



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.**

PROPOSTA DI VARIANTE AL PRG VIGENTE
RELAZIONE ILLUSTRATIVA

aprile 2009

Settore Progetti Strategici

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 sig.ra: Carmen Bozzetti, geom. Grazia Brusamolino

Collaborazione per viabilità e studi sul traffico

- *Comune di Milano*

Direzione Pianificazione Mobilità Trasporti e Ambiente : ing. Stefano Riazola, ing. Federico
Confalonieri, ing. Stefano Mondani

- *AMAT Agenzia Mobilità Ambiente Territorio s.p.a.*

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

Pianificazione traffico: arch. Antonella Pulpito

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

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

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Compartimentale Movimento Milano: arch. Paola
Tessitore

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

INDICE:

PARTE I

1. **L'Accordo di Programma**pag. 05
2. **Gli accordi tra Comune e Ferrovie dello Stato antecedenti alla Promozione dell'AdP**
3. **Il sistema ferroviario: la dismissione degli scali**
4. **Le opportunità che la dismissione degli scali determina per la città**
5. **L'infrastruttura ferroviaria: soglie storiche principali**
6. **Le aree oggetto di variante al PRG**pag. 10
7. **Obiettivi e strategie della variante urbanistica**
8. **Raccordo con le strategie del PGT**pag. 13
9. **Il sistema dei vincoli e la pianificazione sovraordinata**
10. **Pesi insediativi e spazi pubblici**.....pag. 17
11. **Gli studi sul traffico e la Vas**
12. **La normativa di Attuazione e le linee-guida**
13. **Variazioni quantitative agli azionamenti del P.R.G. vigente**

PARTE II_ COMPARTO NORD: Farini, Greco-Breda COMPARTO LUGANO

1- Scalo Farinipag 21

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

2- Scalo Greco-Breda

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

PARTE II_ COMPARTO Lambrate

3. Scalo Lambrate

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

PARTE II_ COMPARTO SUD: 4-Romana, 5-Rogoredo, 6-Genova

4- Scalo Romana.....pag. 31

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida

5- Scalo Rogoredo

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida

6- Scalo Porta Genova.....pag. 40

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida

PARTE II_ COMPARTO SAN CRISTOFORO -Interscambio; -Parco attrezzato

7- Comparto San Cristoforo: 1) Interscambio 2) Parco attrezzato

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'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 la 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 e 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 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. (*accenno alle procedure seguite per la vas e esiti del confronto*).

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 s.p.a. 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 quindi 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 1.300.000 metri quadrati.

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

La dismissione delle aree di proprietà di FS spa è così articolata:

	AREE GIA' DISPONIBILI mq	AREE DISPONIBILI FASE 1 (FINE 2009) mq	AREE DISPONIBILI FASE 2 mq	AREE STRUMENTALI NELLE AREE DI TRASFORMAZIONE mq	TOTALE mq
Milano Farini	319.232	32.400	56.315	137.805	545.752
Milano P.ta Romana	163.211	23.649		29.682	216.542
Milano S. Cristoforo	33.206	128.140			161.346

Milano P.ta Genova		95.370			95.370
Milano Lambrate	69.829				69.829
Milano Greco-Breda	68.264			4.826	73.090
Milano Rogoredo		22.570			22.570
	653.741	302.129	56.315	172.313	1.184.498

Fonte: FS s.p.a

A queste si aggiungono, per un totale di circa 74.000 mq, le aree adiacenti, connesse allo scalo ferroviario Farini ma di altre proprietà, relative alle funzioni raccordate doganali e postali, nonché ad alcune aree di proprietà del Comune di Milano (vedi Allegato con tavole di Analisi).

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 permarranno all'utilizzo ferroviario e quindi non verranno dismesse, ma che verranno coinvolte dagli interventi di trasformazione urbanistica. Allo stesso modo sono coinvolte dall'accordo, pur esterne agli ambiti di trasformazione e quindi non presenti in tabella, al solo fine del coordinamento progettuale e della riqualificazione delle connessioni e degli spazi pubblici, le aree del fascio binari di Garibaldi, tra la stazione e il Ponte di via C.Farini, e di piazza Freud.

4. Le opportunità che la dismissione degli scali determinano 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 caposalda 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.

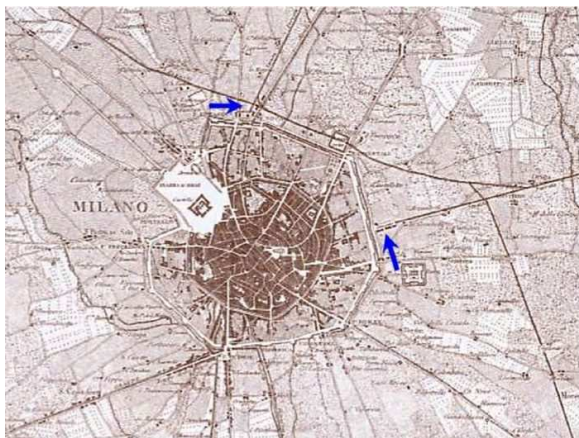
E' una grande ed eccezionale opportunità di completamento e di *ri-forma* degli spazi pubblici: i 'nuovi' territori riconquistati dalla città, devono *re-agire* ad essa e con essa.

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 sviluppava 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.

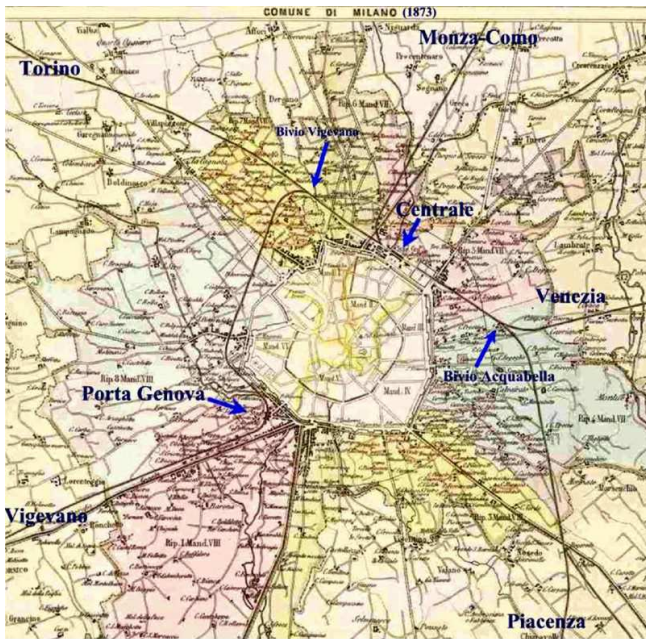


1860

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 una 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. Le aree oggetto di variante al PRG

FARINI_ L'ambito di trasformazione interessa una vasta area di circa 650.000 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 il 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 legate 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 72.200 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 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 216.550 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 circa 22.550 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 comprende un ambito di circa 279'400 mq totali (suddivisi in 105'350 mq allo scalo Genova, 54'950 mq nell'area di San Cristoforo Stazione, 119.100 mq a sud della attuale Stazione San Cristoforo) e si colloca nel versante sud ovest di Milano: parte dall'esterno della 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 quindi 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.

7. 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 prospettive nuove nelle dinamiche della città, potranno infatti configurarsi relazioni nuove tra parti di città, notevoli sia nel caso dello scalo Farini e dell'asta Genova – San Cristoforo, ma anche nel caso dello scalo Romana e dell'ambito di Greco.

Queste aree pur avendo alcune caratteristiche comuni, sono molto diverse fra loro: “vuoto urbano” esteso nel caso dello scalo Farini, di circa 60 ettari con profondità nella parte centrale di circa 500 metri, in due casi, Farini e Romana, aree compatte attraversate dalla linea ferroviaria in altre aree allungate di dimensioni inferiori ma strategiche nel contesto edificato, Porta Genova e San Cristoforo, e nelle relazioni, come Greco; casi infine di reliquati ferroviari comunque importanti per il completamento dei margini e la riqualificazione del contesto locale, come Lambrate e Rogoredo e il tronco ferroviario dismesso di Chiaravalle. In tutti i casi si tratta di zone ad alta accessibilità, servite da stazione ferroviaria o metropolitana.

Considerata la collocazione, l'estensione e la diversità delle aree in dismissione, 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 degli interventi più forti sotto il profilo insediativo a contribuire alla riqualificazione urbana al di fuori degli stretti perimetri dei nuovi insediamenti. 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 ambiti, i carichi insediativi, le destinazioni funzionali, le modalità attuative, le scelte principali in merito a interventi di connessione viaria e di spazio pubblico e a verde e 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, definiti gli aspetti urbanistici principali, intenzionalmente aperte agli approfondimenti conoscitivi, alle esplorazioni progettuali e alle risposte agli obiettivi della 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 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 infatti sia la residenza sociale, nelle 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, 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 dei vincoli e degli obiettivi per la pianificazione di dettaglio, con lo scopo di definire le scelte e gli orientamenti principali, il livello atteso e i punti fermi del progetto;
- definizione di linee-guida, illustrative delle scelte espresse e con valore di supporto e orientamento alla pianificazione di dettaglio;
- 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.

8. 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 riguardano 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; e 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 degli ambiti di trasformazione 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.

9-II 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 stati considerati sia gli ambiti di trasformazione coinvolti 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 tal e 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.

10-Pesi insediativi e spazi pubblici

Le potenzialità edificatorie dell'accordo in variante al P.R.G. assommano complessivamente a 847.000 mq di s.l.p., ripartiti a loro volta nei vari comparti edificatori. Di questi, 244.000 mq minimi vengono destinati a funzioni di interesse generale ed edilizia a carattere sociale e/o convenzionata e la restante parte destinata a residenza, uffici, attività commerciali e funzioni private compatibili.

Tale potenzialità edificatoria si ripartisce nei vari 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 Comparto edificatorio	slp minima per funzioni di interesse generale
"Comparto nord"	550.000 mq	138.000 mq
"Comparto Lugano"	16.000 mq	5.000 mq
"Comparto Lambrate"	34.000 mq	34.000 mq
"Comparto sud"	232.000 mq	54.000 mq
"Comparto San Cristoforo "	15.000 mq	13.000 mq

Complessivamente le aree di trasformazione urbanistica interessate dall'accordo in variante alle previsioni urbanistiche assommano a circa 1.300.000 mq. A queste si aggiungono circa 131.000 mq relativi ad aree che pur non mutando di destinazione sono interessate da interventi di riqualificazione urbana esterni ai comparti edificatori. Tali aree beneficerebbero degli interventi di sistemazione dello spazio pubblico o di adeguamento delle relazioni viarie, ciclabili e pedonali.

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, se si considerano complessivamente tutte le aree di trasformazione, comprese quelle non edificabili di San Cristoforo che verranno cedute con l'accordo, nonché le aree strumentali che rimarrebbero invariate negli ambiti di trasformazione a Romana e a Farini, a sua volta corrispondente ad un indice medio di utilizzazione territoriale pari a circa 0,75 mq/mq, includendo le aree strumentali che verrebbero coperte e recuperate a verde o spazio pubblico, ipotizzando una percentuale di copertura dell'ordine del 30% minimo dell'intero sviluppo del fascio-binari.

Va considerato che il dispositivo del comparto urbanistico 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 accorpando le aree pubbliche.

La variante urbanistica consente di garantire una dotazione minima complessiva di aree e attrezzature pubbliche e di uso pubblico pari a circa 665.000 mq, ottenuti sommando il 50% delle superfici territoriali di intervento, da cedere o asservire all'uso pubblico nei Comparti (ipotizzando nelle superfici territoriali anche le aree di copertura e sistemazione a verde della linea ferroviaria a Romana e Farini, con stima al 30% della superficie dell'area strumentale) e dalla cessione integrale delle aree del Comparto San Cristoforo, destinata a parco e ad attrezzature di interesse generale. A queste superfici da destinare a spazi pubblici e di uso pubblico andranno ulteriormente sommate le superfici relative al parcheggio pubblico di interscambio interrato a San Cristoforo, per circa 25.000 mq, e le superfici delle aree (stimabile in circa 22.000 mq) che verranno destinate a funzioni di interesse generale, previste nella quota della slp riservata a queste funzioni, per un totale generale di oltre 700.000 mq.

Tale superficie relativa alle cessioni e agli asservimenti ad uso pubblico consente di garantire integralmente il fabbisogno di aree ad uso pubblico (pari a circa 597.000 mq) dato dall'applicazione del parametro di 132% della s.l.p. per le funzioni residenziali (corrispondente allo standard di PRG di cui al DM 1444/68 (44 mq/ab applicato con il parametro di 100 mc/ab), applicato ad una quota ipotizzata di residenza pari al 75% della slp destinata al mix funzioni libere (452.250 mq a residenza su 603.000 mq di slp per funzioni libere). La restante parte potrà garantire parte del fabbisogno relativo alle funzioni non residenziali (corrispondente all'applicazione del parametro di 100% della s.l.p.), cui in sede di PII, si assommeranno ulteriori cessioni o asservimenti di superfici destinate a standard qualitativo.

In sintesi, i parametri adottati per la verifica della dotazione di spazi pubblici e ad uso pubblico della variante si riferiscono ad una stima prudenziale del fabbisogno 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 e della dotazione di piano di aree pubbliche verrà ridefinito con il Piano dei Servizi del PGT in formazione, e che la legge regionale sul territorio 12/ 2005 ha abrogato la normativa regionale vigente, 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 di 44 mq/ab (pari al 132% della slp) per il fabbisogno di aree pubbliche e di uso pubblico delle funzioni residenziali (a sua volta articolabile in 17,5 mq/ab per funzioni di interesse generale di PRG e 26,5 mq/ab reperibile nei piani attuativi) e 100 della slp per le funzioni non residenziali nei piani attuativi.

11-Gli studi sul traffico e la Vas

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

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 accompagna il Rapporto Ambientale corredato della Sintesi non tecnica.

12-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, 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 non anche contermini al fine della più corretta ripartizione dei carichi insediativi, tenuto conto delle particolarità delle varie aree. 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 a funzioni di interesse generale, edilizia convenzionata, ordinaria e agevolata, servizi privati, ecc. finalizzati ad articolare e arricchire il mix funzionale e sociale.

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

13- variazioni quantitative agli azionamenti del P.R.G. vigente

Si riporta di seguito la tabella con i conteggi delle variazioni degli azionamenti, in corso di messa a punto. Si mette in evidenza come nella parte "azionamenti al PRG vigente", in grigio, la variante sia caratterizzata dalla predominanza in termini quantitativi dell'azionamento IF- Impianti Ferroviari che complessivamente è coincidente con le aree di proprietà di Ferrovie dello Stato. La variante al PRG include aree azionate a M-Mobilità e MS_Mobilità Speciale, sia su proprietà comunali che di ferrovie.

Nella parte ADP-Accordo di Programma in variante al PRG, la tabella riporta i totali delle aree con nuova previsione a *Zona Speciale* con la suddivisione nei 5 Comparti.

ADP IN VARIANTE AL PRG		AZIONAMENTI DI PRG VIGENTE											TOTALE						
COMPARTI EDIFICATORI	UNITA' DI ATTUAZIONE	SUP mq	IF	ST	IF (ex SC per veicolo deceduto Sentenza C. di Stato)	SC in zona omogenea A	SC in zona omogenea C	R in zona di Recupero BG	R/I in zona omogenea BG	I/R in zona omogenea BG	V	Viabilità esistente e nei tecnici giorni	V.C	IF (ex V.C. per veicolo deceduto Sentenza C. di Stato)	M	MS	MS (ex V.C. per veicolo deceduto Sentenza C. di Stato)	Zona C	TOTALE
COMPARTO NORD	Farini - Garibaldi	703.450	293.088	622	5.204	13.041	1.337	317	1375	4.080	12.913	299.308							631.250
	Greco - Breda		29.081													43.187			72.200
COMPARTO LUGANO	Lugano	21.750		21.754															21.750
COMPARTO LAMBRATE	Lambrate	69.300	68.073						307	948									69.300
COMPARTO SUD	Genova		49.500							1.430	6.640		6.435		41.080				105.350
	Romana		153.380					275								63.162			216.550
	Rogoredo		22.570																22.550
COMPARTO S. CRISTOFORO	S. Cristoforo Interscambio	174.050	11.436			32.011										11.483			54.950
	S. Cristoforo Parco attrezz.		67.262							2.700	11.197					27.290			119.100
TOTALE			694.340	22.406	5.204	45.062	1.337	317	1.375	8.210	31.698	299.308	6.435	41.080	145.122	0	0	0	1.313.000

PARTE II_ ADP “AREE FERROVIARIE DISMESSE”

COMPARTO aree ferroviarie settore NORD: 1) Farini

2) Greco-Breda

1- Scalo Farini

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'assetto viabilistico
- Contenuti della Variante: linee guida

Descrizione dell' ambito.

La trasformazione urbanistica dell'ambito è articolata in due ambiti di trasformazione, il primo, con superficie di circa 620.000 mq appartenente al *Comparto Nord*, è relativo 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; il secondo, è costituito dall'immobile 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 550.000 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 da aree libere da immobili e adibite a deposito auto.

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 e delle linee FS e FNM servite dalle non lontane stazioni Garibaldi e Bovisa.

Lungo questa diagonale nord-ovest/sud-est si susseguono molti importanti interventi che concorrono alla modificazione della città dal centro verso la periferia : il progetto Garibaldi-Repubblica in via di realizzazione, le aree di Bovisa e Bovisa-Gasometri, il parco di Quarto Oggiaro, Cascina Merlata, le aree dell' Expo 2015, il Polo esterno della Fiera.

Il tema dell'infrastruttura e della mobilità riveste in quest'ambito una rilevanza strategica: la maglia urbana è di formazione novecentesca, congestionata nei pochi tracciati che superano la barriera ferroviaria e priva di connessioni locali trasversali tra i diversi quartieri, mentre 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.

Le aree dello scalo si collocano in una zona semicentrale, accessibile, priva di grandi aree a verde, con una discreta dotazione di servizi, caratterizzata da un tessuto misto: residenziale, produttivo, terziario e artigianale che presenta frange di degrado e disordine morfologico soprattutto nelle vicinanze dello scalo e del Cimitero Monumentale.

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.

Lo scalo Farini si colloca sull'asta nord-ovest 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.

Progetti di riconversione funzionale e di rinnovamento del tessuto 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 di 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 una area industriale con un complesso residenziale, una media struttura di vendita, connessioni di viabilità locale a ridosso della ferrovia, e la 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.

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 ferrovia 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 Valtellina, 1, risalente ai primi decenni del '900, dichiarato recentemente di interesse storico-artistico.

L'assetto viabilistico

L'impatto causato dalla presenza della vasta area ferroviaria sulla rete viabilistica del settore urbano è considerevole e riguarda sia le direttrici in senso tangenziale che radiale, anche a causa della conformazione generale della rete primaria urbana, largamente basata sulle circonvallazioni, quali i Bastioni e la circonvallazione filoviaria. Gli effetti di congestione dovuti all'aggiramento dell'area ferroviaria si riflettono indirettamente anche su alcuni assi di penetrazione, peraltro non sempre ben connessi al sistema urbano. In particolare, sulla direttrice nord-ovest si innesta il raccordo autostradale dell'Autostrada dei Laghi, che costituisce il terminale principale del sistema autostradale in senso nord-sud (Autostrada dei Laghi A8 ed A9) ed in senso est ovest (A4 Milano Venezia), con i relativi problemi di distribuzione dalla zona Certosa verso i settori centro-orientali di Garibaldi e della Stazione Centrale.

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

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

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

Contenuti della 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.

L'ambito di Farini, insieme a quello 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. 10, 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 calcolata applicando l'indice base di riferimento di cui al cap. 10 (ut pari a 0,5 + 0,225 mq/mq), mentre per l'unità 1, riferita allo scalo ferroviario, la volumetria complessiva è data dalla concentrazione progettuale sull'area di parte della volumetria generale maturata dagli scali ferroviari applicando il medesimo indice.

Di tale volumetria complessiva una parte, pari a 121.500 mq, è destinata, insieme a funzioni di servizio di interesse generale, alla realizzazione 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.

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 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, sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico

- L'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, nell'ultimo decennio, investito 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.

- L'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

L'ambito di Greco-Breda, insieme a quello 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. 10, 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

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.

PARTE II_ COMPARTO Lambrate

3. Scalo Lambrate

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida
- Vincoli di Piano

- Descrizione dell'ambito

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Valori urbani.

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

L'area dello scalo 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. 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 nuova vocazione 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.

- Vincoli di Piano

Possono condizionare la pianificazione la presenza del vincolo aeroportuale di Linate che consente un'altezza massima di 32 metri .

Inoltre il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I., in attuazione dell'art. 3 della Legge Regionale 41 del 1997) oltre ad aver adottato il "Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po" nel 2001, ha nel 2003 adottato il *Progetto di variante al Piano Stralcio PAI, relativo alla fascia fluviale del fiume Lambro*. 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.

4- Scalo Romana

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'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 uscita dalla città verso la via Emilia/Corso Lodi. 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, rendono il nodo di Piazzale Lodi un punto strategico di scambio tra flussi diversi.

- **Valori urbani.** 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 via 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. Si ribadisce come la matrice di formazione di questa parte di città è comunque riconducibile alle linee e agli orientamenti che configurano l'espansione fuori dai bastioni prescritta dal piano Beruto: il 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), il parallelo tracciato delle vie Giulio Romano, Bellezza e viale Bach, che delimita il versante nord del Parco Ravizza, le vie Vittadini e Bocconi, rispettivamente ad est e ad ovest del parco, sono tutti ambiti previsti in 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 NordEst/SudOvest. La relazione delle due maglie urbane genera e si risolve

in un disegno di isolati triangolari che ruotano attorno al nodo Piazza Buozi. 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.Predeal) 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 affrisce 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 Orobica, 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.

- L'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

L'area dello scalo di Porta Romana, inserita nell'Accordo di Programma oggetto di questa Variante fa parte di un comparto 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.

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.

La nuova polarità fisica, morfologica e funzionale potrà così contribuire alla razionalizzazione e ottimizzazione degli scambi, delle reti e dei flussi metropolitani.

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 nell'ambito di trasformazione 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. Al fine di non congestionare ulteriormente gli assi di Corso Lodi e di via Ripamonti, 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, ma considerando che all'interno del comparto Sud sono previsti complessivamente 232'000 mq di slp-superficie lorda di pavimento, suddivisi nei 3 ambiti afferenti al comparto, tale valore massimo può oscillare in relazione alle quantità che realizzano gli ambiti Genova e Rogoredo:

se Genova (max 47'000 mq ammessi) e Rogoredo (max 22'000 mq ammessi), realizzassero entrambi le quantità massime indicate in Normativa Tecnica, allora Romana dovrebbe realizzare il suo minimo, ovvero 163'000 mq di superficie lorda di pavimento.

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

5- Scalo Rogoredo

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'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, realizzato in collaborazione con gli architetti italiani Paolo Caputo e Giovanni Carminati, 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'intera area è stata acquistata nel 2000 dal gruppo Zunino con l'obiettivo di realizzare un unico piano di riqualificazione urbana, siglato attraverso un Accordo di Programma tra Regione Lombardia e Comune, a cui è seguito il Piano Integrato di Intervento (Pii) con il quale si è concluso l'iter urbanistico preliminare alla fase di realizzazione.

Nell'intervento sono previste quattro aree: un parco di 33 ettari, 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. Più residenziali si configurano invece 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.

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

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

Nell'ambito di trasformazione Rogoredo si prevede il completamento del tessuto urbanistico mediante la realizzazione di nuovi complessi a destinazione terziaria e commerciale. 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 circa 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 l'ambito 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. Un ambito su cui quindi non sarà possibile concentrare esclusivamente le aree libere di cessione, ma su cui una quantità minima edificatoria, si impone come obbligo normativo. (16'000 < Rogoredo < 22'000)

6- Scalo "Porta Genova" e Comparto San Cristoforo (Interscambio + Parco attrezzato)

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'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.

- I valori urbani

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 Porta 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. Comparto San Cristoforo : 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.** 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 Porta 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, via Savona-Brunelleschi (stipula convenzione 09/10/2002);
- PII in Variante al PRG vigente, via 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.

- L'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 regionale, 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.

La frattura presente nel reticolo urbano sarà risolta con la previsione della realizzazione del nuovo collegamento viario tra via Bergognone e via Torre al fine di garantire la continuità della rete stradale tra i due ambiti separati dal Naviglio Grande e consentire l'instaurazione dell'itinerario Certosa – Piazza Maggi. Il proseguimento di via Bergognone sino a viale Liguria è tra l'altro un intervento già previsto nel PUM.

- 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.

Il progetto di trasformazione dello scalo ferroviario 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 come ambito non costruito di relazione con 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 lungo il primo tratto dell'alzaia del Naviglio. La riqualificazione e il riassetto della viabilità dovrà valutare la possibilità della realizzazione di una nuova connessione tra via Bergognone e via Carlo Torre, ben valutando le conseguenze sul traffico derivanti dall'apertura di un nuovo possibile sbocco verso la circonvallazione esterna. In relazione al quadro infrastrutturale il progetto di trasformazione dovrà garantire la realizzazione in sottosuolo dei parcheggi pertinenziali delle nuove attività e per residenti, anche aggiuntivi ai minimi di legge, al fine di rispondere al fabbisogno locale.

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 Genova e Rogoredo.

La massima oscillazione di Genova si determina nel caso in cui Romana (max 190'000 mq ammessi) realizzasse le quantità massime indicate in Normativa Tecnica e Rogoredo realizzasse la sua minima (min 16'000 mq) : Genova può oscillare tra il valore minimo di 26'000 mq di superficie lorda di pavimento e il massimo espresso in Normativa Tecnica di Attuazione. (26'000 < Genova < 47'000)

PARTE II_ ADP “AREE FERROVIARIE DISMESSE”

COMPARTO SAN CRISTOFORO -Interscambio; -Parco attrezzato

Comparto San Cristoforo: 1) Interscambio 2) Parco attrezzato

- Descrizione dell' ambito
- Valori urbani: tracciati storici e sistema dello spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico
- L'assetto viabilistico
- Contenuti della Variante : linee guida

- Descrizione dell'ambito.

L'area di San Cristoforo a nord della linea ferroviaria, accessibile da Piazza Tirana, coinvolge l'attuale piccola stazione San Cristoforo e l'ambito 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 nella fascia composta dalla ferrovia a nord, dall'alzaia Naviglio Grande a sud e dal canale d'acqua. 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.

Tra le proposte di possibile riuso si richiama 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.

Tra le Linee Guida della presente variante, di seguito esplicitate, l'amministrazione, 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.

- L'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 ed in fase di approntamento presso il Settore progetti Strategici del Comune di Milano.

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'Olna, 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 oggetto di Variante e in Accordo di Programma, 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-. Nel parco è ammessa la presenza di funzioni d'interesse generale coerenti con la vocazione sportivo-ricreativa dell'asta del Naviglio Grande, promuovendo e accentuando i caratteri del sistema di spazi aperti previsti nel progetto della "via d'acqua" per Expo 2015.

In questo senso ed in questa direzione si deve orientare la valorizzazione del sistema sportivo-ricreativo presente lungo l'asta del Naviglio, in riferimento alle esistenti strutture delle Canottieri Milano e Canottieri Olona.

Alla scala locale dei due quartieri, Giambellino a nord e Barona a sud della fascia di parco, l'Amministrazione pone l'obiettivo della realizzazione di nuove connessioni ciclo-pedonali che realizzino e incentivino l'uso della bicicletta e di mezzi alternativi e ambientalmente compatibili.

La realizzazione di un polo di interscambio tra la nuova stazione ferroviaria San Cristoforo e la futura stazione metropolitana MM4, 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.

Conseguentemente a tali obiettivi, il progetto di trasformazione dell'ambito San Cristoforo riconosce la volumetria che matura l'immobile non completato già destinato a stazione auto-cucette, per il quale è ammesso sia il recupero e l'ampliamento (più sopra si è richiamato il progetto di possibile riuso de La Biennale di Venezia 2008 dello Studio Albori di Milano *"Ecomostro addomesticato: Milano San Cristoforo uno scheletro edilizio abbandonato diventa una casa"* interessante manifesto di un atteggiamento progettuale ancorato ai principi della sostenibilità ambientale e sociale...) sia la completa sostituzione. Si pongono come obiettivi dell'Amministrazione entro le linee guida e coerentemente alle scelte preliminari, la prevalente sistemazione complessiva a verde, il mantenimento e il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche, anche in relazione alla vigente vincolistica sovraordinata; la necessaria continuità ciclo-pedonale lungo tutto lo sviluppo dell'ambito, come affermato e ribadito nelle sezioni della presente relazione di Variante relative alle aree di trasformazione dello scalo Porta Genova e del comparto San Cristoforo.

Dal punto di vista quantitativo il parametro di concentrazione massima per il Comparto San Cristoforo è pari a 15'000 mq di s.l.p complessiva, suddivisa in massimo 2'000 mq da individuarsi a San Cristoforo Interscambio e massimo 13'000 mq da localizzare a San Cristoforo Parco Attrezzato. Il progetto che la fase attuativa elaborerà, avrà ampi margini di flessibilità interni al comparto entro le seguenti oscillazioni:

0 < S.Cristoforo Interscambio < 2000 mq

0 < S.Cristoforo Parco Attrezzato < 13'000 mq