVIMENTI MIN. PER SPAZI PUBBLICI E A VERDE (Urbanizzazione secondaria di PII) mq	% SU TOTALE AREA TRASFORMAZIONE	CESSIONI O ASSERVIMENTI DA ADP (Standard di PRG) mq
FARINI	530.200	265.100	50%	
LUGANO	21.900	0	0%	
GRECO- BREDA	66.000	33.000	50%	
LAMBRATE	68.800	34.400	50%	
ROMANA	198.200	79.280	40%	
GENOVA	87.800	52.680	60%	
ROGOREDO	22.600	6.780	30%	
SAN CRISTOFORO Parco Attrezzato	108.200			104.200
SAN CRISTOFORO Interscambio - Area	33.000			30.000
SAN CRISTOFORO Interscambio - Parcoheggio (mq slp)	25.000			25.000
totale aree di trasformazione al netto delle strumentali non coperte	1.136.700			
totale cessioni in PII		471.240		
totale cessioni in ADP (tot S. Cristoforo)				159.200
STIMA FUNZIONI DI INTERESSE GENERALE COMPUTABILI (area)				24.000
TOTALE AREE PUBBLICHE/DI USO PUBBLICO E DI INTERESSE GENERALE				654.440

VERIFICA FABBISOGNO DI STANDARD DA CAPACITA' INSEDIATIVA RESIDENZIALE DI PIANO

TOTALE SLP FUNZIONI LIBERE	mq	609.000
RESIDENZA massima stimata (80%)	mq	487.200
PARAMETRO VOL res/AB - prudenziale	mc/ab	100
STIMA ABITANTI (capacità insediativa teorica massima)	ab	14.616
STANDARD MIN DI PRG 44 mq/ab (26,5 + 17,5 mq/ab)	mq	643.104
VERIFICA STANDARD		643.104 < 654.440 mq

STIMA STANDARD COMPLESSIVO DI PII

DOVUTO (pari al 100% della SLP residenziale/commerciale/uffici)	mq	609.000
MINIMO DA CEDERE/ASSERVIRE IN PII	media 77%	471.240
DA GARANTIRE OLTRE ALLE CESSIONI MINIME (qualitativo/monetizzato)	mq	137.760



12. 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 obiettivo dichiarato negli strumenti di pianificazione generale, vigenti (come il PCTP) o in formazione (come il PGT), è sicuramente anche un preciso contenuto dell'Accordo di Programma alla base della presente variante.

Va a questo proposito 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.

Trascurando in questa sede i dettagli delle previsioni di potenziamento del sistema ferroviario milanese previsti nell'Accordo, per i quali si rimanda al testo e agli allegati dell'accordo stesso, è importante rilevare che la variante 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, laddove si attivano le trasformazioni urbanistiche. La variante prevede pertanto che gli interventi edificatori si facciano carico di realizzare il completamento o l'adeguamento sia della viabilità esistente che di alcune infrastrutture di 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-Lugano e nell'ambito Genova.

Lo sviluppo dell'ambito dello scalo Farini, che interessa due Zone Speciali, Farini e Lugano, essendo 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 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 di variante al PRG e nelle linee-guida, si tratta: 1) del collegamento con la strada interquartiere a nord, allacciandosi al sottopasso Lambruschini da connettere a sud con via Cenisio e via Valtellina, 2) della connessione tra via Bovisasca, viale



Lancetti, e le nuove vie di servizio ai nuovi insediamenti, sottopassando il ponte Bacula nel tratto est, 3) della connessione sopra o sotto ferrovia Caracciolo-Lancetti, 4) della realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto pubblico su ferro, tra la futura stazione della M5 in via Cenisio, la stazione del Passante di Lancetti e la stazione di Bovisa FNM, 5) delle connessioni ciclo-pedonali longitudinali e trasversali atte a connettere le aree a verde del parco e le stazioni con il sistema del verde di scala urbana.

Analogamente, è prevista la realizzazione nell'ambito dello scalo Genova, della connessione tra via Bergognone e via Carlo Torre, da valutare attentamente nel dettaglio progettuale per l'alto valore ambientale della zona. Tale connessione, unitamente alla riqualificazione della viabilità esistente (via Valenza e piazzale della stazione) e alla 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 pertanto un nuovo ruolo simbolico e funzionale, diventando il luogo di un nuovo legame fra il quartiere "Tortona" e la zona dei Navigli.



13. 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 dai primi documenti programmatici del 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. Alla stato attuale dei lavori del PGT, il progetto della città pubblica si struttura in quattro elementi principali che definiscono la nuova idea di città pubblica:

1- *Raggi Verdi,*

2- *Epicentri,*

3- *Grandi Sistemi ambientali,*

4- *Il progetto del verde diffuso*

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 DdP (Documento di Piano del PGT) mettendo a sistema tra loro i Raggi Verdi, i grandi spazi aperti degli epicentri, 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'Olonza ad ovest ed il Lambro a est), corridoi ecologici nell'area metropolitana.

La nuova rete verde si appoggia sul sistema dei Raggi Verdi, che promuove una rete di percorsi pedonali e ciclabili con l'obiettivo di innervare progressivamente di verde l'intero tessuto urbano e periurbano. Gli otto Raggi, uno per zona di decentramento, si diramano a partire dal centro storico della città verso l'esterno, confluendo in una "circolare pedo-ciclabile" di circa 70 km lineari, che diverrà anello di congiunzione tra tutti gli spazi aperti della città. Si determina quindi una connessione trasversale ciclo-pedonale, definita '*il filo rosso*', un anello esterno dedicato allo svago e al tempo libero.

L'obiettivo del PGT, che la presente variante condivide e persegue, è quello del collegamento fra i diversi spazi 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 della presente Variante, e dall'insieme delle aree verdi della città consolidata.

Il progetto delle Zone Speciali in Variante riprende le strategie generali del PGT, espresse per ciascun ambito nelle Linee Guida allegate alle NTA. Per ciascun ambito si prescrive una percentuale minima di spazio pubblico e di spazio verde, da sistemare e realizzare coerentemente agli obiettivi



complessivi. I percorsi e gli attraversamenti ciclopedonali dovranno essere previsti in conformità alla strategia generale delle nuove aree a parco e delle connessioni ciclabili.

Data la rilevanza strategica degli interventi sugli scali ferroviari in dismissione, si sottolinea come il progetto dei nuovi insediamenti prevede una realizzazione altamente qualificata dei caratteri architettonici e ambientali nonché un'elevata quantità/qualità di aree destinate a verde/parco.

La superficie destinata a verde nei diversi ambiti determina un incremento percentuale rispetto alla situazione attuale (misurata su un ambito pari ad una fascia di 500 m intorno alla Zona Speciale) che registra allo scalo Farini l'incremento maggiore: il 100% di incremento con il 50% di verde all'interno della Zona Speciale, corrispondente a 1900 alberi piantumabili.

Allo scalo Romana l'incremento di aree a verde sarà pari al 32%, a seguito del 50% delle aree in variante destinate a spazio pubblico, un incremento di 685 alberi in una zona edificata carente di spazi a verde.

A San Cristoforo, ove già il contesto è ricco di aree libere, l'80% dell'area in variante destinata a parco attrezzato produce un incremento di verde del 27% nella zona, corrispondente a circa 1200 alberi da piantumare. Segue la Zona Speciale Genova, ove l'incremento di aree a verde sarà pari al 26%, a seguito del 60% dell'area in variante destinata a parco lineare. Un incremento di 567 alberi.

Infine Lambrate, Greco e Rogoredo avranno incrementi rispettivamente del 21%, del 12% e del 5%.

La Variante nel suo complesso, prevede una superficie di aree libere a verde pari a circa 600.000 mq che è pari al 50% delle aree in trasformazione dell'Accordo di Programma.

Nelle aree a parco si prevede la realizzazione di nuove piste ciclabili per circa 10,5 Km (suddivise in Km 3,35 a Genova; Km 3,30 a Farini; Km 1,70 a Romana; Km 1,65 a San Cristoforo; Km 1,10 a Lambrate) che incrementeranno l'attuale rete di 72Km (dato anno 2008).

A seguito dell'attuazione e realizzazione di quanto previsto nell'AdP, si vedrà un aumento di piste ciclopedonali di quasi il 15%.

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



14. Gli studi sul traffico e la Vas e rapporti con la variante al P.R.G.

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.

Si tratta in particolare di una nuova procedura, 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 il pubblico e con enti e soggetti competenti in materia ambientale e che prevede la redazione e pubblicazione di due documenti, il Documento di Scoping e il Rapporto Ambientale, insieme alla strumentazione urbanistica.

In allegato, pertanto, alla presente variante 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, sviluppato a latere, fra la variante urbanistica e il Rapporto Ambientale, e di fatto allegato di quest'ultimo, che ha sviluppato le verifiche sul traffico e sui trasporti pubblici della proposta di variante, inquadrandole 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.

Alla variante si accompagna inoltre uno Studio della componente geologica, idrogeologica e sismica delle aree ferroviarie oggetto di trasformazione, ai sensi della DGR 8/7374 del 28.05.2008.

La presente variante 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;
- sono stati illustrati, per quanto possibile, gli obiettivi trasportistici dell'accordo di programma del quale la variante al P.R.G. rappresenta la componente urbanistica, illustrando 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, limitando la nuova edificazione al recupero delle strutture ferroviarie abbandonate;
- sono state ulteriormente precisate e quantificate le aree da destinare a verde e spazi pubblici negli ambiti di trasformazione;
- sono stati parzialmente ridefiniti i Comparti urbanistici e le modalità attuative con la finalità di facilitare l'attuazione degli interventi più autonomi (San Cristoforo, Lambrate e Lugano) e la compensazione-coordinamento fra interventi edificatori e interventi di interesse pubblico (Farini, Greco-Breda, Genova, Romana, Rogoredo).



15. La normativa di Attuazione e le linee-guida

Come accennato più sopra la variante al piano regolatore vigente dell'Accordo di Programma introduce una nuova disciplina specifica per queste aree di trasformazione che in tal modo vengono a configurarsi come Zone Speciali –ZS-, di recupero, all'interno del tessuto urbanizzato, interessate da una profonda ristrutturazione urbanistica. Le modalità di attuazione prevedono per questi ambiti il ricorso a strumenti di programmazione negoziata in attuazione di parametri urbanistici e di linee-guida definiti dalla variante stessa.

E' prevista inoltre la formazione di comparti edificatori che associa ambiti anche non contermini al fine della più idonea ripartizione dei carichi insediativi, tenuto conto delle particolarità delle varie aree. La ripartizione dei carichi insediativi del Comparto nelle diverse ZS che appartengono ad esso avviene entro un massimo di concentrazione determinato. In tal modo, all'interno dei parametri urbanistici totali espressi per ogni singolo comparto, è ammessa una parziale flessibilità delle volumetrie edificabili che, in sede di programma attuativo, verranno definite maggiormente per meglio cogliere le peculiarità e gli obiettivi di progetto espressi dalle linee-guida.

Complessivamente i pesi insediativi previsti per i singoli comparti sono definiti facendo riferimento ad un indice di utilizzazione territoriale medio astratto, applicato alle aree dell'AdP, che nella normativa tecnica vengono espressi in s.l.p. massima edificabile in quanto calibrati al singolo comparto. Allo stesso modo sono definiti in normativa tecnica i mq minimi di s.l.p. destinati complessivamente a funzioni di interesse generale, edilizia convenzionata, ordinaria e agevolata, servizi privati, ecc. finalizzati ad articolare e arricchire il mix funzionale e sociale.

La ripartizione interna di queste voci verrà effettuata con gli strumenti attuativi, nel rispetto di quanto indicato nell'Accordo di Programma e in atti di indirizzo specifici per le problematiche relative alla edilizia sociale.

La normativa tecnica si accompagna inoltre ad un documento, le "linee-guida" composte da un testo articolato in "obiettivi e prescrizioni" e in schemi grafici illustrativi con il ruolo di esplicitare gli obiettivi del piano, indirizzare il progetto di attuazione e verificare il livello di raggiungimento degli obiettivi espressi

16. Variazioni quantitative agli azionamenti del P.R.G. vigente

Si riporta di seguito la tabella con i conteggi delle variazioni degli azionamenti di PRG. Si mette in evidenza come gli "azionamenti al PRG vigente", in grigio, siano caratterizzati dalla predominanza in termini quantitativi dell'azionamento IF- Impianti Ferroviari che è sostanzialmente coincidente con le aree di proprietà di Ferrovie dello Stato. La variante al PRG include aree azionate a M-Mobilità e MS-Mobilità Speciale. La voce "Viabilità esistente e reti tecnologiche" fa riferimento alla viabilità esistente e alla superficie dello scolmatore a San Cristoforo che vengono distinte in quanto interessati da altri azionamenti ma di fatto riferibili alla viabilità. Nella sezione che contabilizza gli azionamenti di variante al PRG, la tabella riporta le superfici delle nuove ZS- *Zone Speciali* e la loro aggregazione, nei casi indicati, nei due Comparti Edificatori, Nord e Sud.



AZZONAMENTI DI VARIANTE			AZZONAMENTI DI PRG VIGENTE																
ZONE SPECIALI	COMPARTI EDIFICATORI	SUP mq	IF	ST	IF (ex SC per vincolo decaduto Sentenza C. di Stato)	SC	SC in zona omogenea A	Zona C	R	R / I in zona omogenea B3	I / R in zona omogenea B3	V	Viabilità esistente e reti tecnologiche	V C	IF (ex VC per vincolo decaduto Sentenza C.di Stato)	M	MS	IF MS per vincolo decaduto Sentenza C.di Stato)	TOTALE mq
Z.S. Farini	COMPARTO NORD	700.317	290.174	685	8.548	12.203	1.337		2.013	1.375		3.053	10.595		299.256				629.239
Z.S. Greco - Breda			27.288		600												34.403	8.787	71.078
Z.S. Lugano		21.900		21.900															21.900
Z.S. Lambrate		69.830	68.558								307		948			17			69.830
Z.S. Genova	COMPARTO SUD	332.547	42.580										5.709	6.454		38.804			93.547
Z.S. Romana			153.380														63.050		216.430
Z.S. Rogoredo			22.570																
Z.S. S.Cristoforo Interscambio		46.150	1.360			32.170			480								12.140		46.150
Z.S. S.Cristoforo Parco Attrezz.		119.640	67.562					10.295				3.088	11.405				27.290		119.640
TOTALE		1.290.384	673.472	22.585	9.148	44.373	1.337	10.295	2.493	1.375	307	6.141	28.657	6.454	299.256	38.821	136.883	8.787	1.290.384

Tabella. Variazioni quantitative agli azzonamenti del P.R.G. vigente



PARTE II

COMPARTO NORD: **ZONA SPECIALE Farini**
 ZONA SPECIALE Greco-Breda
 ZONA SPECIALE Lugano

1- Scalo Farini, Lugano

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante: linee guida

- Descrizione dell' ambito.

La trasformazione urbanistica dell'ambito è articolata in due zone di trasformazione, la prima, con superficie di circa 620.000 mq appartenente al *Comparto Nord*, è relativa all'ex scalo merci vero e proprio, posto nel settore nord-ovest della città, compreso tra le vie Valtellina, dell'Aprica, a nord, Stilicone e Delfico, a sud, e tra due viabilità in rilevato: il cavalcavia Bacula a nord-ovest, il ponte di via Farini a sud-est; la seconda, è costituita dall'immobile dismesso delle Poste di Piazzale Lugano, storicamente appartenente allo scalo e ad esso raccordato, che occupa un'area di circa 22.000 mq.

All'interno dell'ambito di Farini, in gran parte dismesso e attraversato dalla linea Milano-Varese-Domodossola, sono collocate le officine ferroviarie San Rocco verso via Stilicone e le officine ferroviarie denominate "Squadra Rialzo" su via dell'Aprica, che come descritto nella prima parte della relazione, verranno ricollocate in area più esterna.

Oltre alle aree ferroviarie, che oggi interessano una superficie complessiva di circa 540.000 mq, fa parte dell'ambito di trasformazione l'area di circa 63.000 mq di via Valtellina, già del Demanio dello Stato in uso alla Guardia di Finanza e da strutture della Dogana di proprietà di FIP (Fondo immobili pubblici ex Demanio dello Stato), nonché aree di proprietà del Comune di Milano, in via Valtellina e tra le vie Ferraris, Calvino e Stilicone, occupate in parte da edifici dismessi o in via di dismissione e in parte da aree libere da immobili adibite a deposito auto. Il totale complessivo delle aree interessate dalla variante assomma a Farini a 629.239 mq

L'ambito si colloca in una zona semicentrale della città, accessibile, con una discreta dotazione di servizi ma priva di grandi aree a verde, caratterizzata da un tessuto misto - residenziale, produttivo,



terziario e artigianale - che presenta frange di degrado e disordine morfologico soprattutto nelle vicinanze dello scalo ferroviario e del Cimitero Monumentale.

Nella zona sono prevalenti funzioni residenziali a sud verso i quartieri compresi tra l'asse del Sempione, viale Monte Ceneri/cavalcavia Bacula e via Procaccini, e terziario-produttivo-artigianali a nord verso i quartieri storici di Bovisa e Dergano.

Il tema dell'infrastruttura e della mobilità riveste in quest'ambito una rilevanza strategica, la maglia urbana di formazione novecentesca risulta congestionata nei pochi tracciati che superano la barriera ferroviaria e priva di connessioni locali trasversali tra i diversi quartieri, mentre al contrario, le condizioni di accessibilità del trasporto pubblico possono ritenersi buone, se si considerano le autolinee circolari 90, 91 e 92, la linea tranviaria 3, la stazione Lancetti del Passante Ferroviario, la vicinanza con la linea metropolitana 2 a Garibaldi e la futura linea 5 a Cenisio.

Lo scalo Farini si colloca sull'asta nord-ovest di Milano la cui trasformazione alla scala urbana si è avviata a partire dalla costruzione del Passante Ferroviario.

In questo settore urbano si trovano infatti a sud-est, gli interventi previsti per l'area di Porta Nuova, che comprende il progetto Garibaldi-Repubblica, nuovo Polo Direzionale della città, e le trasformazioni in atto dei 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, la realizzazione del programma di trasformazione urbana di Quarto Oggiaro, il futuro progetto dell'area Expo 2015.

L'intero ambito occupa una posizione strategica nella città, collocandosi dunque su una delle direttrici principali di sviluppo e di accesso, lungo l'asse del Passante e delle linee FS e FNM servite dalle non lontane stazioni Garibaldi e Bovisa.

Lungo questa diagonale nord-ovest/sud-est si susseguono importanti interventi che concorrono alla modificazione della città dal centro verso la periferia.

Progetti di riconversione funzionale e di rinnovamento del tessuto edilizio hanno inoltre interessato le aree immediatamente adiacenti lo scalo, a nord lungo via Lancetti, Aprica, Maloia in attuazione di una zona speciale del PRG, si è realizzato un nuovo complesso terziario e una nuova piazza pedonale con spazi di servizio alla sottostante stazione Lancetti.

Adiacente allo scalo, nel tratto più a nord, le aree industriali un tempo occupate dall' Alcatel, sono state interessate tra il 2000 e il 2004 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 ferrovia vicino al ponte Bacula in attuazione del Programma Integrato di Intervento di via Delfico, è in corso un intervento di trasformazione di un'area



industriale con un complesso residenziale, una media struttura di vendita, connessioni di viabilità locale a ridosso della ferrovia, e nuovi spazi a verde di quartiere e parcheggi pubblici.

Si tratta quindi di un insieme di trasformazioni urbanistiche, fatto di singoli episodi e 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

L'area si presenta come un grande intervallo urbano dove si infrange il disegno della maglia ottocentesca degli isolati berutiani, con margini poco definiti, soprattutto a sud dell'area, causati sia dalla presenza degli impianti ferroviari, che occupano l'area dalla metà dell'ottocento, sia dalla presenza del Cimitero Monumentale costruito nel 1866 appena fuori i bastioni di Porta Volta a ridosso della linea ferroviaria, tra il ponte di via Farini e via Luigi Nono.

La presenza della cintura ferroviaria e la localizzazione dello scalo merci Farini, condizionano pesantemente lo sviluppo dell'area.

Si insediano funzioni miste produttive e residenziali, soprattutto verso nord-ovest, che vanno nei decenni a saturare il territorio agricolo esterno alla città, determinando una discontinuità del tessuto che permane fino ai giorni nostri.

La maglia del Piano Beruto disegna 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 e oggi sede del Consiglio di Zona 9.

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 ingloba 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.

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 circonvallazioni 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 Variante : linee guida

Per la sua collocazione, 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 sia della scala urbana che di quella locale.

Alla scala urbana le occasioni di quest'area sono rappresentate dalla capacità del progetto di mettersi in relazione con i grandi piani che si stanno sviluppando sull'asse di sviluppo di nord-ovest, quindi a sud con il nuovo polo direzionale di Porta Nuova e a nord con il sistema Bovisa - Quarto Oggiaro - Expo, alla scala locale 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 ex Dogana).

Per raggiungere tali obiettivi, l'Accordo di Programma interessa inoltre aree esterne e limitrofe all'ambito di trasformazione urbanistica per le quali, senza modifica delle destinazioni urbanistiche, è necessario tuttavia integrare e coordinare gli interventi di riqualificazione urbana, si tratta per quest'ambito delle aree comunali di via Cenisio e del fascio binari tra il ponte di via Farini e la stazione, nonché di piazza Freud, a Garibaldi.

La variante prevede la realizzazione di un nuovo assetto urbanistico finalizzato a saldare i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria. Gli atti di programmazione negoziata in attuazione della presente variante prevederanno un mix urbano caratterizzato dalla presenza di funzioni residenziali, terziarie e commerciali, qualificato e arricchito dalla presenza di funzioni di interesse generale connesse alla presenza nell'ambito di poli universitari e di ricerca nonché di residenza convenzionata e/o agevolata.

La Zona Speciale Farini, insieme a quella di Greco-Breda, appartiene al Comparto Nord, per il quale è prevista una capacità edificatoria complessiva di 550.000 mq di superficie lorda di



pavimento. Tale potenzialità, come illustrato al cap. 11, in fase attuativa potrà essere distribuita nei due ambiti con un margine di flessibilità di progetto, rispettando il massimo di concentrazione di 33.000 mq nell'ambito Greco e 533.000 mq a Farini. Le competenze edificatorie dell'ambito Farini, come specificato in normativa tecnica, ai soli fini di calcolo delle potenzialità edificatorie, derivano da unità riferite a diverse proprietà, dove per le unità 2 e 3, di via Valtellina e via Ferraris - riferite alle proprietà immobiliari dei FIP e del Comune di Milano- la volumetria complessiva è pari rispettivamente a 46.800 mq di slp e 7.700 mq di slp.

Della volumetria complessiva una parte, pari a 138.000 mq, è destinata alla realizzazione di funzioni di servizio di interesse generale, di edilizia residenziale convenzionata e agevolata in vendita e in affitto al fine di garantire un articolato mix sociale.

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

Per quanto riguarda la Zona Speciale Lugano occupata dall'edificio dismesso di proprietà di Poste si prevede il mantenimento dell'immobile pluripiano a uffici che prospetta sul piazzale, e la demolizione della restante parte. Sull'area sono previste funzioni terziario-commerciali e alberghiere idonee alla collocazione e all'accessibilità dell'area stessa e la realizzazione di una connessione viaria con il quartiere Bovisa e le aree di trasformazione dell'AdP Bovisa Gasometri che metterà in connessione, con funzione locale, via Bovisasca con viale Lancetti.

Il carico insediativo della ZS Lugano tiene conto della slp dell'edificio esistente da mantenere che viene sommato alla potenzialità edificatoria della restante parte dell'area.

La Variante per le aree dello scalo Farini consentirà pertanto la trasformazione di un importante settore della città che sconta attualmente la presenza dello scalo dismesso, recuperando all'area 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 copertura parziale della linea ferroviaria, che rimarrà in esercizio sull'asse centrale dell'area; tali interventi di copertura delle aree strumentali, che costituiranno le nuove connessioni trasversali, dovranno garantire dimensioni significative atte a dare continuità anche formale agli spazi a verde.



Complessivamente è previsto che i nuovi spazi pubblici costituiscano almeno il 60% della superficie territoriale, calcolata tenendo conto anche delle aree strumentali ferroviarie coperte, sistemate a verde e spazi attrezzati e connessioni pedonali e viarie, asservite all'uso pubblico. Di queste aree una parte significativa, tendenzialmente intorno al 50%, dovrà costituire il nuovo parco, che dovrà avere caratteristiche e forma di parco lineare unitario, 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.

La dimensione dell'intervento e la carenza di connessioni viarie dovuta alla presenza del grande scalo ferroviario che contribuisce alle criticità di alcuni tratti viari e dei nodi sopra descritte, rendono necessario che con l'intervento di trasformazione urbanistica trovino attuazione alcune importanti connessioni stradali previste in questo settore urbano.

Con la trasformazione urbanistica dell'area pertanto, oltre alle viabilità di servizio ai nuovi insediamenti e di connessione alla rete locale, verranno realizzate le connessioni viarie previste dal PRG e dal PUM, e confermate dagli studi di PGT; si tratta della realizzazione della connessione trasversale tra via Caracciolo e via Lancetti e del tracciato di viabilità longitudinale tra il sistema Farini-Monumentale e quello autostradale a nord, in PRG denominato "Palizzi-Monumentale".

Di quest'ultimo tracciato con funzione di connessione interzonale, si prevede il collegamento al sottopasso di via Lambruschini e quindi alla nuova viabilità che attraversa l'area di Bovisa-Gasometri, a sua volta connessa al sistema autostradale attraverso la Strada Interquartiere Nord.

Viene previsto inoltre con la variante una nuova connessione di trasporto pubblico tra la stazione Bovisa, la stazione Lancetti e la M5 prevista in via Cenisio.

Sul fronte ambientale, oltre alla copertura parziale del fascio binari, la vicinanza alla linea ferroviaria comporterà la realizzazione di interventi di protezione o di mitigazione del rumore per tutto l'ambito di trasformazione.

Nelle linee-guida si prescrive inoltre 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.

2- Scalo Greco-Breda

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante: linee guida



- Descrizione dell' ambito

L'area di trasformazione dello scalo 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, utilizzate ad orti spontanei. Queste aree sono interessate sia da previsioni viabilistiche che ferroviarie oggi superate, nello specifico del collegamento ferroviario Greco-Martesana che si realizzerà al di fuori delle aree di trasformazione in oggetto.

L'area ad ovest dei binari, di forma stretta e allungata, comprende invece la stazione di Milano-Greco-Pirelli e altri edifici strumentali al servizio ferroviario su via Cozzi, e binari in disuso lungo via Sesto San Giovanni.

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

Ne è nato un nuovo quartiere progettato da 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.

L'ambito urbano nel quale si colloca l'area di trasformazione è compreso tra gli assi storici di viale Fulvio Testi e viale Monza, caratterizzato dalla presenza dei macro isolati produttivi della grande fabbrica da una parte e da un tessuto misto di maglia minuta residenziale e produttivo-artigianale, dall'altra, che ha inglobato i nuclei storici preesistenti (Segnanino, Segnano, Greco Milanese, Precotto) di cui permangono tracciati rurali, ville, cascine.

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.

Anche in questo ambito urbano il tema delle infrastrutture viabilistiche è cruciale, l'area è priva di collegamenti trasversali tra i quartieri, interrotti dalla presenza dello scalo e della ferrovia, e affidati alla maglia della viabilità minore che presenta calibri ridotti insufficiente a rispondere alla domanda generata.

La realizzazione di una connessione trasversale, anche se di difficile attuazione sia per il superamento delle infrastrutture ferroviarie che per l'impatto sul tessuto urbano esistente,



permetterebbe il collegamento di quest'ambito con altre trasformazioni della città e in particolare metterebbe in relazione il nuovo polo della Bicocca con le aree di trasformazione della ex Marelli, a est, e le aree di Farini, Bovisa, Expo, ad ovest.

Questa connessione è rappresentata dalla previsione viabilistica di PRG della Strada Interquartiere Nord di connessione appunto tra i diversi quartieri del nord Milano che se realizzata sgraverebbe la rete locale, che attualmente svolge questa funzione, con un miglioramento complessivo dell'intero ambito.

- 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 Variante: linee guida

La zona speciale Greco-Breda, insieme a quella di Farini, appartiene al Comparto Nord, per il quale è prevista una capacità edificatoria complessiva di 550.000 mq di superficie lorda di pavimento. Tale potenzialità, come illustrato al cap. 11, in fase attuativa potrà essere distribuita nei due ambiti con un margine di flessibilità di progetto, rispettando il massimo di concentrazione in quest'ambito di 33.000 mq, di cui 16.500 mq da riservare a funzioni d'interesse generale ed edilizia sociale.

Il tema principale da affrontare nella progettazione dell'area di trasformazione, è il ruolo di 'cerniera' che quest'area dovrà assumere fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, da attuarsi anche mediante la riqualificazione della stazione Greco-Pirelli.

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 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.

E'auspicabile arrivare, in relazione al nuovo ruolo urbano di 'cerniera' dell'area, a una riqualificazione architettonica e funzionale della stazione ferroviaria 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 inadeguato.

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, e prevedendo un futuro raccordo con la strada Interquartiere Nord prevista dal PRG e PUM vigenti.

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, e riqualificando dall'altra, l'attuale viabilità 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.



ZONA SPECIALE Lambrate

3. Scalo Lambrate

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida

- 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 Riquilibrato Urbano 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 loro centri diurni.



Sono presenti nella zona una buona percentuale di servizi, scuole e istituti religiosi, mentre risultano scarse sia le aree a verde attrezzato, 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 riaggiungimento 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 forni, 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 ridotta sezione, 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 Variante: linee guida

La zona speciale di Lambrate inserita nell'AdP oggetto di questa Variante, 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 Variante 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 e il completamento edilizio con funzioni di interesse generale per un totale di 34.000 mq. Funzioni, orientate all'accoglienza sociale e alla residenza temporanea e universitaria, che costituiscono obiettivi specifici dell'area, derivanti da una lettura complessiva dell'ambito.

L'indicazione di insediare solo funzioni di interesse generale scaturisce infatti 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 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, ha orientato 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 previsti dalla Variante aperture di ulteriori fornici viabilistici per il completamento della rete esistente.



In coerenza con gli obiettivi del PTG, 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.



COMPARTO SUD: ZONA SPECIALE ROMANA
ZONA SPECIALE ROGOREDO
ZONA SPECIALE GENOVA

4- Scalo Romana

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida

- 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 che corre 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.

- a- Il tessuto urbano a nord dello scalo ferroviario, nell'area compresa tra viale Sabotino,



Corso Lodi, viale Isonzo e via Ripamonti, è denso e in generale non poroso, se non in situazioni puntuali. L'edificazione su cortina è compatta residenziale di 5 e 6 piani con corpi interni più bassi. Lungo la radiale principale di Via Ripamonti si alternano situazioni diverse: dalla cascina a nord, appena fuori mura, in corrispondenza dell'antica Porta Vigentina, a tratti di edificazione più recente che si alternano a presenze di tessuto di valore storico-testimoniale. Anche lungo il tracciato di via Altaguardia si riscontra sia un tessuto minuto articolato in tipologie residenziali e produttive, che permanenze di edifici rurali, (all'angolo tra via Altaguardia e via San Rocco). In questa zona quindi la presenza di tracce della partizione agricola su cui si infrangono o si deformano i disegni urbani della pianificazione berutiana, determina locali e minuti ambiti di discontinuità. La matrice riconducibile alle linee e agli orientamenti che configurano l'espansione fuori dai bastioni prescritta dal piano Beruto, si riscontra nel disegno "tridente" di Piazzale Trento, costituito dall'asse di Via Crema e delle vie Palladio e Adige, che si apre dalla circonvallazione delle regioni (viale Isonzo). Anche il parallelo tracciato delle vie Giulio Romano, Bellezza e viale Bach, che delimita il versante nord del Parco Ravizza, e le vie Vittadini e Bocconi, rispettivamente ad est e ad ovest del parco, sono tutti ambiti previsti e disegnati da tale piano, che compaiono realizzati nelle planimetrie catastali del 1902 e del 1912. Da una maglia ortogonale con orientamento nord-sud/est-ovest, a partire dall'asse di Via Crema, interferisce il sistema che si genera dall'asse di Corso Lodi, con orientamento cardo-decumanico, NordEst/SudOvest. La relazione delle due maglie urbane genera e si risolve in un disegno di isolati triangolari che ruotano attorno al nodo di Piazza Buoizzi. Il reticolo berutiano viene assimilato, puntualizzato ed esteso dal piano Pavia-Masera del 1912, che non apporta modifiche rilevanti nella porzione di città a nord dello scalo ferroviario Romana.

-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. I servizi scolastici di base dell'area sono concentrati nel comprensorio di Parco Ravizza e via Giulio Romano dove vi sono le scuole materne, elementari, medie e un istituto professionale. Sul versante opposto, verso Piazza Lodi ma già lungo viale Umbria, si mette in evidenza la funzione rilevante di un centro commerciale con la grande distribuzione ad esso connessa. Ad est dello scalo ferroviario recenti nuovi interventi in senso residenziale in Via Sannio e via Colletta, hanno riqualificato suoli urbani prossimi alla linea del ferro e alla Stazione FS Porta Romana.

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 (1938-41 arch. G.Pagano, G.Predeval) occupando un vasto isolato fino alla cerchia di Viale Bligny. Il Campus odierno comprende nuovi volumi: nel 2008 si è inaugurato l'edificio dell'arch. Ignazio Gardella e l'edificio di via Roentgen/viale Bligny dello studio irlandese Grafton Architects, che raggruppa gli uffici e la nuova aula magna; sempre in zona ulteriori sedi in edifici esistenti (SDA Bocconi, Scuola di Direzione Aziendale) 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.

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

Da una parte il primo, a sud-est, identifica un ambito dalle condizioni urbane complessivamente omogenee e consolidate: una zona R- di recupero residenziale (così definita nel PRG vigente-Variante B2) ruotante attorno a un antico "borgo esterno", annesso al Comune di Milano nel 1873. Il borgo, a partire da una piccola aggregazione di cascine formatasi all'incrocio tra le odierne via Don Bosco (il cui tracciato giungeva fino a Chiaravalle) e Corso Lodi, compare nel catasto teresiano del 1722 come un crocicchio dove convergevano strade e canali intersecanti la strada principale in direzione Lodi/Via Emilia. Originariamente cuore di una fascia di territorio agricolo segnato da una trama di corsi d'acqua e coltivazioni, l'ambito è oggi densamente costruito con un tessuto edificato compatto e consolidato, sequenze di corti e cortili lungo Corso Lodi e condomini più recenti negli isolati interni. Il complesso della chiesa e dell'oratorio di San Luigi con l'Istituto Canossiane determinano il sistema degli spazi pubblici.

Man mano che ci si sposta verso ovest, ovvero verso via Ripamonti, via Orobia, via Calabiana, si identificano allo stato attuale ambiti in forte trasformazione, dai caratteri originari industriali-artigianali ormai prevalentemente in disuso, misti a puntuali edificazioni residenziali, recenti condomini dal carattere episodico, frammentato e discontinuo. La ferrovia, l'industria in espansione e le attività produttive si mischiano con l'edilizia residenziale operaia e con le residuali permanenze di edifici di origine rurale, a partire dal piano Pavia-Masera del 1912, quando al di là dello scalo merci Romana l'edificazione ha ormai saturato gli spazi a disposizione.

- Il tessuto funzionale si caratterizza per la prevalenza della funzione residenziale con commercio al dettaglio lungo Corso Lodi e via Don Bosco, nelle parti interne degli isolati si trovano ancora alcune piccole funzioni artigianali. Complessivamente meno presenti sono le destinazioni d'uso a terziario e servizi. Ove la composizione degli isolati appare più eterogenea, permangono attività artigianali, depositi, magazzini ed officine, tipiche di un tessuto misto produttivo, labile dal punto di vista insediativo e oggi dalle forti potenzialità trasformative.



- 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 Variante: linee guida

La Zona Speciale dello scalo di Porta Romana in Variante al PRG, 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 circonvallazione, 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 (vedi Linee guida: la superficie da destinare a verde non dovrà essere inferiore al 40% della superficie territoriale) e garantendo la continuità delle connessioni ciclo-pedonali sia in direzione est-ovest che nord-sud. 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 presente Variante in Accordo di Programma 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.

Il sistema degli spazi pubblici e di uso pubblico dovrà complessivamente occupare una superficie non inferiore al 60% della superficie territoriale dell’ambito, calcolata considerando tutte le aree oggetto di interventi di riqualificazione.

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 “*Criteri per la predisposizione...dei piani per gli interventi di contenimento e abbattimento del rumore*”).

Dal punto di vista quantitativo il parametro di concentrazione massima per l’ambito Romana è pari a 190'000 mq di s.l.p.: considerando che all’interno del Comparto Sud sono previsti



complessivamente 232'000 mq di slp, suddivisi nei tre ambiti afferenti al comparto (Romana, Genova, Rogoredo), tale valore massimo può oscillare in relazione alle quantità che si concentreranno negli ambiti Genova e Rogoredo.

Ipotizzando che la Zona Speciale Genova (max 47'000 mq ammessi) e la Zona Speciale Rogoredo (max 22'000 mq ammessi), realizzino entrambe le quantità massime indicate in Normativa Tecnica, allora la Zona Speciale Romana realizzerebbe il suo minimo, ovvero 163'000 mq di superficie lorda di pavimento.

Romana quindi, a seconda del progetto complessivo che la fase attuativa elaborerà nel Comparto Sud, varierà e calibrerà le sue quantità edificatorie, coprese tra i 190'000 mq di slp massima e i 163'000 mq di slp minima.

5- Scalo Rogoredo

- Descrizione dell' ambito
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida

- **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.

. Il progetto di "Milano Santa Giulia" è stato presentato nel novembre 2004 dalla Risanamento Spa del gruppo Zunino e Norman Foster. Il MasterPlan riqualifica una vasta area dismessa (un milione e 200mila metri quadrati) che un tempo ospitava gli stabilimenti della Montedison e delle acciaierie Redaelli. Dismessa negli anni Ottanta, l'intero intervento si pone l'obiettivo di realizzare un unico piano di riqualificazione urbana, previsto con un Accordo di Programma tra Regione Lombardia e Comune.

Nell'intervento sono previste quattro aree: un vasto parco, le unità edificatorie Rogoredo, Montecity Residence (progettata da Foster) e Montecity Avenue. Il progetto del parco sarà realizzato dallo studio West 8 Landscape diretto dall'architetto olandese Adriann H. Geuze. La nuova chiesa di Santa Giulia sarà invece progettata dall'architetto svizzero Peter Zumthor.



Con l'ambizione di coniugare città e ambiente, il progetto complessivo prevede 2mila appartamenti, 333mila metri quadrati di parco urbano, un centro congressi da 8mila posti, alberghi, la nuova chiesa, i parcheggi, gli spazi commerciali e la vasta rete di collegamenti (strade, ferrovie, tram ed aeroporto di Linate) in un tentativo di fusione di pubblico e privato, di urbanizzazione e spazi verdi. L'ex centrale elettrica della Montedison dovrebbe essere trasformata in una "Power House", simbolo ma anche vero e proprio forum per dibattiti, mostre, esibizioni ed eventi culturali"; un progetto di livello e respiro internazionale.

-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 Paullese 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 Paullese, rendono l'area ferroviaria dismessa facilmente accessibile e raggiungibile.

- Contenuti della Variante: linee guida

Nella Zona Speciale Rogoredo si prevede il completamento del tessuto urbanistico mediante la realizzazione di nuovi complessi a funzioni miste. La definizione del sistema dello spazio pubblico prevede uno sviluppo lineare delle aree a verde, al fine di integrare il sistema delle relazioni ciclo-pedonali ed una complessiva destinazione a verde di almeno il 30% della superficie territoriale. 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, infine si indica la localizzazione interrata dei nuovi parcheggi pertinenziali delle diverse funzioni.

Dal punto di vista quantitativo la Normativa Tecnica prevede per la Zona Speciale Rogoredo, sia il parametro di concentrazione minima di 16'000 mq di slp, che quello di massima concentrazione, pari a 22'000 mq di s.l.p.

6- Scalo Genova

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- Vincoli sovraordinati
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida

- Descrizione dell'ambito.

L'ampia fascia in dismissione nel versante sud ovest di Milano, parte dall'esterno della cerchia dei bastioni, all'altezza della Darsena, lungo la direttrice del Naviglio Grande, e si sviluppa lungo l'importante radiale in uscita verso Vigevano e il Ticino. Una dismissione da alcuni decenni auspicata, che riguarda lo scalo ferroviario e la stazione di Porta Genova, il tratto di San Cristoforo e una parte della fascia dei binari da San Cristoforo fino al confine comunale. Un'asta particolarmente delicata in riferimento al contesto urbano e storico-architettonico in cui interviene e all'estensione della dismissione che da zone centrali e urbane arriva a toccare ambiti liberi e periferici.

Un'asta che vedrà migliorare le proprie condizioni di accessibilità grazie al potenziamento della mobilità su ferro che dalla stazione di San Cristoforo in Piazza Tirana, girerà ad est verso la stazione Romana, contemporaneamente liberando vaste aree attualmente ferroviarie, dismettendo il tratto di linea che si incunea nel tessuto fino a Porta Genova.

Una strategica fascia di suoli in parte urbani, in parte a ridosso delle infrastrutture e in parte periferici che oggi separano, a) in direzione del centro della città diversi tessuti consolidati e compatti; b) all'altezza del Cavalcavia Don Lorenzo Milani suoli che corrono paralleli agli impianti sportivi delle Cannottieri, a parti residenziali in corrispondenza dell'antica chiesa di San Cristoforo, ad aree libere e a edifici produttivi con depositi verso il ponte delle Milizie; c) spazi aperti e aree libere oggi inutilizzate nella porzione prossima al confine tra il territorio milanese e il Comune di Corsico.



- 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: alle vie di terra si è affiancata la via d'acqua e infine la via di ferro 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 in variante ha la sua 'testa urbana' nella Stazione di Porta Genova, dove si inserisce in un tessuto urbano tard'ottocentesco che si confronta con i primi borghi edificati esterni alle antiche mura spagnole di Milano: nella cartografia tardo cinquecentesca compaiono già consistenti i borghi d'Acqua, lungo il Naviglio Grande e il Naviglio Pavese fuori Porta Ticinese, oltre al Borgo degli Ortolani a nord, fuori da Porta Comasina. Parti di città complesse che costituiscono delicati ambiti di studio e d'analisi.

Poi corre parallelo sul versante nord del Naviglio e dell'Alzaia Naviglio Grande, si spinge fino alla chiesa di San Cristoforo proseguendo con una fascia sottile di suolo fino alla stazione S.Cristoforo in Piazza Tirana, e coinvolge infine una vasta fascia di terreno ferroviario compresa tra il naviglio e la linea ferroviaria attiva, fino al confine amministrativo del Comune di Milano.

Al fine di sistematizzare la presente relazione, si utilizza una strumentale suddivisione in due parti, corrispondenti ai due principali ambiti che FS dismette e corrispondenti ai principali obiettivi dell'Amministrazione, che con la variante si vogliono raggiungere:

1. ambito Genova: include il fulcro della stazione e tutta la fascia in totale dismissione fino alla chiesa di San Cristoforo. Superato il primo cavalcavia di Piazzale delle Milizie/viale Cassala, prosegue con una stretta fascia in dismissione mentre i binari attivi curvano sul ponte in ferro che in quota attraversa il naviglio, verso Porta Romana. L'ambito oltrepassa il secondo cavalcavia Don Milani, termina al mancato cavalcavia (previsto nel PRG vigente ma mai realizzato) di via Primaticcio/Piazzale Negrelli.

2. Ambito San Cristoforo : Stazione e Interscambio ; Parco attrezzato,

comprende la consistente fascia di suolo attorno all'attuale piccola stazione San Cristoforo e l'area recintata, occupata da attrezzature sportive ferroviarie, delimitata a sud dai binari attivi, a nord dai retri dei condomini residenziali che affacciano su via Giambellino. L'area è delimitata ad est da una piccola stradina che si apre dalla via Giambellino, ad ovest da Piazza Tirana.

L'ambito comprende anche l'area tra il Naviglio Grande e la linea ferroviaria posta nel versante sud dei binari che restano attivi. Si allunga a partire dal cavalcavia previsto nel PRG vigente ma mai realizzato, di collegamento tra via Primaticcio e Piazzale Negrelli, e si estende fino al confine del Comune di Milano con il Comune di Corsico.



- Vincoli Sovraordinati

Tutta l'area in dismissione, eccetto una piccola porzione a San Cristoforo stazione, è assoggettata alle disposizioni delle L.R. 57/1985 e L.R. 54/1986, rientrando nella perimetrazione del Vincolo Paesistico Naviglio Grande e Pavese (ex legge 1497/39, successivamente abrogata e sostituita dalla parte III del D.Lgs 42/2004). Il vincolo è stato apposto dalla Giunta Regionale con deliberazioni del 30 dicembre 1994 e dell'11 aprile 1995.

Inoltre una piccola porzione dello scalo ferroviario, ovvero il cuneo terminale alla Stazione Porta Genova, è soggetto al vincolo di PRG della salvaguardia ambientale ed è azionato a VC-Verde Comunale nel PRG vigente, a seguito dell'approvazione delle Varianti B2.

1. Ambito Genova

Lo scalo nella sua porzione più urbana, prossima ai bastioni e alla Darsena, si presenta oggi come un cuneo nel tessuto urbano che separa due tessuti diversi, uno ad est, l'altro ad ovest dello scalo stesso. La dismissione costituisce l'occasione per connettere le due parti, oggi fisicamente collegate solo dal ponte pedonale in ferro che by-passa i binari dal Piazzale Stazione Genova a via Tortona.

Il tessuto urbano ad ovest dello scalo (zona di via Savona, via Tortona, via Voghera, fino a via Bergognone e Viale Troya) si articola in un reticolo ortogonale di strette e rettilinee vie. Seguendo l'orientamento dei tracciati di via Solari e via Foppa (che a partire da Piazza Frattini diventa via Lorenteggio) e delle strade ad essi ortogonali (Viale Misurata/Troya, via Stendhal, via Bergognone, via Montevideo) il disegno si infrange in corrispondenza dello scalo e l'edificazione su cortina assume caratteri progressivamente più discontinui in prossimità della ferrovia.

Il tessuto edilizio verso Via Savona è denso e compatto, funzionalmente misto, con la predominanza della residenza e del commercio al piano terra degli edifici, soprattutto lungo le vie Solari, Coni Zugna, Savona e Montevideo. Molto differente è la situazione nella fascia compresa tra via Tortona e la linea ferroviaria, ove originarie funzioni produttive e artigianali si sono trasformate in terziario, residenza e nuovi servizi privati gravitanti sul settore espositivo del circuito moda/design/comunicazione, modificando radicalmente la composizione sociale e le dinamiche d'uso dell'ambito.

Il tessuto ad est della linea del ferro è un ambito compreso tra bastioni, Naviglio Grande e ferrovia disegnato a partire dal fulcro della Stazione Porta Genova e dal suo asse di via Vigevano che termina sulla Darsena. Dal piazzale della stazione si aprono diagonalmente a sud la via Casale, che supera il naviglio con un ponte pedonale, e a nord Corso Cristoforo Colombo, retta radiale di connessione diretta col centro della città. Ogni tracciato ha la sua forza e il suo recapito e costruisce isolati compatti dalla edificazione fitta, un tessuto di matrice ottocentesca che lungo il fronte del Naviglio Grande, cambia nella tipica cortina edificata degli antichi borghi d'Acqua.



Un tessuto complessivamente consolidato e qualitativamente elevato dalla composizione funzionale eterogenea, caratterizzata dalla compresenza di residenza con attività artigianali e produttive prevalentemente all'interno degli isolati. La tipica conformazione della cortina edilizia residenziale su strada, con piano terra occupato da attività commerciali al dettaglio e puntuali funzioni terziarie, che assume alcuni tratti caratteristici sul fronte Naviglio Grande, sia lungo l'Alzaia che sulla Ripa, per la presenza di numerosi laboratori, attività artigianali e artistiche studi professionali e atelier, intervallati da locali serali e notturni, ristoranti e osterie tipiche.

-Un sintetico quadro circa le ragioni storiche dei disegni e dei caratteri con cui oggi ci confrontiamo identifica in questo ambito la soglia della metà dell'800, quella dell'infrastrutturazione ferroviaria e delle nascenti questioni di igiene pubblica, come responsabile del declino del sistema dei canali navigabili.

L'assetto originario del campo, 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 d'Acqua intorno ai caselli di Porta Ticinese, il primo sulla direttrice del Naviglio Grande (canale in costruzione intorno al 1100), la via di comunicazione d'acqua assume sempre più importanza territoriale: incrementa i trasporti e i commerci e regola l'irrigazione delle campagne. Con il secondo borgo sul Naviglio Pavese, canale progettato in epoca viscontea e costruito a più riprese sotto il dominio spagnolo fino al suo completamento in epoca teresiana e napoleonica, 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 che definiva la forma e la struttura della Darsena e costruiva la Porta 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, costruisce le ragioni dell'assetto attuale dell'area di Porta Genova: da una parte ri-disegna 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.

Inoltre, e non ultima ragione, la maglia ortogonale prevista dal Piano Beruto è indifferente ai rapporti storici tra borghi d'acqua e navigli, declassando e progressivamente annullando il ruolo infrastrutturale dei canali. Beruto completa e ordina l'ambito mediante una rete ortogonale che oltrepassava il Naviglio Grande in corrispondenza di tre punti (via Bergognone-Barsanti, via Stendhal-Villoresi, viale Troya-Cassala), la pianificazione successiva conferma nella sostanza tali previsioni, fino al piano del 1953 che modifica la rete viaria a favore dei flussi di traffico prevedendo anche in questo ambito l'allargamento e il riallineamento di alcuni tracciati.

L'inerzia della città e la resistenza delle tracce ha preservato una parte dei caratteri morfologici e tipologici della porzione urbana in questione: la pianificazione e le politiche di tutela ambientale che si sono succedute e sovrapposte negli ultimi trent'anni circa, (dal PIO in attuazione del PRG '80



alla vincolistica sovraordinata, regionale e comunale) 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 Porta Genova, nel tratto successivo a quello della 'testa urbana', dismette una fascia di binari ferroviari paralleli ai binari attivi che deviano sul ponte in ferro di attraversamento del Naviglio Grande. Lambisce il complesso parrocchiale storico di San Cristoforo (nel PRG ad oggi vigente zona di salvaguardia ambientale-zona omogenea A) e due grandi impianti sportivi di proprietà comunale, la Canottieri Olona e la Canottieri Milano, accessibili dall'Alzaia del naviglio. Il loro retro, a nord rimane occupato dalla linea del ferro.

La storica presenza di tali due strutture sportive contribuisce alla caratterizzazione dell'asta del naviglio in senso ricreativo e sportivo, aspetto richiamato e sviluppato sia nelle presente variante che nel progetto della "via d'acqua" per Expò 2015.

A nord della linea del ferro, lungo le ex aree industriali dismesse, la zona del Giambellino / via Savona, si configura come un settore urbano interessato da numerose trasformazioni che hanno comportato un processo di sostituzione e densificazione residenziale e intensificazione delle funzioni commerciali. Si stanno attuando / sono in corso di realizzazione i seguenti Programmi Integrati di Intervento (ai sensi della L.R. 9/1999):

- PII in Variante al PRG vigente, vie Savona-Brunelleschi (stipula convenzione 09/10/2002);
- PII in Variante al PRG vigente, vie Savona-Tolstoj, area ex-Osram (stipula convenzione 06/12/2005)
- PII Giambellino, esito del Concorso Internazionale di Progettazione Abitare a Milano, giugno 2005: "Nuovo quartiere al Giambellino"

Le proposte di variante urbanistica, da industria a residenza, assumono come obiettivo prioritario quello di riqualificare le aree che, per conformazione fisica nell'impianto morfologico e funzionale generale, appaiono fortemente integrate al tessuto edilizio circostante. Le varianti si configurano quindi come parte di una trasformazione e riqualificazione più ampia tendente alla realizzazione del parco lineare S. Cristoforo.

Con la presente Variante per gli scali FS e la prossima dismissione di parte della fascia dei binari, il parco lineare sarà quindi modulato e ritmato da fasce più consistenti di verde e aree libere attrezzate, esito di una pianificazione progressiva e attenta alle cessioni dei piani d'iniziativa privata.

- 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 Variante : linee guida

Gli indirizzi strategici che l'Amministrazione Comunale ha definito per la trasformazione dello scalo Genova e San Cristoforo sono connessi alla forte volontà di realizzare il parco lineare parallelamente all'asta Naviglio Grande. Le linee guida entro questo quadro si ancorano a tre principali vincoli progettuali: la prevalente destinazione a spazi pubblici e a verde della superficie complessiva di riqualificazione; il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche; la continuità ciclo-pedonale lungo tutto lo sviluppo dell'ambito fino a San Cristoforo.

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 mette 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.

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 anche dall'attuazione degli spazi pubblici e della passerella ciclo-pedonale previsti dal PII di via Giambellino (ERS/2 n.4). In questa posizione, in corrispondenza cioè del raccordo alla linea Milano-Mortara di alcuni binari tronchi dedicati a servizi speciali (auto al seguito e treni speciali per pellegrini), termina infatti la cessione alla città del tronco in dismissione di Porta Genova.

Il progetto di trasformazione delle aree ferroviarie si confronta con l'obiettivo di facilitare la comunicazione tra quadranti urbani prossimi ma separati: dovrà realizzare un assetto urbanistico che da una parte connetta i quartieri ove oggi si incunea linea ferroviaria e dall'altra realizzi una polarità funzionale in corrispondenza della ex stazione ferroviaria, caratterizzata dalla presenza di funzioni legate alla creatività e alla produzione/esposizione del sistema moda-design.

Di conseguenza 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.



Anche il sistema delle infrastrutture viabili e il reticolo stradale verrà completato con la viabilità locale ad 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 inoltre valutare le modalità della realizzazione di una nuova connessione tra via Bergognone e via Carlo Torre, tenendo conto dei caratteri ambientali da tutelare; la dismissione della linea ferroviaria in questo tratto consentirà comunque la realizzazione di manufatti più consoni alle caratteristiche della zona, non imponendo elevate altezze 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 consona una localizzazione più esterna.

Dal punto di vista quantitativo il parametro di concentrazione massima per l'ambito Genova è pari a 47'000 mq di s.l.p, ma considerando che all'interno del Comparto Sud sono previsti complessivamente 232'000 mq di superficie lorda di pavimento, suddivisi nei 3 ambiti afferenti al comparto, tale valore massimo può oscillare in relazione alle quantità che realizzano gli ambiti Romana e Rogoredo.

Della volumetria totale edificabile del Comparto Sud una quota è riservata a funzioni d'interesse generale ed edilizia sociale, in particolare per la ZS Genova sono riservati 3000 mq minimi su un totale di 54.000mq di slp destinata a queste funzioni. Lo scopo è quello di rafforzare il significato di polarità pubblica urbana delle aree dell'ex stazione ferroviaria.



ZONA SPECIALE SAN CRISTOFORO INTERSCAMBIO ZONA SPECIALE SAN CRISTOFORO PARCO ATTREZZATO

7- Aree Ferroviarie San Cristoforo

- Descrizione dell' ambito
- Assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida

- Descrizione dell'ambito.

Il tratto di San Cristoforo in Variante coinvolge due aree, una a nord e l'altra a sud della linea ferroviaria, di seguito descritte. Si rimanda al precedente punto 6) *Scalo Genova*, per le considerazioni generali sviluppate sull'ampia fascia in dismissione del versante sud ovest di Milano, nonché per quanto concerne la definizione dei *Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico*.

L'area a nord della linea ferroviaria è accessibile da Piazza Tirana, si caratterizza per la presenza dell'attuale piccola stazione San Cristoforo e dall'ambito attualmente recintato, occupato da un insieme di servizi sportivi, campi da calcio e tennis dedicati al personale delle ferrovie.

L'area di San Cristoforo a sud della linea ferroviaria, coinvolge un insieme di spazi aperti e liberi oggi inutilizzati, compresi e inclusi tra la ferrovia a nord, l'alzaia e il Naviglio Grande a sud. Un'area che parte dal cavalcavia previsto nel PRG vigente ma mai realizzato, di collegamento tra via Primaticcio e Piazzale Negrelli e si estende fino al limite del Comune di Milano e il Comune di Corsico.

Quest'ultima area è stata oggetto di espropriazione per causa di pubblica utilità nel 1987 e con una nota di trascrizione a favore dell'Ente Ferrovie dello Stato S.P.A., è stata autorizzata l'occupazione dei suoli nonché la realizzazione di un nuovo Terminal per il servizio autocucette nella Stazione di Milano San Cristoforo (30 novembre 1991). La struttura dell'edificio, ad oggi incompiuta e mai utilizzata, progettata da Aldo Rossi e Gianni Braghieri, è posta lungo il Naviglio Grande quasi al confine con il Comune di Corsico e risulta quindi abbandonata da oltre vent'anni.

Le Linee Guida allegate alle NTA della presente variante, di seguito esplicitate, pur riconoscendo il diritto alla volumetria che l'edificio incompiuto matura, ha deciso di non vincolare ad un progetto di recupero lo scheletro dell'immobile, non riconoscendovi specifiche qualità da tutelare e di lasciare pertanto anche la possibilità della demolizione e della sua completa sostituzione.

Tra le proposte di possibile riuso si richiama, a puro scopo conoscitivo, l'iniziativa de La Biennale di Venezia che nel 2008 (XI Mostra Internazionale di Architettura) ha esposto al padiglione italiano, il progetto commissionato allo Studio Albori di Milano "Ecomostro addomesticato: Milano San Cristoforo uno scheletro edilizio abbandonato diventa una casa", la proposta utilizza lo 'scarto' edilizio in ogni sua singola parte usandolo come palinsesto di un aggregato di abitazioni di varia natura all'interno del



quale trovano posto anche laboratorio, un piccolo asilo, un bar-trattoria, un ostello, un posto vendita, affitto e riparazione biciclette. Un progetto manifesto sul reimpiego degli scarti a grande scala e sulle possibilità del riuso, manifesto di un atteggiamento progettuale ancorato ai principi della sostenibilità ambientale e sociale.

- 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 MM4 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 PUM di realizzare una nuova connessione tra via Giordani e viale Faenza/Famagosta potrebbe contribuire anche a sgravare via Lodovico il Moro dal traffico sia in senso nord-sud che in senso est-ovest.

Da notare che la realizzazione della rete ferroviaria suburbana e la previsione di realizzare in p.za Tirana il capolinea della linea metropolitana M4 comporteranno un aumento della domanda di park & ride sulla stazione ferroviaria, con la conseguente necessità di realizzare un parcheggio di interscambio.

- Contenuti della Variante al P.R.G. : linee guida

Gli indirizzi strategici dell'Amministrazione Comunale lungo l'asta del naviglio Grande, a partire dalla darsena in Porta Ticinese, coinvolgono prioritariamente il progetto della Via d'Acqua presentato nel dossier di candidatura di Milano per l'Esposizione Universale del 2015.

Si richiamano di seguito i principali contenuti di questo progetto.



La Via d'Acqua è un parco lineare di straordinaria dimensione e potenzialità: dopo il tratto urbano del Naviglio Grande, con origine nella Darsena, la Via d'Acqua piega ortogonalmente verso nord e si sviluppa in direzione dell'area Expo con caratteristiche di parco lineare. Circa 15 km di aree a parco (tra le quali il Parco delle Cave e il Bosco in Città) disposte lungo una dorsale costituita da due canali: uno è il deviatore dell'Olona, opportunamente riqualificato sotto il profilo paesaggistico; l'altro è da realizzare come elemento del paesaggio, punteggiato da piccole cascate, giochi d'acqua e fontane, piccoli bacini artificiali e rinaturalizzati, fontanili, rogge, piccoli padiglioni e installazioni temporanee e permanenti dedicate alla presenza e al ruolo che l'acqua ha avuto nella storia e nello sviluppo della città e del territorio lombardo.

Il parco "Via d'Acqua" di circa 800 ettari (non esistono parchi urbani di equivalente dimensione in Europa) sarà quindi attraversato da percorsi pedonali e ciclabili, e itinerari da percorrere a cavallo, che conducono al sito Expo e sono costantemente affiancati da elementi d'acqua: un museo-giardino permanente sull'acqua, un omaggio della città all'elemento naturale che più ha inciso sulla sua storia, ma anche la via verde di connessione tra l'Expo e la città.

La Via d'Acqua potrà essere navigabile solo nel tratto di Naviglio Grande che la congiunge con la Darsena (circa ¼ dell'intero percorso), ma interessanti punti di interazione sia concettuali che fisici si stabiliscono tra la Via d'Acqua e la Via Navigabile Locarno Milano. Concettualmente rientrano in un sistema di azioni e iniziative volte a riscoprire il rapporto tra i milanesi e l'acqua, la relazione fisica consiste nella sovrapposizione dei due progetti di navigabilità nel tratto di Naviglio Grande da San Cristoforo alla Darsena: tratto terminale e approdo alla città della Via Navigabile.

I principali temi progettuali in questo tratto sono relativi alla riqualificazione delle alzaie e delle sponde del Naviglio, e all'attuazione del progetto di riqualificazione della Darsena, aggiudicato all'Arch. Bodin tre anni fa attraverso un Concorso internazionale. Occorre inoltre predisporre le attrezzature necessarie alla logistica dei mezzi nautici dedicati alla navigazione e alla ristorazione e accoglienza turistica per coloro che sbarcheranno alla Darsena.

Coerentemente a tali presupposti, il progetto di trasformazione dell'ambito San Cristoforo nel suo complesso, dovrà soddisfare alcuni importanti obiettivi: innanzi tutto la realizzazione di un parco lineare attrezzato, il cui ruolo nel territorio milanese è direttamente proporzionale alla sua estensione e continuità - dal confine comunale esterno, fino all'area consolidata della Stazione di Porta Genova, prossima ai bastioni. E' ammessa la presenza di funzioni coerenti con il parco e la vocazione sportivo-ricreativa dell'asta del Naviglio Grande - qualificata dalla presenza delle strutture delle Canottieri Olona e Milano - da coordinare con i caratteri del sistema di spazi aperti previsti nel progetto della "via d'acqua" per Expo 2015.

Alla scala locale il parco lineare e la realizzazione di nuovi necessari percorsi ciclo-pedonali, consente la connessione di due importanti quartieri oggi separati, Giambellino a nord e Barona a sud, quest'ultimo interessato dai Navigli a dal Parco Sud, come illustrato nel capitolo precedente relativo alla Zona Speciale di Porta Genova.

La realizzazione di un polo di interscambio tra la nuova stazione ferroviaria San Cristoforo e la futura stazione metropolitana M4, con la quota di parcheggio pubblico e di spazi commerciali e di servizio previsti, è connessa all'obiettivo di ridurre l'uso dell'automobile per muoversi in città: il



nuovo interscambio di San Cristoforo ridurrà considerevolmente il traffico veicolare dei flussi lungo quest'asta a scala territoriale.

Dal punto di vista quantitativo la volumetria prevista nella Zona Speciale San Cristoforo Interscambio è pari a 2.000 mq di s.l.p complessiva per funzioni commerciali, ricettive e/o terziarie, Si prevede inoltre la realizzazione di un parcheggio pubblico interrato della capacità massima di 1.000 posti auto.

Il progetto di trasformazione della Zona Speciale San Cristoforo Parco Attrezzato prevede il recupero dell'immobile non completato già destinato a stazione auto-cucette, per il quale è ammesso sia il recupero che la sostituzione edilizia nel caso motivi di ordine strutturale e tipologico non lo rendano opportuno, con eventuale nuova localizzazione nell'ambito della Zona Speciale.

Gli obiettivi dell'Amministrazione espressi nelle linee guida sono la prevalente sistemazione a verde, il mantenimento e il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche, anche in relazione alla vigente vincolistica sovraordinata, e la necessaria continuità ciclo-pedonale lungo tutto lo sviluppo dell'ambito di Variante.

Dal punto di vista quantitativo, per la Zona Speciale San Cristoforo Parco Attrezzato la normativa tecnica prevede una potenzialità di 4.000 mq di slp da destinare a spazio pertinenziale di funzioni, anche private, integrate al parco. Tali funzioni dovranno prioritariamente trovare collocazione nelle attuali strutture non completate della stazione autocucette e secondariamente potranno essere collocate all'interno dell'ambito, previa demolizione delle predette strutture, secondo un master plan di progetto concordato con il Comune.