



Comune di Milano

**ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE AL PRG VIGENTE PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA
DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA
FERROVIARIO MILANESE.**

**VARIANTE AL PRG VIGENTE
LINEE-GUIDA ALLEGATE ALLE N.T.A.**

aprile 2009

Comune di Milano
Servizio Grandi Riqualificazioni
Settore Progetti Strategici

in collaborazione con: PGT – Ufficio di Piano / Metrogramma



FARINI - LUGANO

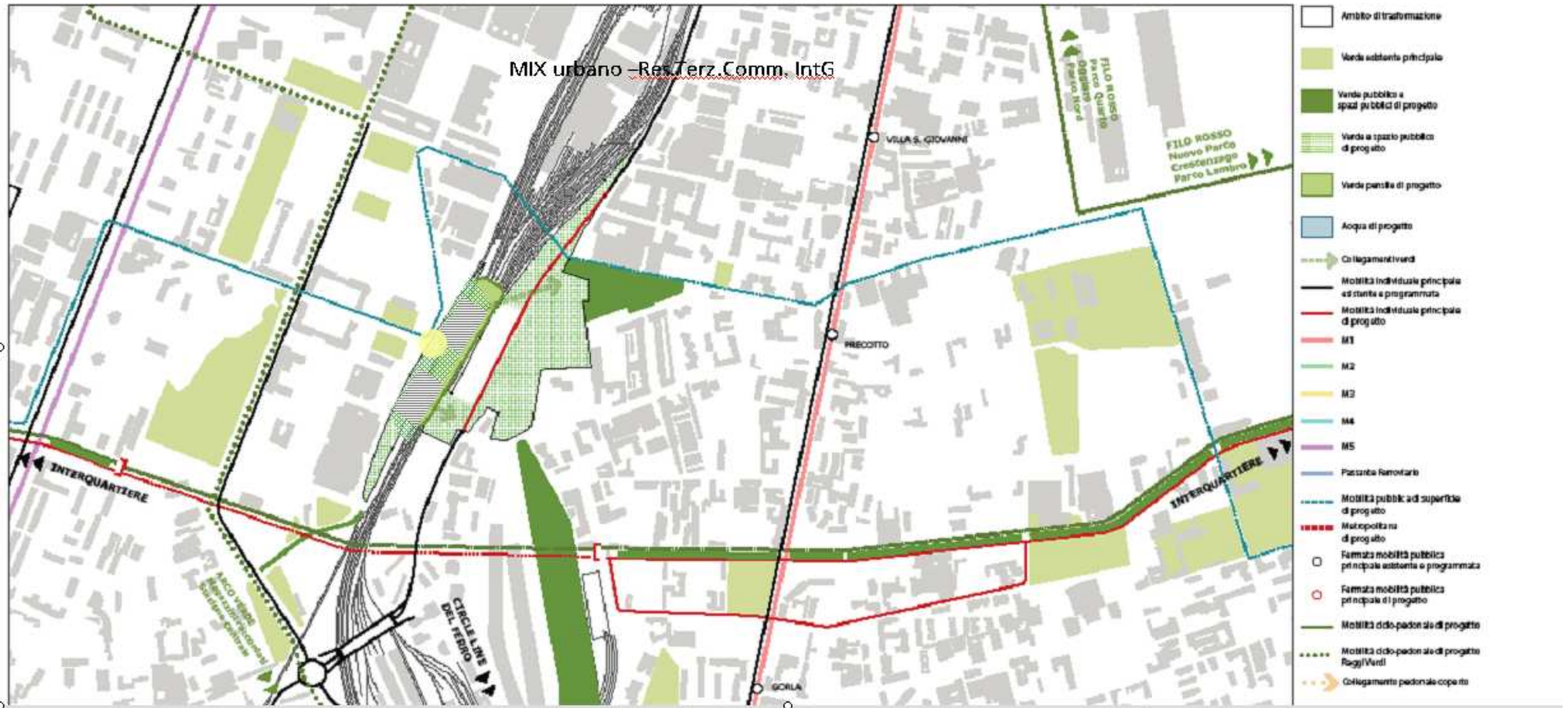
FARINI - LUGANO

OBIETTIVI

- Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di “cerniera” fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, caratterizzato dalla presenza di funzioni urbane residenziali, terziarie e commerciali e qualificato dalla presenza di funzioni di interesse generale legate all’università e alla ricerca nonché da spazi a verde di rilevanza urbana.
- Realizzazione di spazi a parco non inferiore al 50% della superficie territoriale, calcolata tenendo conto anche delle aree strumentali ferroviarie coperte attrezzate a verde e spazi attrezzati e asservite all’uso pubblico.
- Le caratteristiche e la forma dello spazio aperto devono garantire un parco lineare unitario di dimensioni significative che connetta gli interventi Porta Nuova e Bovisa/Gasometri.
- il disegno dei lotti edificabili deve tendere alla ricomposizione morfologica dei margini urbani, tenendo conto della presenza della linea ferroviaria e della presenza di suoli inquinati, e deve garantire le connessioni fra il nuovo parco e il sistema dello spazio pubblico esterno attraverso varchi di dimensione e conformazione significativa.
- L’area di Farini deve essere trattata come un’area ambientale all’interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico concentrando il traffico di attraversamento su determinate direttrici.
- Una buona qualità architettonica deve essere garantita anche negli interventi destinati all’edilizia convenzionata e all’housing sociale.
- riqualificazione delle aree esterne adiacenti all’area di trasformazione, con particolare attenzione alle aree comunali di via Stilicone e Cenisio, al ponte di via Pepe e alla connessione alla stazione Garibaldi.

VINCOLI

- Superficie complessiva degli spazi pubblici pari o maggiore al 60% della superficie territoriale dell’ambito, calcolata considerando tutte le aree oggetto di interventi di riqualificazione.
- Copertura parziale della linea ferroviaria in esercizio tale da consentire significative connessioni trasversali, prevalentemente sistemate a verde e spazi pedonali.
- Interventi di protezione o di mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria per tutto l’ambito di trasformazione.
- Ricomposizione delle relazioni viarie e pedonali tra il tessuto urbano posto a nord e a est e tessuto urbano posto a sud-ovest e sud-est.
- Realizzazione di nuove connessioni viarie interzonali sia sull’asse nord-ovest/sud-est, collegandosi alla Strada Interquartiere Nord e al sistema Farini-Monumentale, che sull’asse trasversale allo scalo, collegando le vie Caracciolo e Lancetti.
- Connessione di trasporto pubblico tra la stazione Bovisa, la stazione Lancetti e la M5 prevista in via Cenisio.
- Collegamento ciclo-pedonale tra *Parco Porta Nuova* e *Parco Palizzi*.



GRECO - BREDA

GRECO-BREDA

OBIETTIVI

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

VINCOLI

- Rifacimento della stazione ferroviaria e riqualificazione delle aree strumentali, coerenti con il nuovo ruolo urbano di “cerniera” fra i due quartieri e di nuova polarità funzionale.
- Garantire una maggiore accessibilità viaria dell’area, mediante l’adeguamento della sezione e del tracciato della via Breda e il raccordo con la Strada Interquartiere Nord prevista.
- Garantire la continuità delle connessioni ciclo-pedonali sia trasversali che longitudinali.

LAMBRATE

OBIETTIVI

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

VINCOLI

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



GENOVA

GENOVA

OBIETTIVI

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

VINCOLI

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



ROMANA

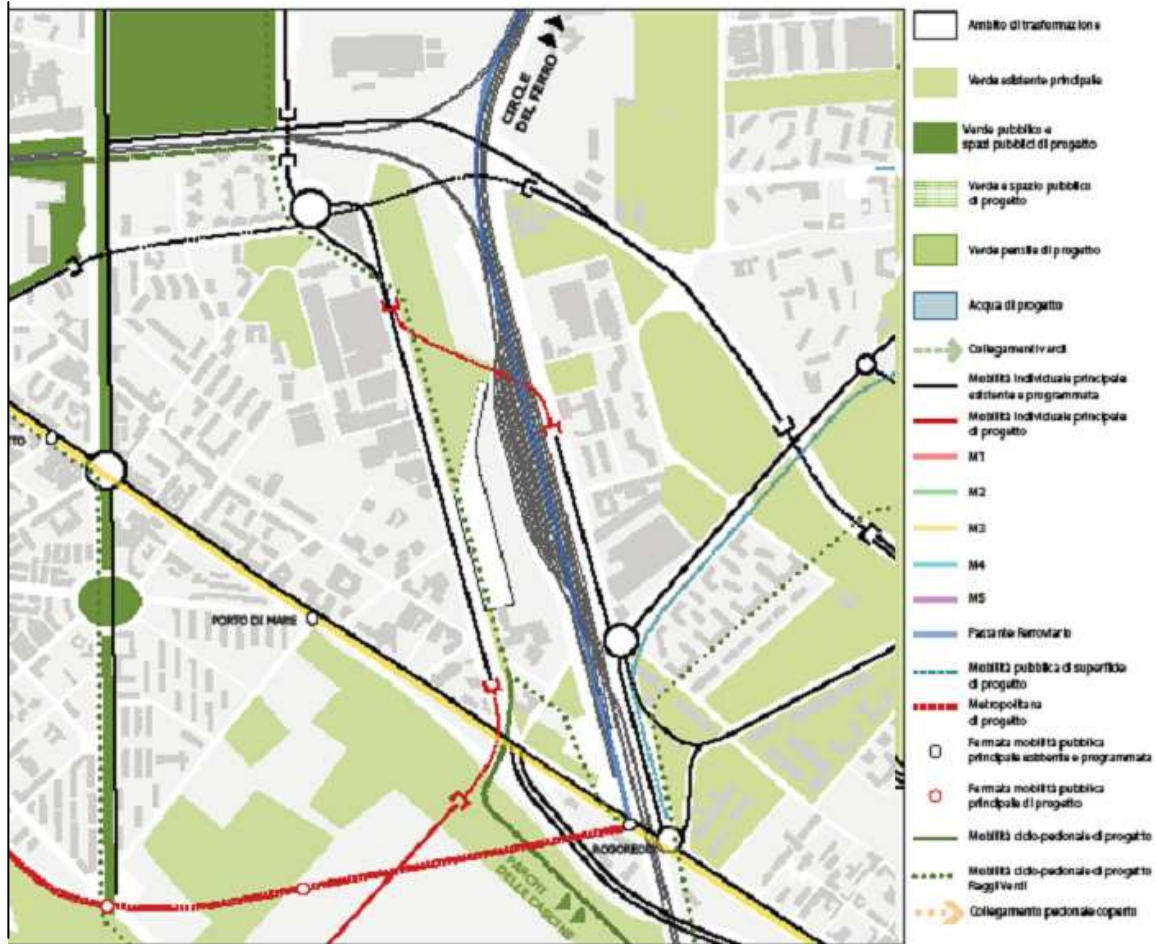
ROMANA

OBIETTIVI

- Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di “cerniera” fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, qualificato dalla presenza di funzioni di interesse generale legate all’università (residenza universitaria, ricerca, etc.) e da spazi a verde di rilevanza urbana.
- Realizzazione di una nuova polarità funzionale in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria integrata alla stazione MM, con funzioni terziarie, commerciali e di servizio e doppio fronte urbano a nord e a sud.
- Superficie da destinare a verde non inferiore al 40% della superficie territoriale.
- Continuità delle connessioni ciclo-pedonali est-ovest e nord-sud.
 - Realizzazione degli accessi ai parcheggi pubblici a servizio della stazione e per il recapito di persone (“kiss and ride”) preferibilmente da via Brembo.
- Collegamento ciclopedonale con la rete esistente e programmata all’interno dell’area del PRU Pompeo Leoni.

VINCOLI

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



ROGOREDO

ROGOREDO

OBIETTIVI

- Completamento del tessuto urbanistico mediante la realizzazione di nuovi complessi a destinazione terziaria e commerciale.
- Continuità delle connessioni ciclo-pedonali, al fine di mettere in relazione parco Alessandrini a nord, la stazione di Rogoredo e le aree a verde di Porto di Mare, a sud.
- Sviluppo lineare delle aree pubbliche a verde, sull'asse delle relazioni ciclo-pedonali.
- Destinazione a verde non inferiore al 30% della superficie territoriale dell'ambito.

VINCOLI

- Sviluppo delle aree di concentrazione fondiaria coerente con l'assetto lineare dei nuovi spazi pubblici.
- Esclusione delle attività produttive insalubri e rumorose e attività commerciali di grande superficie di vendita.
- Localizzazione interrata dei nuovi parcheggi pertinenziali delle diverse funzioni.

SAN CRISTOFORO

OBIETTIVI

- Realizzazione di un parco lineare integrato con funzioni di interesse generale coerenti con la vocazione sportivo-ricreativa dell'asta del Naviglio Grande, connesso con l'ambito di riqualificazione di Porta Genova, con il sistema di spazi aperti presenti nell'ambito e integrato con il progetto della "via d'acqua" per Expo 2015.
- Realizzazione di nuove connessioni ciclo-pedonali tra i quartieri Giambellino e Barona.
- Realizzazione di un polo di interscambio tra stazione ferroviaria e futura stazione metropolitana con parcheggio pubblico e spazi commerciali e di servizio.
- Riqualificazione presenze sportive storiche

VINCOLI

- recupero e ampliamento o sostituzione dell'immobile non completato già destinato a stazione autocucette.
- prevalente sistemazione a verde.
- mantenimento e rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche.
- continuità ciclo-pedonale lungo tutto lo sviluppo dell'ambito