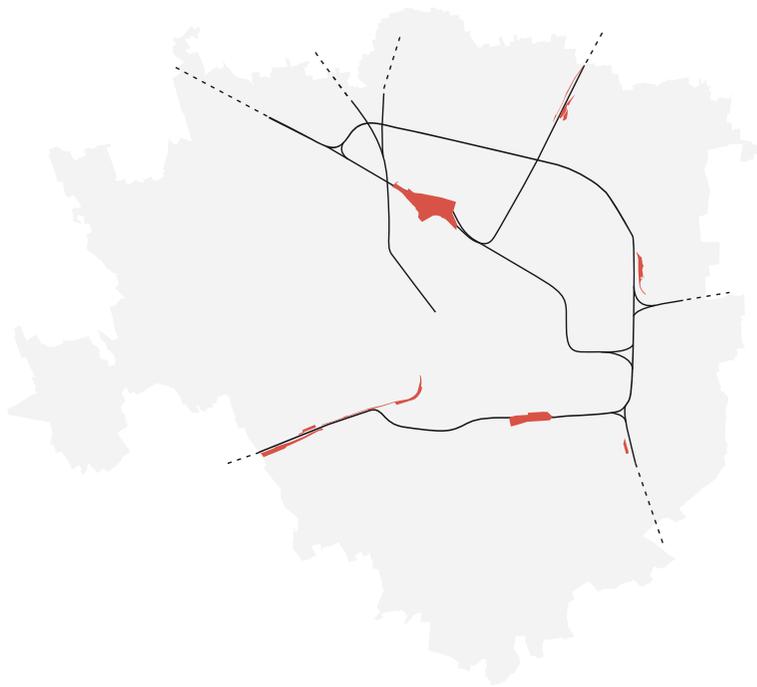


ACCORDO DI PROGRAMMA **SCALI FERROVIARI**

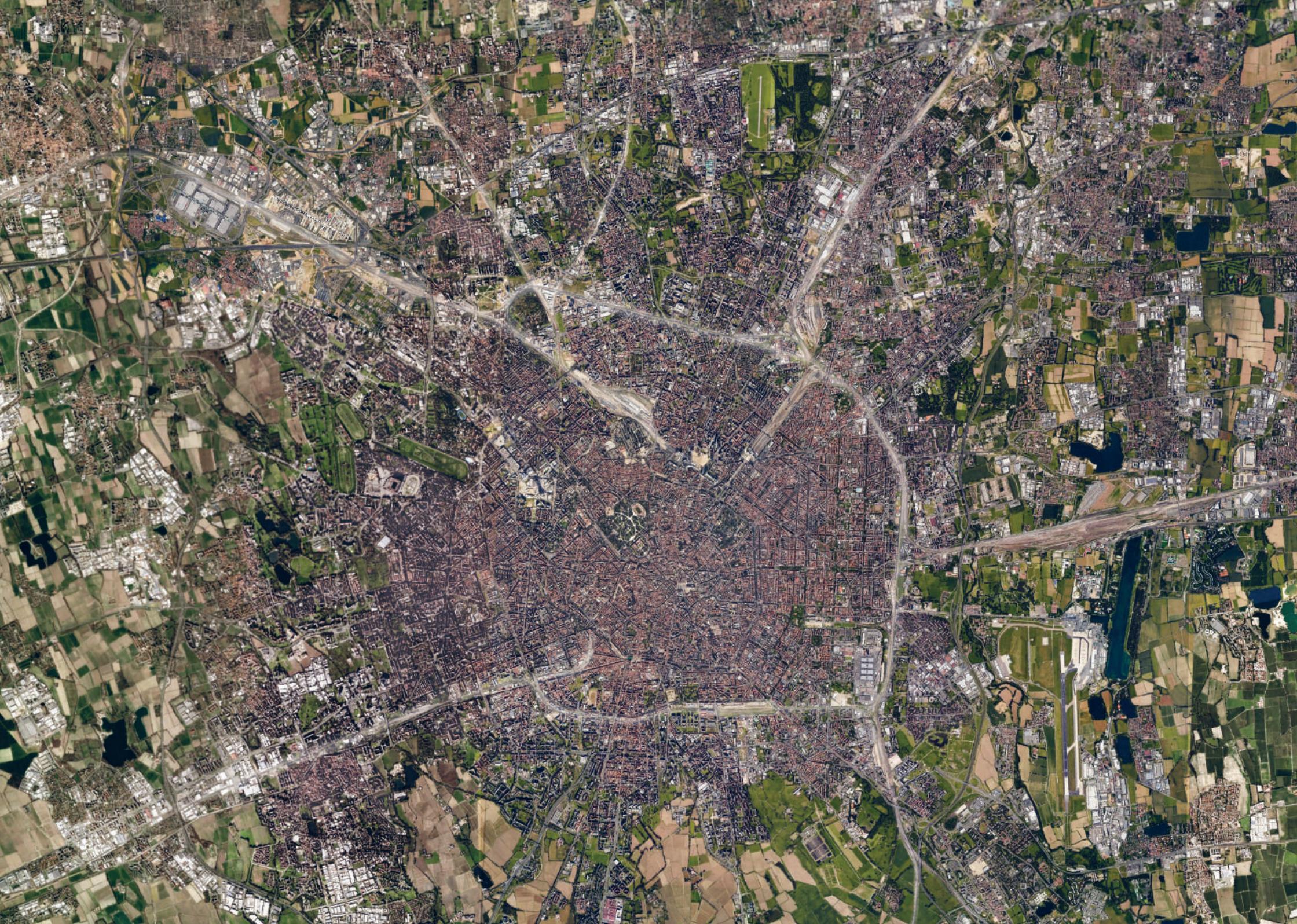


Comune di
Milano

LE AREE I SETTE SCALI FERROVIARI



Le aree dei sette scali ferroviari dismessi rientrano tra i beni immobili trasferiti all'ente "Ferrovie dello Stato" (istituito con Legge n. 210 del 17/05/1985), parte del patrimonio su cui l'ente ha piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata. Nel perimetro delle stesse sono ricomprese sia aree ormai dismesse sia aree ancora strumentali all'esercizio ferroviario. La società FS Sistemi Urbani, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane, ha il mandato di valorizzare le proprietà del gruppo non strumentali alle attività di trasporto in tutta Italia.



SCALI FERROVIARI

GRECO
62.189 m²

FARINI
468.301 m²

LAMBRATE
70.187 m²

PORTA GENOVA
88.397 m²

PORTA ROMANA
187.226 m²

SAN CRISTOFORO
140.199 m²

ROGOREDO
21.132 m²

INTRODUZIONE

IL PROCESSO

STRUTTURA DELL'ACCORDO

IL PROCESSO CRONOLOGIA

Dall'avvio del processo, avvenuto con la firma delle prime intese programmatiche del 2005 e del 2007, un iter lungo un decennio ha portato nel 2015 a una prima sottoscrizione di un'ipotesi di Accordo di Programma (AdP) che, in costante rapporto con il Piano di Governo del Territorio (PGT), definiva la nuova disciplina delle aree in relazione a specifici interventi trasportistici, per essere poi ratificato il 13/07/2017 e definitivamente approvato il 01/08/2017.

INTRODUZIONE

CRONOLOGIA



Dicembre → novembre

Prima fase di valutazione ambientale strategica con forum pubblici, proposta di Variante urbanistica, Rapporto Ambientale e conferenze VAS.

Febbraio → maggio

Incontri di ascolto della cittadinanza gestiti e raccolti in un report dal Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano.

Settembre → novembre

La Giunta Comunale, la Giunta Regionale e i CdA di FSI SpA, di RFI SpA e di FSSU Srl approvano l'ipotesi di Accordo di Programma.

Novembre → maggio

Le Commissioni Urbanistiche del CC promuovono un articolato dibattito e confronto con i Municipi, i vari livelli del governo locale, le aziende di trasporto ed altri soggetti

IL PROCESSO DELIBERA DI CONSIGLIO COMUNALE

Nel novembre del 2016, il Consiglio Comunale, a coronamento di un lungo dibattito e confronto fra tutte le forze politiche, ha definito gli indirizzi per il completamento del procedimento dell'Accordo di Programma, toccando vari temi, dall'esigenza di una visione strategica, alla centralità del tema del verde, del trasporto ferroviario, delle abitazioni per i ceti più deboli, delle funzioni pubbliche, fino alla importanza di attivare processi di ascolto e dibattito pubblico sul futuro delle aree ferroviarie dismesse.

Schema sintetico dei contenuti della Delibera



- | | | |
|--|--|---|
| <p>A Definizione della vocazione delle aree garantendo visione strategica generale e risposta ai bisogni locali</p> | <p>F Mix sociale e con priorità a famiglie con redditi minimi, nuclei monoreddito, giovani, studenti e lavoratori</p> | <p>I Garantire la regia pubblica del processo coordinando gli interventi con le strategie dei documenti pianificatori</p> |
| <p>B Aumento della dotazione di verde con l'obiettivo di realizzare un sistema continuo di valenza ecologica</p> | <p>G Circle Line ferroviaria da San Cristoforo a Stephenson per collegare funzioni di interesse strategico</p> | <p>J Garantire la disponibilità di risorse aggiuntive rispetto agli oneri per gli interventi di riqualificazione urbana</p> |
| <p>C Verde fruibile e attrezzato: un nuovo grande parco a Farini e un sistema naturalistico a San Cristoforo</p> | <p>G Creazione di nuove stazioni di interscambio con il trasporto pubblico locale su scala metropolitana</p> | <p>K Prevedere il ricorso a processi concorsuali per i Masterplan delle aree principali, gli edifici e i parchi più rilevanti</p> |
| <p>D Mix di servizi e funzioni pubbliche che rispondano alle prospettive di sviluppo economico e sociale della città</p> | <p>G Miglioramento della infrastruttura ferroviaria con particolare attenzione al tema dell'inquinamento acustico</p> | <p>M Dare seguito a un processo di dibattito pubblico sviluppando un confronto con la cittadinanza e gli stakeholder pubblici e privati</p> |
| <p>E Previsione di quartieri sostenibili dotati di tecnologie intelligenti e dal contenuto flusso viabilistico privato</p> | <p>H Promozione di usi temporanei per restituire nell'immediato alla cittadinanza aree vive e accessibili, fruibili e sicure</p> | <p>N Valutare l'attuale offerta e la necessità di funzioni urbane di rilievo metropolitano e le priorità di intervento</p> |
| <p>F Incremento delle previsioni relative all'edilizia convenzionata, all'housing sociale e alla residenza temporanea</p> | <p>I Impostare processi autorizzativi e obblighi che vincolino la realizzazione delle opere di urbanizzazione</p> | <p>O Garantire tempistiche rapide che consentano di attivare il processo di rigenerazione delle aree, oggi degradate e inutilizzate</p> |

IL PROCESSO

FASI DI DIBATTITO FINALE

Alla Delibera di Indirizzo del Consiglio Comunale sono seguiti:

- 19 incontri con i Municipi;
- l'istituzione di un Tavolo Tecnico consiliare;
- 20 sedute pubbliche della Commissione Urbanistica;
- iniziative di Ferrovie FSSU di discussione sulle ipotesi meta-progettuali avviate durante il Workshop di dicembre 2016 con 5 team di rilevanza internazionale;
- una ulteriore mozione del Consiglio Comunale (n. 144 del 15/06/2017) di indirizzo sulle funzioni prioritarie e gli usi temporanei.

Estratto della Mozione sulle indicazioni in tema di funzioni prioritarie e usi, temporanei e definitivi, approvata dal Consiglio Comunale il 15/06/17



- A** La quota di aree cedute per la realizzazione di grandi aree a verde deve essere almeno pari ai 2/3 del totale della superficie territoriale oggetto dell'AdP, anche se la quota potrà essere differenziata nei diversi scali.
- B** L'AdP dovrà garantire un sistema di connessioni naturalistiche tra i nuovi parchi che verranno a costituirsi negli scali e col verde esistente nelle sue prossimità, attraverso la cintura ferroviaria [...].
- C** Va confermata la proposta relativa al servizio denominato "Circle Line" che si verrebbe a costituire sulla parte di anello ferroviario esistente a Sud, Est e Nord [...] e le dovute azioni atte a mitigare l'impatto acustico e ambientale
- D** [...] è fondamentale che sia assicurata una quota significativa di residenza sociale, atta a rispondere ai bisogni da parte dei ceti sociali con minori disponibilità economiche e di particolari gruppi sociali che necessitano di abitazioni temporanee [...]. Nei piani attuativi andrà privilegiato l'affitto sulla vendita. [...]
- E** Tutti gli interventi di carattere residenziale dovranno essere guidati da principi di progettazione ecologica e di sostenibilità energetica, oltre che di integrazione tra attività e funzioni, con l'inserimento di funzioni non residenziali ai piani terra degli edifici.
- F** Gli scali, nel loro complesso, dovranno ospitare un mix di funzioni che risponda alla strategia urbana in modo flessibile. In particolare gli sviluppi innovativi delle attività manifatturiere, commerciali e artigianali e ricettive necessitano di una forte integrazione in un contesto urbano come quello previsto negli scali.
- G** Gli scali di maggiori dimensioni dovranno essere considerati come localizzazioni privilegiate per l'insediamento di funzioni pubbliche e di servizio. [...] analizzare la possibilità di concentrare gli uffici comunali in una sede unica [...] valutando anche gli scali tra le possibili località. Il quadro infrastrutturale composto dall'incrocio tra la M4 e la futura Circle Line rende le aree limitrofe allo scalo di S. Cristoforo adatte a future funzioni ospedaliere.
- H** Gli scali e le loro infrastrutture di connessione devono essere considerate come un potente strumento per migliorare la mobilità immaginando gli Scali come hub multimodali [...] perseguendo la sperimentazione di zone car free. [...]

- I** L'attività di carattere commerciale deve escludere la localizzazione di centri commerciali di grandi dimensioni, mentre va promossa la localizzazione di forme innovative di commercio di quartiere, intrecciato anche ad attività di carattere artigianale e per il tempo libero e lo svago.
- I** Le attività produttive, sia di carattere artigianale o neo-manifatturiero (anche attraverso le forme del co-working, dei fab-lab, ecc.), sia di natura terziaria e direzionale, devono essere coerentemente progettate in connessione con le altre funzioni previste, secondo mix funzionali differenziati scalo per scalo [...]
- K** I grandi spazi a verde [...] devono essere realizzati partendo da progetti di paesaggio capaci di creare aree a verde progettate per utilizzi differenti, compresi quelli culturali e legati alla salute e alle attività sportive [...] Particolare attenzione progettuale dovrà essere dedicata al parco dei bambini allo Scalo Farini [...]
- L** Gli Scali Ferroviari [...] potranno ospitare attività culturali, anche di natura privata, legate alla musica, all'arte, all'architettura valorizzando ove possibile edifici esistenti.
- M** [...] Si conferma la necessità di realizzare:
- I. Un grande parco unitario e plurifunzionale sull'area di San Cristoforo che favorisca il recupero dell'architettura incompiuta [...] per funzioni di interesse generale;
 - II. Funzioni legate alle filiere della moda, del design e delle economie creative nello scalo di Porta Genova
 - III. Un grande parco unitario sullo Scalo Farini, [...] attività innovative di carattere produttivo o grandi funzioni pubbliche;
 - IV. Attività connesse alla prossimità con sedi universitarie negli scali di Lambrate e di Greco
 - V. Attività di natura culturale e attività connesse al distretto dell'agricoltura sostenibile sullo scalo di Porta Romana che preveda una adeguata connessione con l'area sud (Fondazione Prada).
- N** [...] è indispensabile immaginare un percorso che favorisca gli usi temporanei e la riconquista da parte della città di una quota di spazi (aree ed edifici) immediatamente fruibili, compatibilmente con le condizioni ambientali dei suoli. L'anticipazione della realtà ha il potere di alleggerire il periodo transitorio verso le soluzioni definitive [...]
- Q** La disciplina degli usi temporanei, ove possibile, potrà anticipare e sperimentare soluzioni, anche funzionali e innovative. Insieme ad attività più remunerative, potranno essere infatti ricavati spazi per lo sport, la didattica, lo svago, nonché spazi di creatività e lavoro per i giovani. [...]

ACCORDO DI PROGRAMMA 2017

STRUTTURA

OBIETTIVI

TEMATICHE

STRUTTURA

L'accordo opera su più piani:

- quello della **VARIANTE URBANISTICA**, definendo la nuova disciplina delle aree ferroviarie dismesse e modalità di attuazione più attente alla qualità, architettonica, ambientale e sociale, nonché alla condivisione delle trasformazioni urbanistiche
- quello del **PROGRAMMA TRASPORTISTICO**, in coerenza con le strategie trasportistiche regionali e del PUMS comunale
- quello **OPERATIVO-FINANZIARIO**, definendo gli impegni economici e temporali delle parti, sia per la parte trasportistica che urbanistica
- quello di **AVVIO** di un nuovo **PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE DELLA CERCHIA FERROVIARIA** e delle fasce di rispetto, nuova pagina nel rapporto fra ferrovia e città

OBIETTIVI PER UNA STRATEGIA URBANA

5

obiettivi chiave

compongono la strategia urbana che si sviluppa attraverso la definizione dell'Accordo di Programma

Gli scali ferroviari possono attuare una strategia urbana efficace, capace di promuovere la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico su ferro, sostenere l'innovazione sociale e produttiva, accogliere funzioni di eccellenza, promuovere nuove attività economiche eco-sostenibili e nuovi posti di lavoro, contribuire alla rigenerazione urbana delle aree svantaggiate favorendo la coesione sociale, accrescere il riequilibrio ambientale e il miglioramento della qualità dell'aria e dei suoli urbani, generare nuove aree pubbliche, parchi e servizi per le cittadine e i cittadini di ogni età.

OBIETTIVI

RICUCIRE, RIGENERARE

IL RIUSO DEGLI SCALI COME POLITICA URBANISTICA ECOLOGICA

Sarà la prima occasione per considerare il verde una vera e propria **“green infrastructure”**. Non è solo un tema quantificabile. L’obiettivo è, per la prima volta a Milano, pensare il verde come perno del cambiamento. Attraverso **un nuovo grande parco centrale a Farini, un’oasi naturalistica, le connessioni ecologiche tra gli scali**, la crescita dell’offerta di impianti sportivi diffusi sul territorio. Sarà una sfida progettuale di qualità, atta a garantire attrattività e sicurezza ai frequentatori e a sperimentare nuovi modelli gestionali.

OBIETTIVI

INTEGRARE E CONNETTERE CON IL “FERRO”

L'ACCORDO SUGLI SCALI COME POLITICA METROPOLITANA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Urbanistica e trasporti vanno di pari passo. La “*Circle Line*” è un elemento fondamentale dello sviluppo dell’area metropolitana milanese, attraverso il miglioramento dei collegamenti con i comuni limitrofi e tra i quartieri. L’Accordo sugli scali si concentra nel finanziare le nuove stazioni in una strategia regionale e nazionale volta a **migliorare le connessioni sul nodo di Milano**, creando un servizio ferroviario con caratteristiche progressivamente simili a quelle della metropolitana. Anche per questo le aree degli scali si prestano ad ospitare servizi, pubblici e privati, fortemente attrattivi.

OBIETTIVI

PENSARE UN'ALTRA MILANO

GLI SCALI COME AMBITI DELL'INNOVAZIONE SOCIALE E DELLE NUOVE ECONOMIE

È indispensabile che gli scali contribuiscano a **creare nuovi posti di lavoro**, attraverso uffici, artigianato, manifattura e logistica. I nuovi quartieri vedranno forte la contaminazione tra sistema produttivo, commerciale, turistico/culturale e residenziale. Porta Genova estenderà l'area del design e della moda, Romana dialogherà con Fondazione Prada e l'Università Bocconi. Milano vive il suo **sistema universitario** come la grande industria del futuro. Gli scali dialogheranno armoniosamente con la Città delle scienze della vita che nascerà nelle aree Expo a nord ovest e con la Città della salute a Sesto.

OBIETTIVI

SCOMMETTERE SUI GIOVANI E SULLE PERIFERIE

GLI SCALI PER LA COESIONE SOCIALE

La nostra città sta puntando molto sulla fascia anagrafica 20-40 anni. Gli scali di Lambrate e Greco avranno funzioni abitative fortemente legate all'università. Negli scali di Farini e Romana l'offerta di case risponderà alle esigenze della classe media creando quartieri misti con **offerte per ogni reddito**, dalle case di pregio fino all'edilizia popolare. Migliorare le condizioni sociali nelle periferie è l'obiettivo principale dell'Amministrazione. La rigenerazione degli scali **eliminerà barriere fisiche invalicabili**, avvicinando le periferie al centro, integrando il piano di investimenti da 300 milioni rivolto alle periferie.

OBIETTIVI

DALLA VISIONE ALL'IMPLEMENTAZIONE

ANTICIPARE LA
RIGENERAZIONE,
GARANTIRE LA QUALITÀ
DEL PROCESSO,
CONDIVIDERE LE
DECISIONI.

Gli scali saranno la grande trasformazione di Milano ed è un cambiamento che deve vedere i milanesi protagonisti. Già negli ultimi 6 mesi oltre 60mila cittadini hanno preso parte alle varie iniziative di riflessione ed è un confronto che proseguirà anche su concorsi e piani attuativi cercando di individuare il giusto punto di incontro tra **partecipazione, decisione e disponibilità economiche.**

TEMATICHE PRINCIPALI

Le tematiche sviluppate dall'Accordo rispondono puntualmente agli indirizzi formulati dal Consiglio Comunale nella Delibera 44/2016 e nella Mozione 144/2017.

VISIONE STRATEGICA E BISOGNI LOCALI

AREE A VERDE E SISTEMA ECOLOGICO

PARCHI E SPAZI PUBBLICI

FUNZIONI URBANE E SERVIZI

RESIDENZA SOCIALE E CONVENZIONATA

CIRCLE LINE E SISTEMA FERROVIARIO

INVESTIMENTI E PLUSVALENZE

RISORSE PER LE TRASFORMAZIONI URBANISTICHE

QUALITÀ DEL PROCESSO DI ATTUAZIONE

TEMATICHE PRINCIPALI

VISIONE STRATEGICA E BISOGNI LOCALI



Gli Strumenti Attuativi delle Zone Speciali e le loro varianti dovranno tener conto delle risultanze dei processi di ascolto e partecipazione pubblica promossi dall'Amministrazione comunale in collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano nel corso del 2013 e del 2014 (All. K) e nel relativo aggiornamento del 2017 (All.K-bis), nonché degli obiettivi qualitativi e degli indirizzi contenuti nel Documento di Visione Strategica (All U).

Testo dell'Accordo di
Programma



Tali documenti, che rappresentano una sintesi delle domande, delle proposte e delle istanze locali emerse nel corso del processo di ascolto e partecipazione organizzato dalle Commissioni Consiliari con i soggetti locali e Municipi, costituiranno la base di riferimento per le scelte qualitative di impostazione dello spazio pubblico, delle connessioni urbane, e di orientamento delle vocazioni funzionali, da valutare nella fase istruttoria della pianificazione attuativa e nella redazione dei Masterplan di cui ai punti seguenti.”

Art.9

Strumenti Attuativi e Partecipazione

DOCUMENTO DI VISIONE STRATEGICA SCALI FERROVIARI

QUESTO DOCUMENTO DELINEA UN NUOVO ED IMPORTANTE **PASSAGGIO** NEL PROCESSO CHE L'**AMMINISTRAZIONE COMUNALE** - INSIEME A **REGIONE LOMBARDIA** E **FERROVIE DELLO STATO ITALIANE** - STA PERCORRENDO PER DEFINIRE ED ORIENTARE LA **TRASFORMAZIONE** DEGLI **SCALI** FERROVIARI MILANESI, DA TEMPO **DISMESSI**.



All. U) Documento di Visione Strategica predisposto e redatto dall'Area Urbanistica Attuativa Strategica con supporto di un gruppo di lavoro intersettoriale e del Dipartimento Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, e validato con determina del Direttore dell'Area Urbanistica Attuativa Strategica n.11/2017

Garantire la visione strategica

Il Documento di Visione Strategica è finalizzato alla definizione di una **strategia urbana di indirizzo** per il futuro delle aree capace di contestualizzare il processo di rigenerazione degli scali nella fase di cambiamento in atto e indicare principi e azioni da perseguire per il raggiungimento degli obiettivi espressi, costruendo scenari locali coerenti con una strategia complessiva di portata metropolitana e accompagnando lo sviluppo urbanistico delle aree in un percorso per fasi chiaro e definito nel tempo, anche sperimentando nuove forme di ascolto dei soggetti interessati e della collettività.

STRATEGIE

ALZARE LO SGUARDO. LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE AL CENTRO DELLA DIMENSIONE METROPOLITANA MILANESE

Ripensare il nodo ferroviario.
La cintura e lo sviluppo delle relazioni con l'area metropolitana

Riconnettere centro e periferie.
Superare le separazioni rappresentate dai binari

INCREMENTARE IL VERDE E LO SPAZIO PUBBLICO. VERSO UNA NUOVA INFRASTRUTTURA ECOLOGICA E SOCIALE

Gli scali leva dello sviluppo sostenibile.
Un nuovo sistema ecologico lungo i binari

Il parco come luogo di attività e socialità

Lo spazio pubblico come elemento strutturante dei nuovi quartieri

SCOMMETTERE SULLA QUALITÀ URBANA. PROGETTARE LA CITTÀ DI DOMANI

Complessità e integrazione

Innovazione urbana e sostenibilità

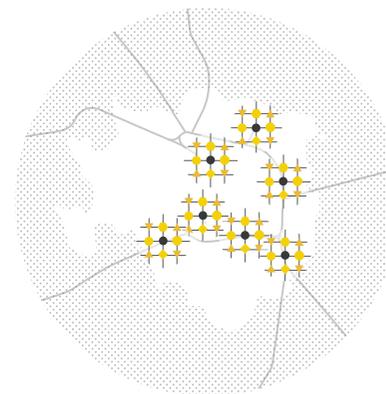
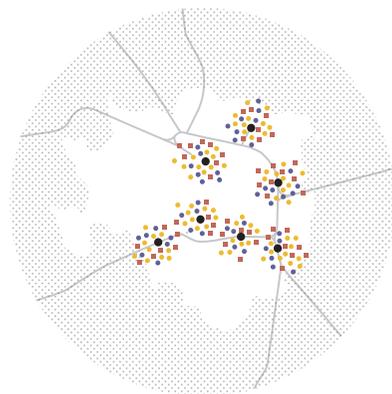
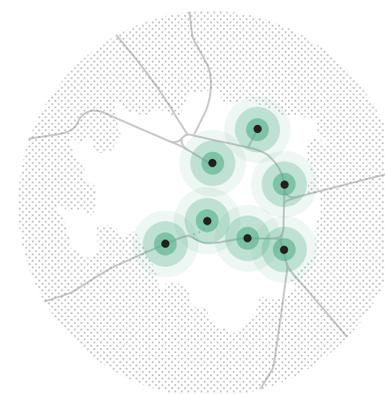
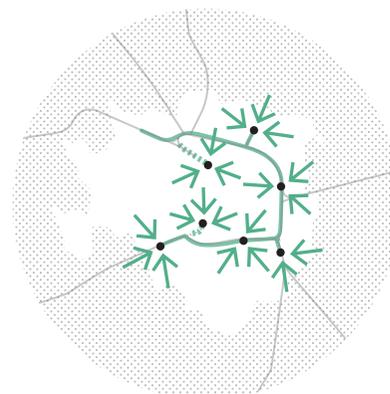
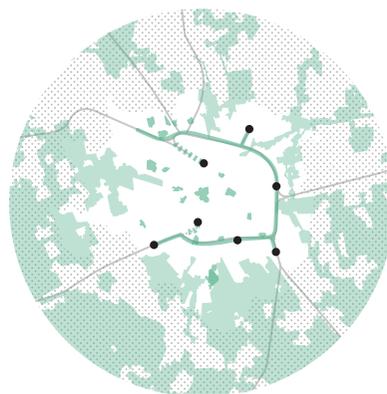
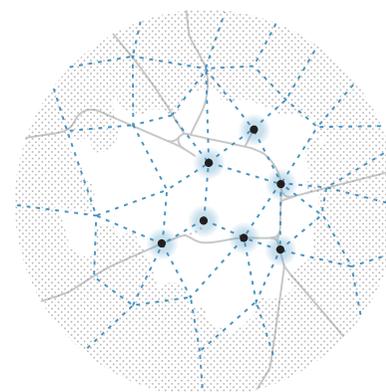
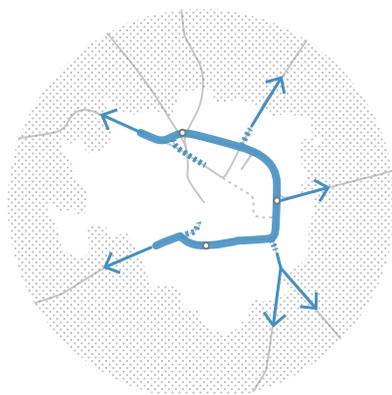


All. U) Documento di Visione Strategica.
Strategie

Coerentemente alle strategie e agli obiettivi del futuro Documento di Piano del Piano di Governo del Territorio, l'Accordo di Programma per la rigenerazione degli scali ferroviari, anche attraverso il Documento di Visione Strategica, vuole avviare la sperimentazione di politiche innovative con cui affrontare i temi dell'attrattività, della rigenerazione urbana, della resilienza e del miglioramento ambientale, dell'inclusione economica e sociale, della risposta ai fabbisogni dei più deboli, della qualità urbana, della semplificazione e della partecipazione dei processi.

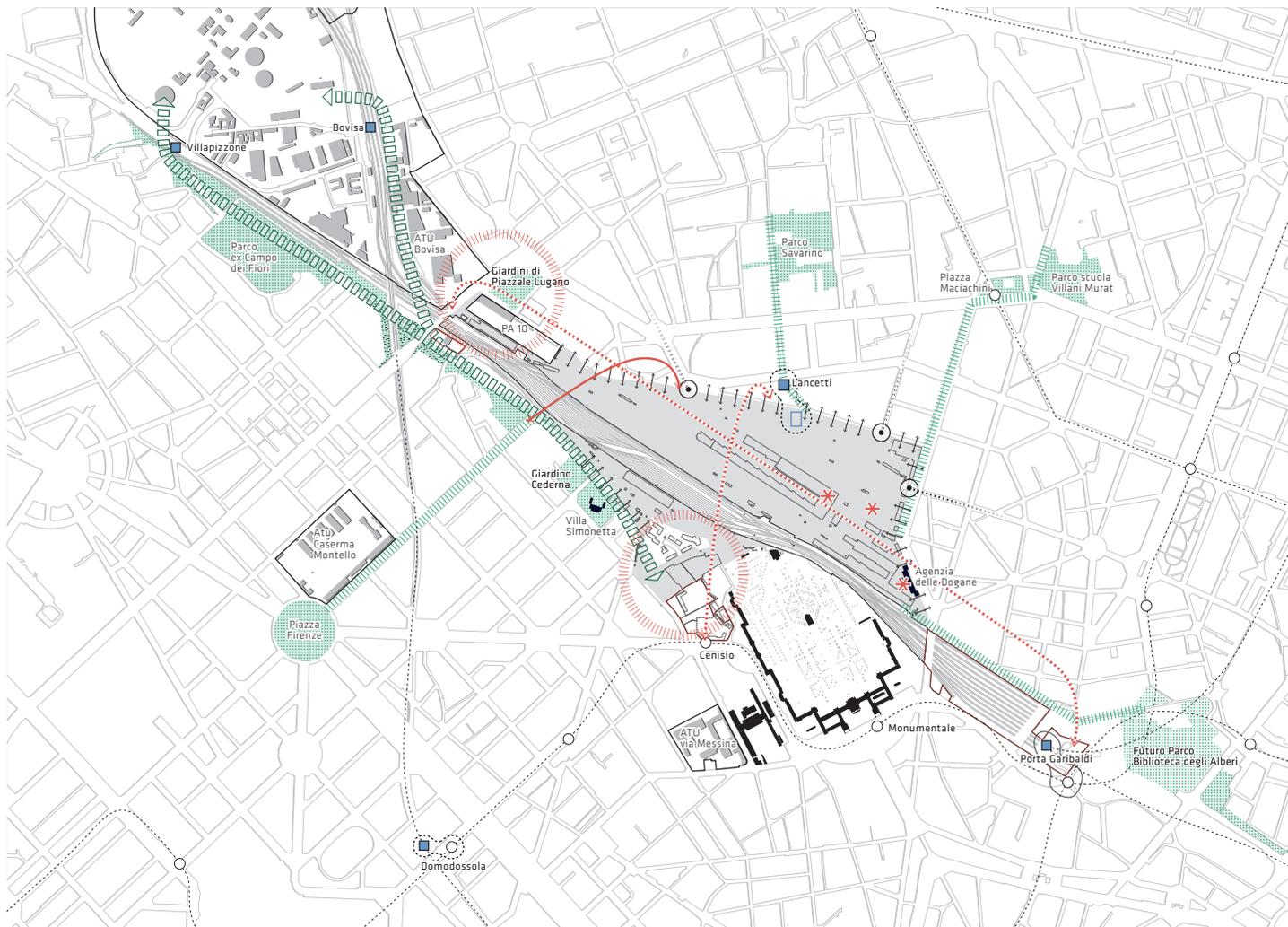


1. Ripensare il nodo ferroviario.
2. Riconnettere centro e periferie.
3. Gli scali leva dello sviluppo sostenibile.
4. Il parco come luogo di attività e socialità
5. Lo spazio pubblico come elemento strutturante dei nuovi quartieri
6. Complessità e integrazione
7. Innovazione urbana e sostenibilità



All. U)
Documento di Visione Strategica

Strategie



Nel Documento di Visione Strategica sono rappresentati una serie di schemi relativi a ciascuno scalo che hanno per oggetto le relazioni che la trasformazione prevista per queste aree dovrà avere con l'immediato contesto e con il settore urbano di appartenenza.

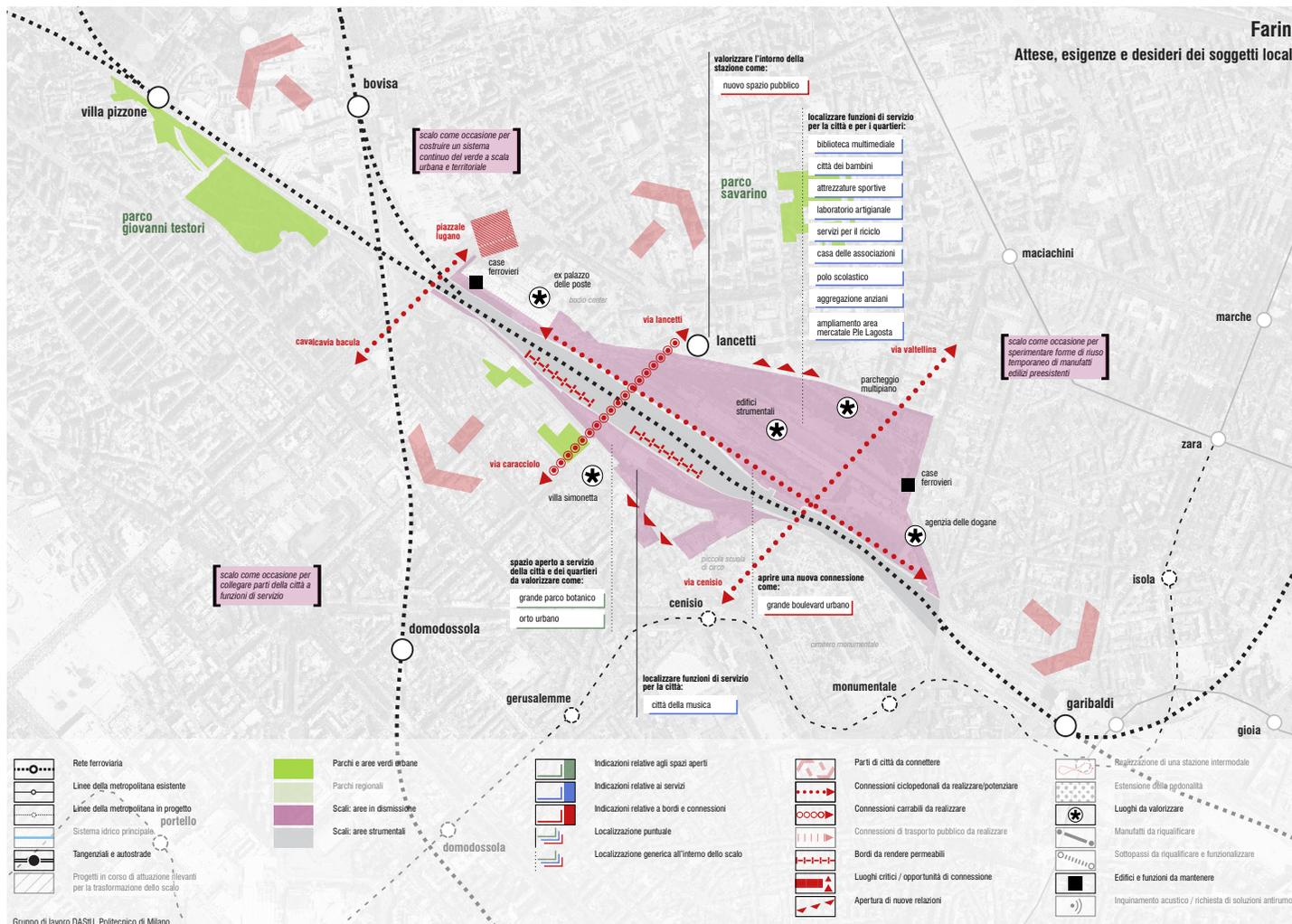
Gli schemi mettono in evidenza aree contermini particolarmente problematiche o che rappresentano delle opportunità di trasformazione che devono essere colte e opportunamente integrate in una riflessione progettuale ravvicinata che interesserà le aree di intervento.



All. U) Documento di Visione Strategica
Specificità delle aree e vocazioni territoriali

Rispondere ai bisogni locali

L'attento lavoro di ascolto delle istanze locali condotto dal gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano tra il 2013 e il 2014 e il supporto al dibattito condotto con i Municipi a partire da febbraio 2017 hanno delineato un insieme complesso di questioni che, negli anni, sono state indagate a partire da cinque famiglie di temi: spazi aperti; bordi e connessioni; servizi; vocazioni funzionali e usi temporanei.



All. K) Trasformazione degli scali ferroviari milanesi - Esiti di un confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali - Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

TEMATICHE PRINCIPALI

AREE A VERDE E SISTEMA ECOLOGICO



L'Accordo prevede dotazioni minime, da reperire o monetizzare, per spazi a verde e servizi pari al 100% delle superfici lorde di pavimento edificabili (con eccezione del 20% per le funzioni artigianali); fermo restando **il reperimento nei piani attuativi di aree a verde e parco attrezzato pari a circa i due terzi della Superficie Territoriale complessiva**, per un totale di oltre 676.000 mq; la modulazione delle quote di verde risponde ad obiettivi specifici per ogni area;

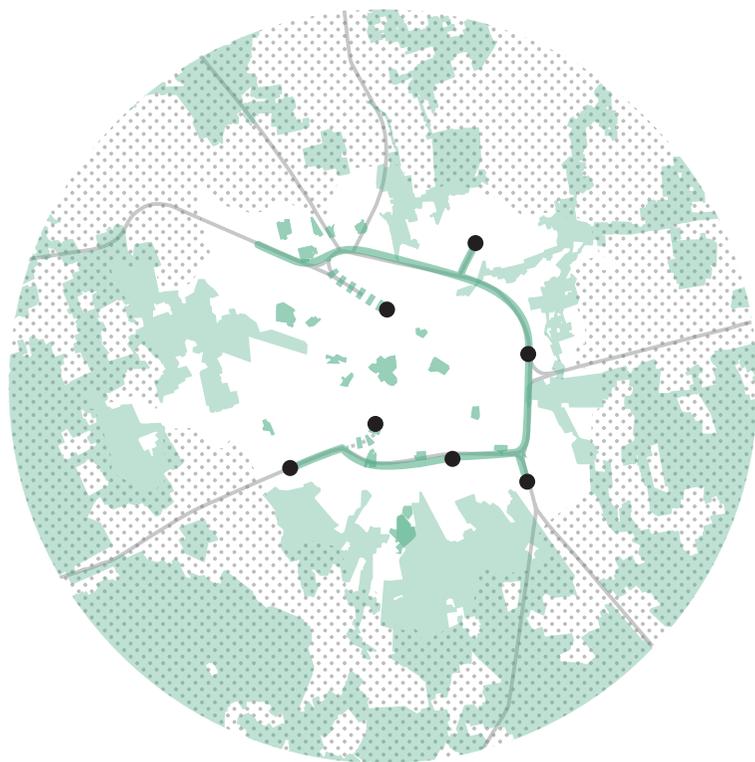
Testo dell'Accordo di
Programma
→

Al contempo le trasformazioni locali, che prevedono come visto, nuovi significativi spazi a verde, saranno rafforzate e messe a sistema anche attraverso la **riqualificazione delle aree a verde lungo la cerchia ferroviaria come rete ecologica urbana**. L'Accordo prevede il completamento degli studi di fattibilità di questo importante progetto cittadino e la realizzazione degli interventi già studiati lungo la cintura sud, da San Cristoforo a Romana;

Art.4

Oggetto e contenuto dell'Accordo

Gli scali leva dello sviluppo sostenibile. Un nuovo sistema ecologico lungo i binari



All. U)

Documento di Visione Strategica

Strategie

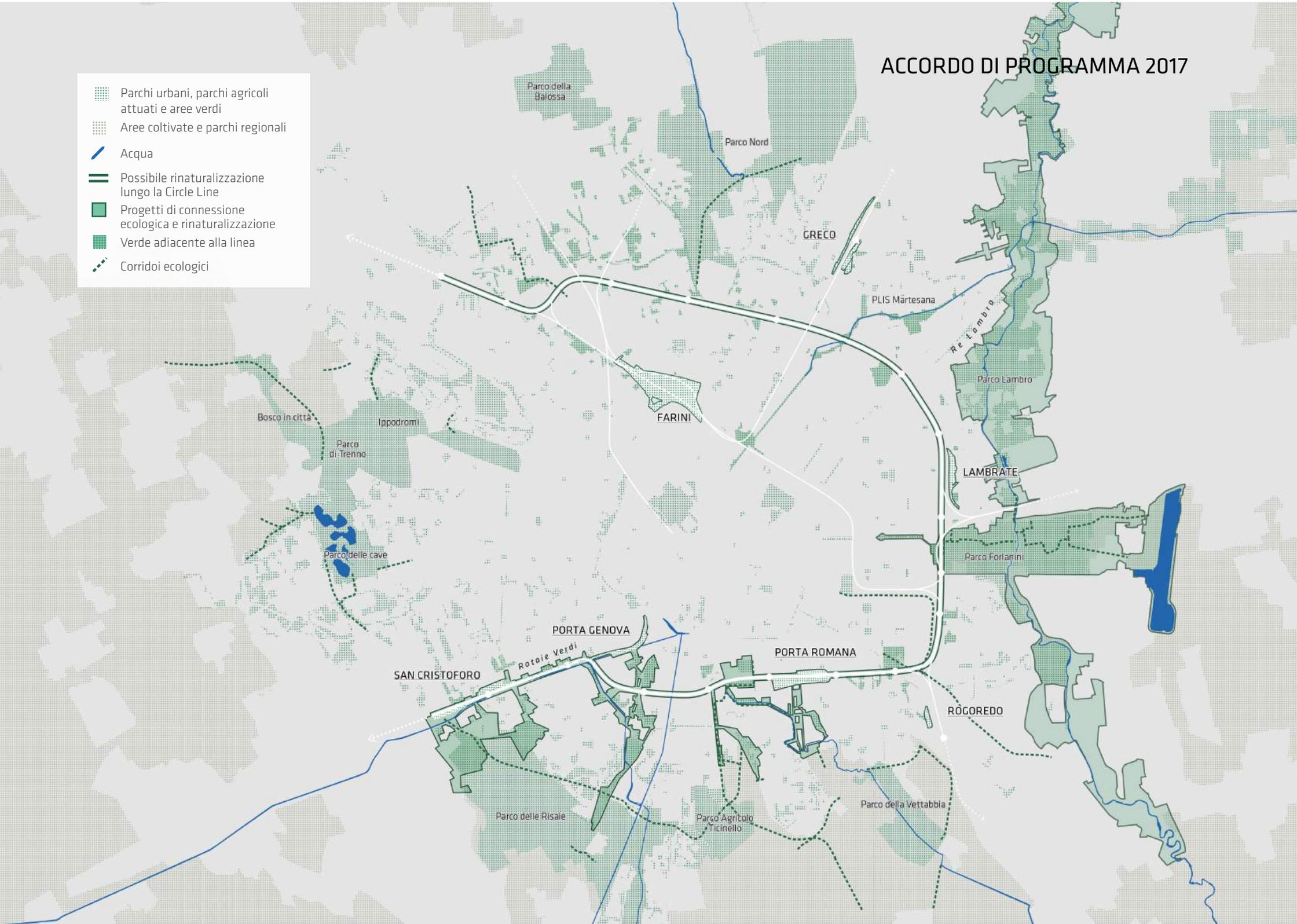
27

Coerentemente alle politiche orientate al risparmio di suolo, gli scali ferroviari rappresentano una grande **opportunità ecologica di rigenerazione** di brownfield, suoli già sfruttati per usi industriali, che verranno 'risanati' e restituiti sotto forma di fatti urbani complessi - in larga parte 'verdi' - in alcune delle aree più accessibili della città.

L'occasione è di implementare questa opportunità in un disegno d'insieme che possa tener conto della continuità individuata dalla ferrovia per trasformarsi in **sistema infrastrutturale ecologico** continuo, di scala territoriale: di connessione orbitale lungo la cintura, così come di giunzione trasversale tra i futuri parchi urbani e i grandi sistemi territoriali.

ACCORDO DI PROGRAMMA 2017

- Parchi urbani, parchi agricoli attuati e aree verdi
- Aree coltivate e parchi regionali
- Acqua
- Possibile rinaturalizzazione lungo la Circle Line
- Progetti di connessione ecologica e rinaturalizzazione
- Verde adiacente alla linea
- Corridoi ecologici



Strategie

**Rinverdire la città.
Verde esteso, consistente e connesso**

Azioni

Connettere i nuovi parchi alla rete territoriale dei sistemi ambientali, esistenti e di progetto, anche attraverso la cintura ferroviaria

Individuare procedure per la rinaturalizzazione e la gestione del verde lungo la cintura ferroviaria e interventi specifici per risolvere la frammentazione.

Prevedere connessioni ecologiche attraverso *land bridges** a copertura dei fasci di binari sugli scali Farini e Romana

Salvaguardare e incrementare i corridoi ecologici* lungo i binari per permettere il movimento di flora e fauna



All. U) Documento di Visione Strategica
Strategie e Azioni

Strategie

**Risarcire l'ambiente.
Verde a supporto dei servizi ambientali**

Azioni

Favorire la rimozione dei carichi inquinanti anche sperimentando forme innovative di intervento (*bio-remediation**)

Prevedere zone umide ad alta naturalità, integrate nel sistema delle acque (oasi naturalistica a San Cristoforo)

Controllare la frammentazione degli habitat con specifici indicatori

Garantire il drenaggio delle acque con sistemi di drenaggio sostenibile (*SuDS**)

Garantire densità della vegetazione ed elevato livello di biodiversità, prediligendo essenze vegetali non infestanti e non allergizzanti

676.867

metri quadri

superficie territoriale minima complessiva da cedere per verde, fruibile e attrezzato, e spazi pubblici, >50% della superficie territoriale di ogni area

200.000

metri quadri

stima dimensionale delle aree per connessioni ecologiche lungo i binari, su modello Rotaie Verdi + cessione delle aree dismesse per una pista ciclopedonale per Chiaravalle

81

per cento

specie di flora della città di Milano rinvenute nell'area di studio del progetto Rotaie Verdi.



All. V) Estratto dello Studio di Fattibilità per una rete ecologica urbana denominato Progetto Rotaie Verdi del 31.01.2016, redatto da WWF Italia, Cooperativa Eliante Onlus e Comune di Milano con il supporto di Fondazione Cariplo e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A



...la realizzazione del progetto di rete ecologica tra scalo S. Cristoforo e Romana, con riferimento allo studio di fattibilità “Rotaie Verdi”, finalizzato allo sviluppo di una rete ecologica urbana lungo la cintura sud, nonché di uno studio di fattibilità per la restante parte della cintura ferroviaria con riferimento all’All. W;”

TEMATICHE PRINCIPALI

PARCHI E SPAZI PUBBLICI



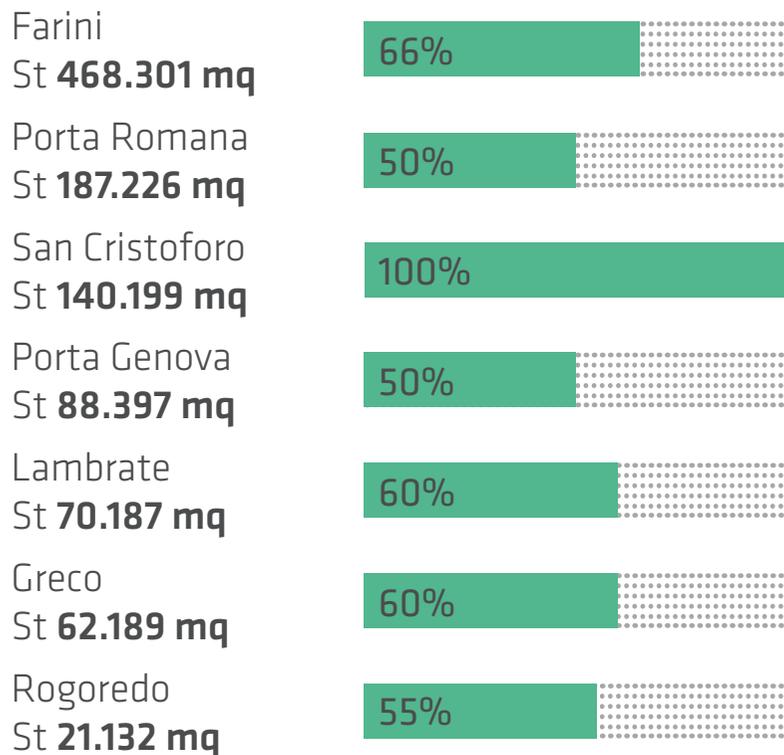
Il presente Accordo [...] individua una quantità di aree da destinare a verde pubblico attrezzato - comprensiva di aree pedonali pavimentate ed attrezzate, percorsi, strutture e servizi connessi, spazi sosta adibiti alla fruizione dei parchi - pari a circa due terzi della Superficie Territoriale, che non include le Aree Strumentali, prescrivendo una quota minima del:

65% nella Zona Speciale Farini - Unità Farini-Scalo
70% minima per l'Unità Farini-Valtellina,
60% minima nella Zona Speciale Greco-Breda,
60% minima nella Zona Speciale Lambrate,
50% minima nella Zona Speciale Romana,
55% minima nella Zona Speciale Rogoredo,
50% minima nella Zona Speciale Genova,
100% nella Zona Speciale S. Cristoforo.”

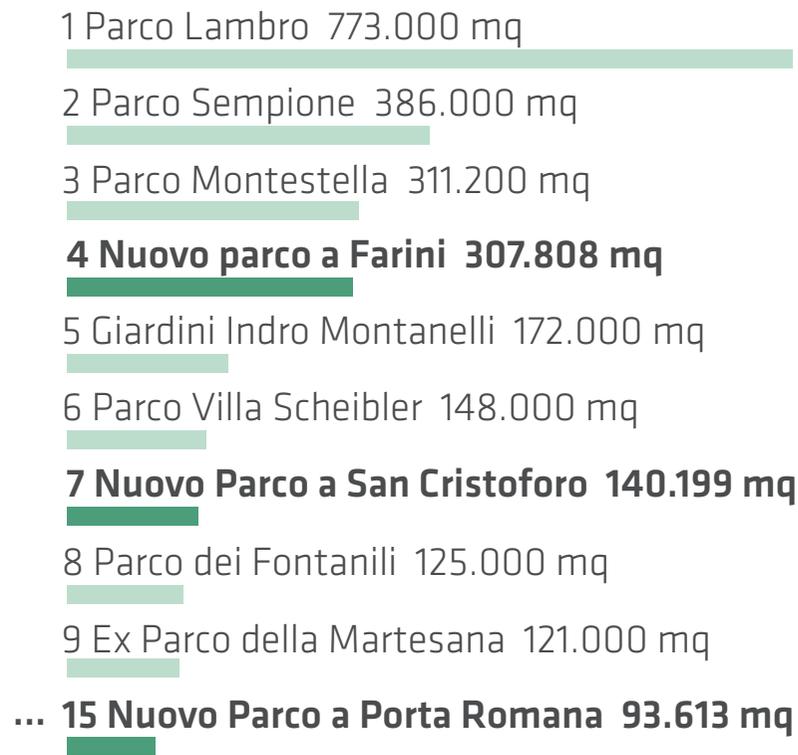
Testo dell'Accordo di
Programma
→

Art.5
La disciplina urbanistica

Quote di verde attrezzato negli scali



Dimensione dei parchi urbani di Milano



VERDE PUBBLICO

>65

per cento

quota minima di superficie territoriale complessiva da cedere per verde, fruibile e attrezzato, e spazi pubblici, >50% della superficie territoriale di ogni area

In termini urbanistici, pur mantenendo un'impostazione orientata alla flessibilità, sono stati definiti parametri vincolanti orientati a strutturare elementi di visione complessiva da dettagliare in fase attuativa:

- la **massimizzazione della dotazione di verde** pubblico negli scali, in particolare a Farini e San Cristoforo, garantendo un **sistema di connessione ecologica** lungo i binari attivi;

Strategie

**Identità, qualità, bellezza, naturalità.
Il verde cuore della vita pubblica**

Azioni

Recuperare gli edifici di archeologia industriale e i manufatti di pregio o di interesse testimoniale a funzioni compatibili

Definire il progetto dei parchi maggiori attraverso concorsi e procedure aperte per promuovere la qualità

Realizzare gli spazi pubblici e verdi per fasi, in anticipo o contestualmente alle trasformazioni edilizie - come elemento attrattore

Garantire elevata qualità, accessibilità e visibilità degli spazi verdi, anche sperimentando nuove metodologie di gestione

Strategie

Verde fruibile, ricco e confortevole

Azioni

Garantire la presenza di attività e attrezzature all'interno dei parchi (servizi, biblioteche, attrezzature sportive, aree gioco, aree cani, ecc.)

Promuovere funzioni legate alla vocazione produttiva del verde* (orti urbani, mercati agricoli, sedi operative di G.A.S.*, ecc.)

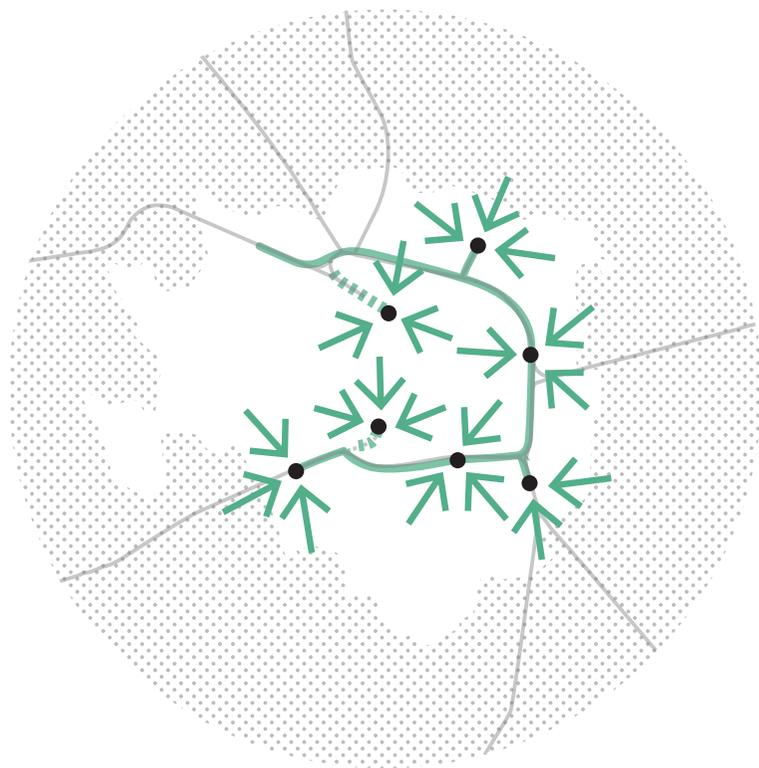
Aumentare la gamma di tipologie e forme di verde negli spazi urbani

Garantire l'integrazione funzionale tra aree verdi, spazi pubblici e sistema della mobilità sostenibile



All. U) Documento di Visione Strategica
Strategie e Azioni

Il parco come luogo di attività e socialità



Il principale effetto della rigenerazione degli scali sarà la nuova disponibilità di spazi aperti, ad uso non solo dei nuovi quartieri, ma dell'intera città.

Se si pensa alle proporzioni di queste aree e che la loro più ampia parte sarà destinata ad aree verdi, si può intendere il potenziale di questa opportunità di cambiamento, e l'**impatto sulla vivibilità urbana**, già a partire dalle fasi transitorie.

In questo senso va interpretata la necessità di restituire un ruolo fondamentale allo spazio pubblico come sistema urbano di relazione, struttura portante della vita pubblica della città, fattore determinante per il successo delle nuove trasformazioni urbane.



All. U)

Documento di Visione Strategica

Strategie

36



Norme Tecniche di Attuazione dell'Accordo di Programma



“ Nella convenzione del Piano Attuativo della Zona Speciale Romana dovrà essere prevista la realizzazione della pista ciclabile localizzata sul sedime dell'ex tratto di linea ferroviaria in località Rogoredo-Chiaravalle, garantendo la funzionalità delle connessioni con la rete ciclabile o viaria esistente.”



All. I) Estratto mappa catastale delle aree destinate alla realizzazione della pista ciclo-pedonale di Rogoredo-Chiaravalle esterna alle Zone speciali

TEMATICHE PRINCIPALI

FUNZIONI URBANE E SERVIZI

	SUPERFICIE TERRITORIALE			SLP TOTALE		SLP LIBERA			SLP RESIDENZA CONVENZIONATA				
	SUP. TERRITORIALE	VERDE ATTREZZATO		MQ	UT	LIBERA TOTALE	DI CUI NON RESIDENZIALE	% su slp	CONV. ORDINARIA	TOTALE	HOUSING SOCIALE		
% MIN	MQ	CONV. ORDINARIA	LETT A - AGEVOLATA								LETT B - CANONE MODERATO	LETT C - CANONE SOCIALE	
Farini Unità 1 e 2	468.301	66%	307.808	402.460	0,86	310.199	127.718	32%	30.213	62.048	39.822	9.211	13.015
U1/Scalo	407.511	65%	265.255	362.947	0,89	280.564	107.962	30%	30.213	52.170	33.851	6.606	11.713
U2/Valtellina	60.790	70%	42.553	39.513	0,65	29.635	19.757	50%	0	9.878	5.971	2.605	1.302
Romana	187.226	50%	93.613	164.000	0,88	112.150	49.200	30%	17.000	34.850	25.570	4.000	5.280
Genova	88.397	50%	44.199	44.000	0,50	40.000	30.800	70%	0	4.000	2.500	1.500	0
Lambrate	70.187	60%	42.112	24.000	0,34	3.400	3.400	14%	0	20.600	8.177	10.036	2.387
Rogoredo	21.132	55%	11.623	16.000	0,76	2.000	2.000	13%	0	14.000	4.667	9.333	0
Greco-Breda	62.189	60%	37.313	24.000	0,39	3.000	3.000	13%	0	21.000	8.324	10.676	2.000
San Cristoforo	140.199	100%	140.199	0	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE ADP	1.037.631	65%	676.867	674.460	0,65	470.749	216.118	32%	47.213	156.498	89.060	44.756	22.682

INDICE DI EDIFICABILITÀ

0.65

mq/mq

indice di utilizzazione
territoriale medio, pari a
674.460 mq di superficie
lorda di pavimento totale

Dati generali
dell'Accordo di Programma
↓

Superficie complessiva	1.247.605 mq
Superficie territoriale	1.037.631 mq
Superficie strumentale	193.882 mq
Viabilità esistente	16.092 mq
Superficie lorda pavimento	674.460 mq

MIX FUNZIONALE

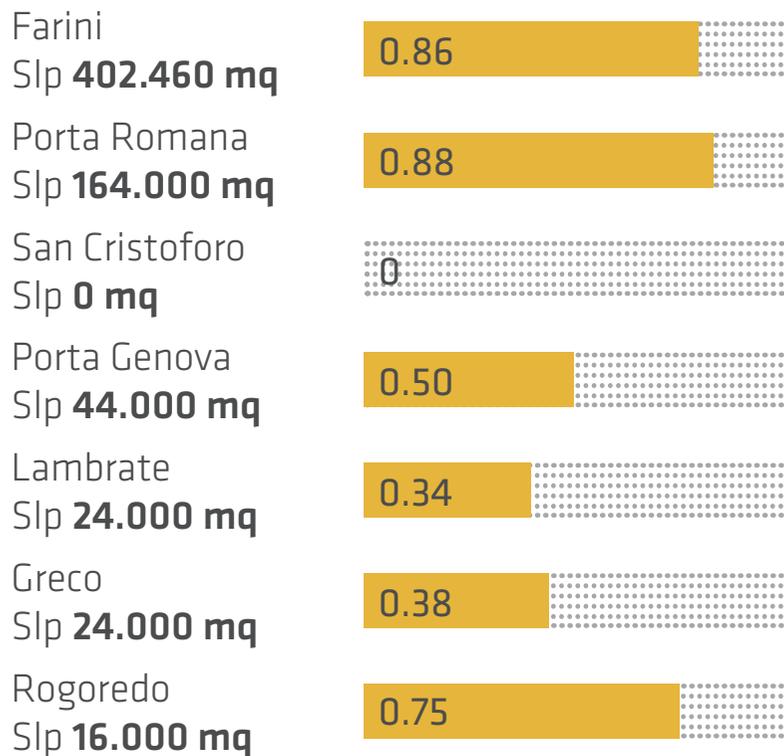
>32

per cento

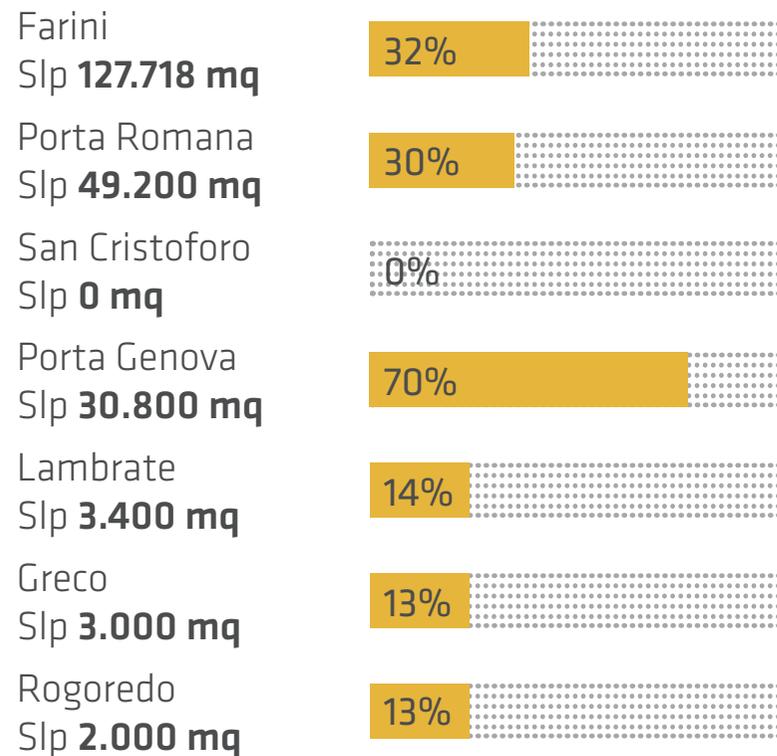
quota minima delle volumetrie complessive destinata a funzioni non residenziali a garanzia del mix funzionale, >70% della slp di Porta Genova

- la concentrazione delle volumetrie negli scali più accessibili, e, pur mantenendo un'impostazione orientata alla flessibilità, la previsione di una **quota minima di funzioni non residenziali** a garanzia del mix funzionale, da specificare in sede di pianificazione attuativa

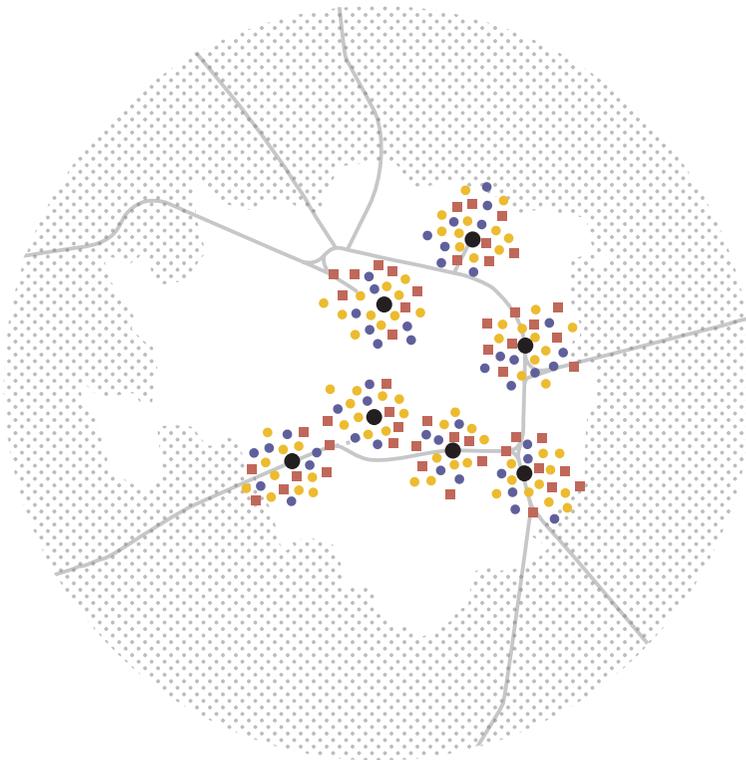
Indice territoriale massimo negli scali



Percentuale minima di funzioni non residenziali



Complessità e integrazione



All. U)

Documento di Visione Strategica

Strategie

42

Dalla rigenerazione degli scali ferroviari sorgeranno nuovi quartieri che avranno come obiettivo primario l'**integrazione nella città esistente** delle nuove esigenze dell'abitare, del vivere e del produrre, secondo principi di sostenibilità sociale, economica e ambientale.

Quartieri densi di relazioni sociali, capaci di restituire la **complessità della città**, offrendo tipologie edilizie articolate, rivolte a fasce di cittadini diversificate - in termini generazionali, culturali ed economici - con spazi multifunzionali e flessibili, capaci di accogliere varie tipologie di attività e di adattarsi alle esigenze in divenire della produzione e del lavoro.

ACCORDO DI PROGRAMMA 2017



Strategie

Integrazione e dialogo con i quartieri esistenti

Azioni

Riutilizzare gli edifici esistenti abbandonati o sottoutilizzati - all'interno e all'intorno degli scali - per localizzare funzioni attrattive* (es. Farini)

Integrare le nuove costruzioni nel tessuto esistente, privilegiando la permeabilità dei margini* e l'integrazione tra spazi pubblici esistenti e di progetto

Garantire una rete di 'centralità' connesse attraverso una maglia pedonale privilegiata

Individuare *community hub** ai piani terra dei nuovi edifici, definendone la vocazione attraverso l'ascolto dei Municipi e della cittadinanza



All. U) Documento di Visione Strategica
Strategie e Azioni

Strategie

Complessità e qualità dei nuovi insediamenti

Azioni

Disincentivare la creazione di *enclaves* monofunzionali, prevedendo almeno il 30% di funzioni urbane non residenziali

Promuovere il mix funzionale nei quartieri valorizzando i piani terra degli edifici con spazi flessibili da dedicare ad attività non residenziali, in grado di arricchire le tipologie abitative

Promuovere la presenza di spazi di condivisione (*community hub*, spazi culturali, spazi per attività giovanili)

Promuovere la realizzazione di spazi flessibili per attività imprenditoriali ed emergenti, di co-working*, start-up*, ecc. nelle pertinenze degli edifici

TEMATICHE PRINCIPALI

RESIDENZA SOCIALE E CONVENZIONATA

>30

per cento

quota minima delle volumetrie complessive destinate a residenza sociale e convenzionata a garanzia del mix sociale, il **44%** delle volumetrie a uso residenziale, di cui almeno il **40%** da destinare all'affitto.

- la garanzia del mix sociale destinando una quota consistente dell'**edilizia residenziale a canone sociale e convenzionato**, in particolare alle tipologie in affitto, anche grazie all'introduzione di una quota di 'convenzionata ordinaria', orientata al ceto medio.

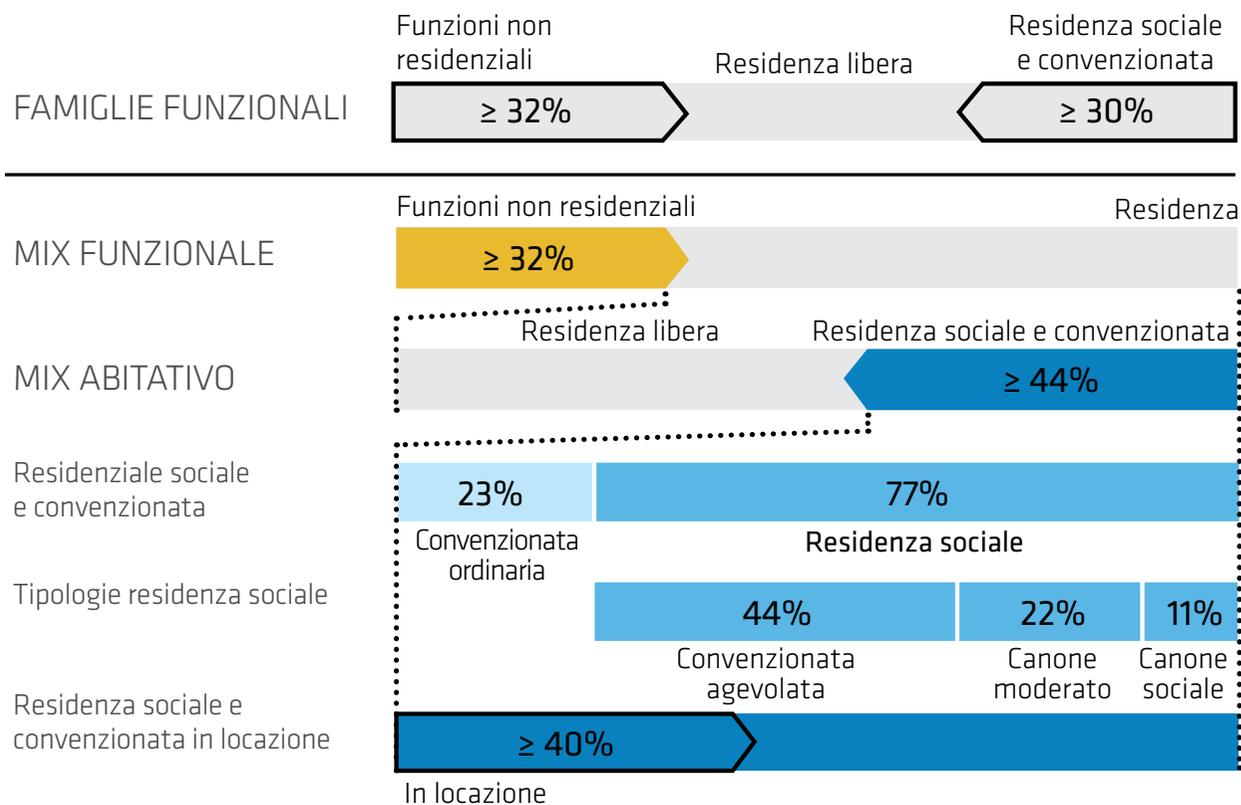


Il presente Accordo prevede una quota minima di edilizia residenziale sociale localizzata nelle Zone Speciali di Farini, Greco-Breda, Lambrate, Romana, Genova e Rogoredo, per un totale pari a 156.498 mq e nelle Zone Speciali di Farini e Romana una quota minima di edilizia convenzionata ordinaria, destinata alla vendita, alla locazione e/o locazione con patto di futura vendita, pari a 47.213 mq totali min. Complessivamente la quota minima di edilizia residenziale sociale e convenzionata somma a mq. 203.711 min. (>30% della Slp complessiva).

Testo dell'Accordo di
Programma
→

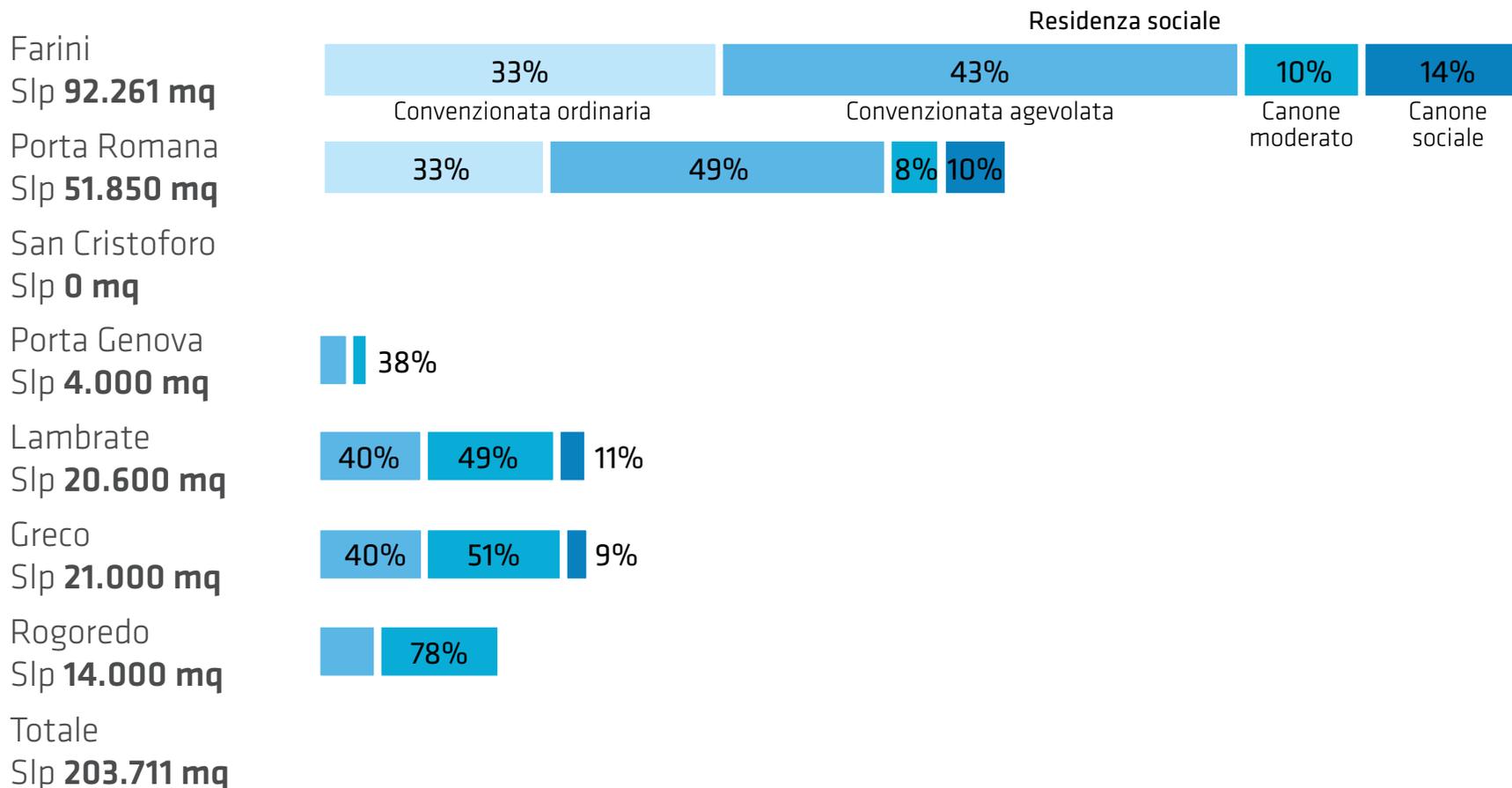
L'edilizia residenziale sociale si articola, nelle quote previste nelle Norme Tecniche di Attuazione, nelle tipologie di (i) edilizia convenzionata agevolata e/o edilizia convenzionata agevolata in locazione con patto di futura vendita e coabitazioni con servizi condivisi (co-housing); (ii) edilizia in locazione a canone moderato e/o a canone concordato, a canone convenzionato, residenze per studenti universitari, coabitazioni con servizi condivisi (co-housing) di natura sociale; (iii) edilizia in locazione a canone sociale. L'Accordo prevede di destinare alla locazione – nelle varie forme previste – una quota percentuale minima pari al 40%.

Art.5 La disciplina urbanistica



All. U) Documento di Visione Strategica
Strategie e Azioni →

Residenza sociale e convenzionata (quote minime)



↑
 All. G)
 Relazione illustrativa
 Sintesi dati quantitativi
 48

44

per cento

quota minima delle volumetrie complessive destinate a uso residenziale per residenza sociale e convenzionata a garanzia del mix sociale

3.400

alloggi

stima alloggi a residenza sociale e convenzionata di cui **3/4** a social housing (ca. **2600** alloggi), **1/4** a edilizia convenzionata ordinaria (ca. **800** alloggi)

70

per cento

della slp residenziale sociale e convenzionata dell'AdP a Farini e Porta Romana

TEMATICHE PRINCIPALI

SISTEMA FERROVIARIO



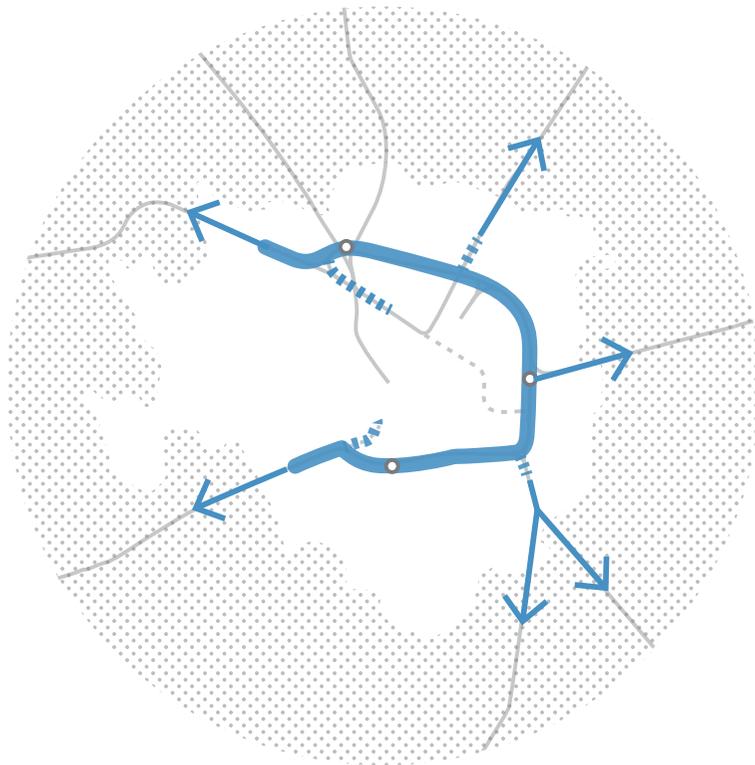
Coerentemente con l'obiettivo del potenziamento del sistema ferroviario dell'ambito milanese, il presente Accordo di Programma definisce gli interventi trasportistici condivisi, con riferimento alle "Schede degli interventi trasportistici" allegate (All. 0), parte integrante dell'Accordo, che descrivono i contenuti e gli obiettivi di massima degli interventi, e pertanto non producono effetti di vincolo preordinato all'esproprio né dichiarazione di pubblica utilità.

Testo dell'Accordo di
Programma
→

Gli interventi saranno realizzati da parte delle Società del Gruppo FS Italiane, secondo quanto di rispettiva competenza e nel rispetto del cronoprogramma (All. C) e delle determinazioni del Collegio di Vigilanza.

Art.12
Potenziamento del sistema ferroviario

Ripensare il nodo ferroviario. La cintura e lo sviluppo delle relazioni con l'area metropolitana



La trasformazione degli scali connessa al potenziamento del nodo ferroviario, è un'opportunità fondamentale per dare impulso a una visione che superi la struttura radiocentrica. Attraverso la ferrovia, i nuovi insediamenti potranno contribuire alla creazione di un **sistema di mobilità sostenibile** basato su un sistema multimodale di servizi integrati, in grado di connettere la città con la periferia comprensoriale. La struttura "storica" della cintura ferroviaria potrebbe essere messa in grado di svolgere questa nuova funzione attraverso una densificazione delle stazioni, su cui impostare un aumento di linee suburbane, delle frequenze e dei livelli di servizio.



All. U)

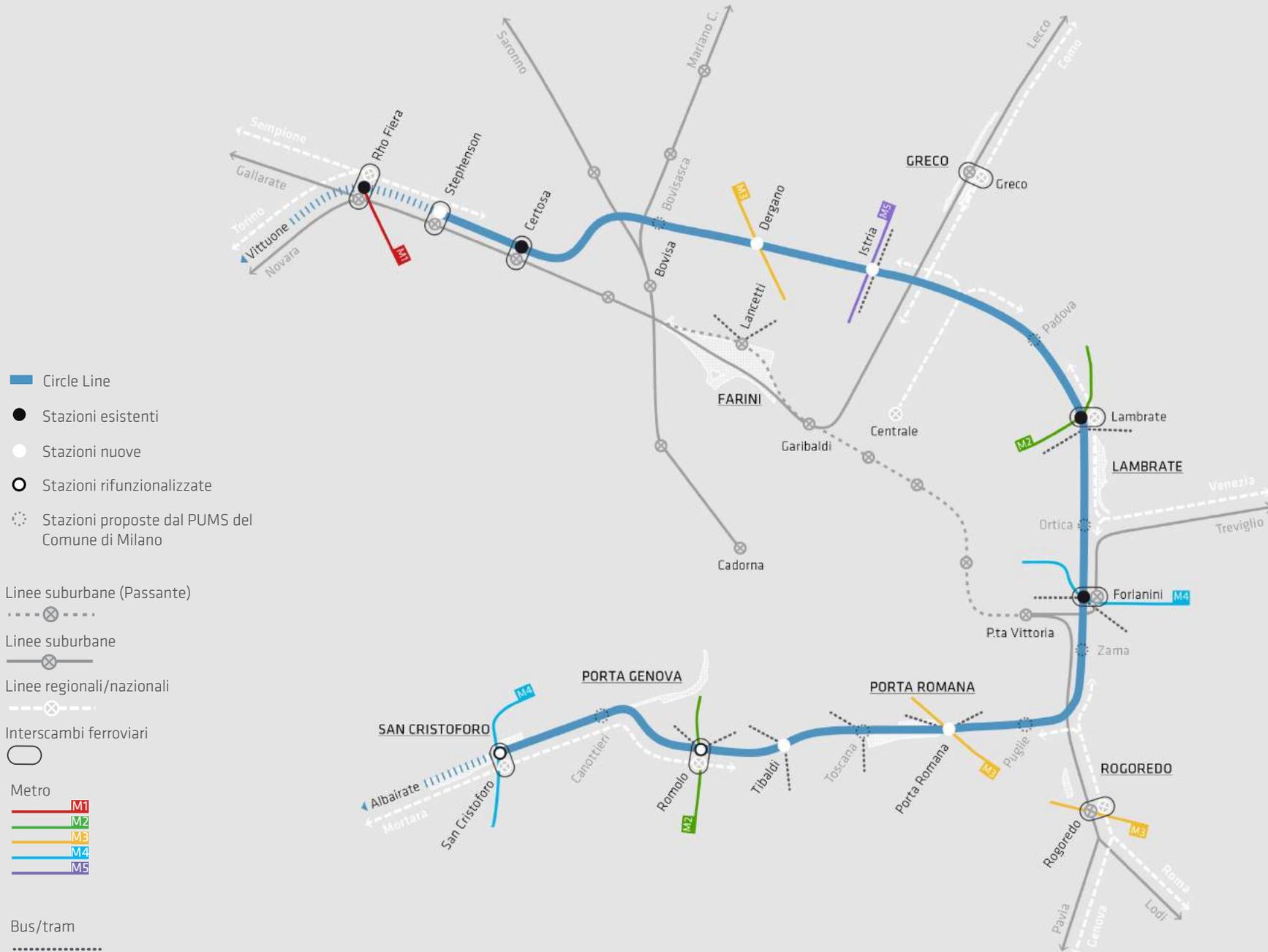
Documento di Visione Strategica

Strategie

51

SCALI FERROVIARI

ACCORDO DI PROGRAMMA 2017



29,5 km

lunghezza Circle Line

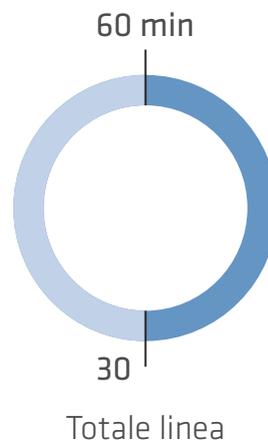
11 stazioni

4 esistenti (Rho Fiera, Certosa, Lambrate, Forlanini), 5 nuove (Tibaldi, Romana, Stephenson, Dergano, Istria), 2 rifunzionalizzate (San Cristoforo, Romolo)

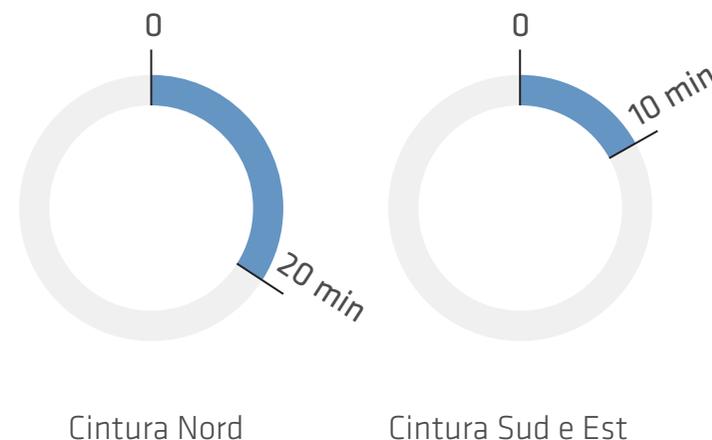
97 mln€ finanziamenti

previsti per interventi trasportistici, di cui almeno 50 mln € a carico delle plusvalenze dell'AdP

Frequenza di servizio attuale da 30 a 60 minuti



Frequenza di servizio in prospettiva da 10 a 20 minuti



All. U)

Documento di Visione Strategica

Strategie

Strategie

**Da treno a metro.
Rifunzionalizzare la cintura ferroviaria**

Azioni

Realizzare nuove stazioni e adeguare quelle esistenti sulla cintura ferroviaria (interventi infrastrutturali, sulle banchine e sui sistemi di accesso)

Definire le stazioni-porta* necessarie per l'interscambio tra rete locale e reti "lunghe" (regionali-nazionali-internazionali)

Incrementare i servizi suburbani in coerenza con il Piano Regionale Mobilità e Trasporti

Valutare un aumento delle frequenze, per ottenere performance comparabili a quelle del trasporto pubblico locale

Strategie

Interscambi e intermodalità. Misure per rendere efficiente il sistema integrato di trasporto

Azioni

Potenziare le frequenze delle linee del trasporto locale che afferiscono agli interscambi

Valutare l'aggiornamento della tecnologia del materiale rotabile e dei sistemi di segnalamento e di blocco

Integrare le tariffe tra diverse tipologie di trasporto e servizi connessi

Creare nuovi interscambi modali con stazioni di car e bike sharing

Sperimentare nuove modalità di comunicazione agli utenti degli orari e dello schema dei servizi



All. U) Documento di Visione Strategica
Strategie e Azioni

TEMATICHE PRINCIPALI

INVESTIMENTI E PLUSVALENZE

1.755

milioni €

Investimenti in interventi ferroviari sul nodo di Milano nel periodo 2005-2016

1.000

milioni €

Stima degli ulteriori investimenti in interventi ferroviari previsti sul nodo di Milano

97

milioni €

Investimenti previsti per interventi trasportistici propedeutici alla Circle Line, di cui almeno 50 mln € a carico delle plusvalenze dell'AdP



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. si impegna a finanziare la realizzazione degli interventi indicati nell'art. 14 (comprensivi delle attività di studio di fattibilità, di progettazione e di esecuzione fino al collaudo finale) [...] attraverso l'investimento dell'importo fisso di 50 Mln €, che potrà essere incrementato da eventuali ulteriori risorse [...]

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. si impegna inoltre, in esito dello “studio cintura nord” [...], a realizzare – attraverso l'attivazione di altre fonti di finanziamento, compreso il Contratto di Programma - la fermata di Dergano, allo stato stimata indicativamente in 20 Mln di €, oppure la fermata di Istria o altra fermata sulla cintura nord [...]

Il contributo fisso di 50 Mln € è articolato nella messa a disposizione di un contributo anticipato di 36 Mln e di ulteriori 14 Mln in sede di progressiva rendicontazione annuale a valere sul 100% delle Plusvalenze, in coerenza con le previsioni del cronoprogramma” [...] “FS Italiane S.p.a. si impegna, comunque, a garantire la realizzazione delle opere di cui all'art. 14 sino alla concorrenza dei 50 Mln. €, secondo le priorità individuate nello stesso art. 14 e come da cronoprogramma allegato (All.C), finanziandole senza soluzione di continuità attraverso la procedure di cui ai successivi commi.

Art. 15

Il sistema degli investimenti e le plusvalenze



Qualora la cessione delle aree consentisse la generazione di Plusvalenze superiori all'importo fisso di 50 Mln €, FS Italiane S.p.A. assume l'impegno di investire il 50% delle plusvalenze eccedenti lo stesso, a titolo di contributo aggiuntivo. Tale contributo aggiuntivo verrà investito in ulteriori iniziative, con priorità per le fasi di completamento degli interventi trasportistici di cui all'art. 14 e secondo le determinazioni del Collegio di Vigilanza.

[...] per Plusvalenza si intende la differenza fra il valore di cessione delle aree e la sommatoria di:

- a) i valori netti contabili delle aree al momento delle cessioni delle stesse (VNC);
- b) i costi sostenuti fino al momento della cessione dalle Società del Gruppo FS Italiane S.p.A., direttamente correlati alla messa a disposizione e alle attività di valorizzazione delle aree, qualora non già capitalizzati;
- c) i contributi posti a carico dell'Accordo già versati da parte di FS Italiane S.p.A. per gli interventi di cui all'art. 14, qualora non già capitalizzati;
- d) gli oneri fiscali sostenuti.

Testo dell'Accordo di
Programma
→

Art. 15
Il sistema degli investimenti e le plusvalenze

27

milioni €

Investimenti a carico del Contratto di Programma per le nuove stazioni Tibaldi, Romana e l'adeguamento di Greco.

50

milioni €

Investimenti minimi a carico delle plusvalenze dell'AdP propedeutici alla Circle Line

20

milioni €

Stima investimenti per la nuova stazione Dergano (Cintura Nord)

Costi di stima degli interventi trasportistici

1 Realizzazione della nuova fermata Romana e della stazione Tibaldi	22 mln €
2 Primi interventi di adeguamento della stazione di Milano Greco-Pirelli	5 mln €
3 Realizzazione degli interventi di mitigazione acustica da San Cristoforo a Rogoredo	da definire
4 Riqualificazione della stazione di San Cristoforo rispetto alle nuove funzioni di interscambio con M4	23 mln €
5 Completamento dell'intervento di adeguamento della Stazione Greco-Pirelli e nuovo sottopasso	10 mln €
6 Riqualificazione della fermata di Romolo	2,5 mln €
7 Studi di fattibilità della "Cintura Nord " e Stephenson	0,5 mln €
8 Realizzazione della nuova fermata di Stephenson	14 mln €
9 Realizzazione della nuova fermata di Dergano/Istria - o di altri interventi analoghi sulla Cintura Nord	20 mln €
10 Realizzazione connessione ciclopedonale stazioni Bovisa e Villapizzone	3 mln €
11 Realizzazione sottopasso di rogoredo e e miglioramento dell'accesso alla stazione	10 mln €
12 Adeguamento a "standard" delle stazioni ferroviarie urbane servite dalle linee s	min. 13 mln €



All. E)

Piano Finanziario

TEMATICHE PRINCIPALI

RISORSE PER LE TRASFORMAZIONI URBANISTICHE

45

milioni di euro

stima dei costi preurbanizzativi a carico degli operatori per smantellamenti e razionalizzazione delle strutture ferroviarie

133

milioni di euro

stima degli oneri di urbanizzazione a carico degli operatori che trasformeranno le aree

81

milioni di euro

extraoneri complessivi a carico degli operatori che trasformeranno le aree, di cui **46 mln €** su Farini, **30 mln €** su Porta Romana e **5 mln €** su Porta Genova



Nella planimetria H1 allegata in scala 1:5000 di cui all'art. 1 sono indicati i tratti di viabilità urbana, relativi alle nuove connessioni viarie da realizzarsi contestualmente agli interventi di trasformazione urbanistica. Tali realizzazioni sono da considerarsi opere di urbanizzazione primaria a carico dello sviluppo urbanistico dell'area e dovranno comprendere anche i tratti di allacciamento alla viabilità esistente ricadenti all'esterno del perimetro della Zona Speciale, ancorché eccedenti gli oneri di urbanizzazione dovuti.

Norme Tecniche di
Attuazione
→

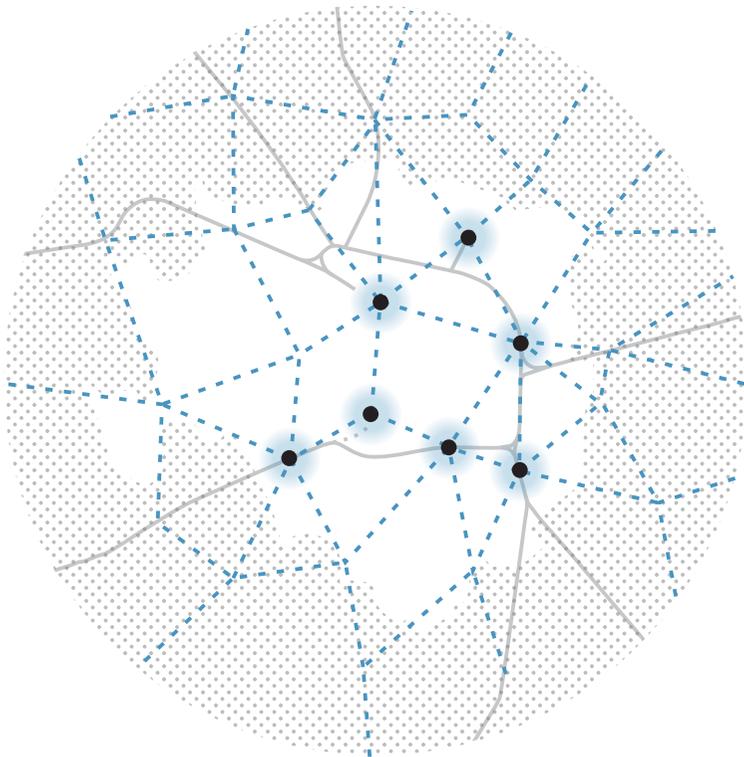
Per garantire la fattibilità della realizzazione di tali interventi nonché della realizzazione di opere infrastrutturali necessarie alla riconnessione urbana, come specificate al seguente comma, sono dovuti contributi a titolo di extraoneri di urbanizzazione pari a:

- 45 Mln di euro per la Zona Speciale Farini – Unità Scalo integrata con la Zona Speciale San Cristoforo – Parco attrezzato;
- 1 Mln di euro per la Zona Speciale Farini – Unità Valtellina;
- 30 Mln di euro per la Zona Speciale Romana;
- 5 Mln di euro per la Zona Speciale Genova.“

Art. 3

Prescrizioni particolari aggiuntive per singole Zone Speciali

Riconnettere centro e periferie. Superare le separazioni rappresentate dai binari



La cintura ferroviaria può oggi essere ripensata non più come elemento di separazione ma come mezzo di accesso e connessione. **Riconnettere** percorsi pedonali, piste ciclabili, strade, sistema dello spazio pubblico, anche attraverso soluzioni di copertura dei binari attente all'ambiente e al contesto, rappresenta una occasione storica per definire un nuovo rapporto fra città e ferrovia.



All. U)

Documento di Visione Strategica

Strategie

62

Strategie

Rigenerare per dare continuità alle relazioni urbane

Azioni

Implementare il sistema di Trasporto Pubblico Locale con nuovi tracciati e nodi in prossimità delle aree di rigenerazione

Tracciare i collegamenti e gli attraversamenti viari necessari secondo una chiara gerarchia stradale (es. Farini)

Integrare le nuove infrastrutture di trasporto nei nuovi quartieri (es. Porta Romana) minimizzandone l'impatto

Organizzare una rete capillare di collegamenti pedonali e ciclabili nei nuovi insediamenti

Integrare il progetto dello spazio pubblico nella rete della mobilità dolce

Strategie

Superare le barriere. La linea ferroviaria come diaframma di relazioni e polarità per i quartieri

Azioni

Prevedere coperture parziali del fascio dei binari e verde pensile negli scali maggiori (Farini e Porta Romana) utilizzando le risorse provenienti dagli extra-oneri*

Realizzare attraversamenti, ponti e passerelle di scavalco in continuità con i percorsi esistenti utilizzando extra-oneri

Progettare rampe e sottopassaggi integrati nelle stazioni, con spazi ampi ed adeguate soluzioni paesaggistiche (Porta Romana, Greco)

Anticipare la realizzazione di attraversamenti e passerelle pedonali perchè siano disponibili nella fase di usi temporanei (vedi Passerella Biki* a Porta Genova)



All. U) Documento di Visione Strategica
Strategie e Azioni

TEMATICHE PRINCIPALI

QUALITÀ DEL PROCESSO DI ATTUAZIONE

USI TEMPORANEI

Norme Tecniche di
Attuazione



Art. 16

Modalità per l'utilizzo temporaneo degli
scali Ferroviari



5. Le convenzioni dovranno prevedere a carico dei proprietari e/o dei gestori, da scegliere attraverso **bando pubblico**:

- la predisposizione di elaborati progettuali riportanti l'indicazione delle funzioni provvisorie da insediarvi,
- le opere utili al miglioramento dell'interconnessione con i quartieri antistanti,
- la destinazione di parte delle aree per funzioni di interesse generale da concordare con l'Amministrazione Comunale e i Municipi interessati.



All. U) Documento di Visione Strategica
Dalla visione all'implementazione



Strategie

La disciplina degli usi temporanei

Azioni

Mappatura delle aree abbandonate immediatamente disponibili per l'uso temporaneo, con definizione dell'orizzonte temporale e identificazione degli usi compatibili

Attivazione delle aree immediatamente disponibili mediante convenzione per bandi e concessioni e d'uso da parte della proprietà

Analisi delle problematiche ambientali e delle implementazioni necessarie ad incrementare le aree disponibili per il riuso a verde pubblico.

Introduzione di fasi di progettazione temporanea nei bandi di concorso per i masterplan

Semplificazione delle procedure con l'obiettivo di favorire l'implementazione per fasi delle aree

Anticipazione di scenari futuri, attraverso la realizzazione di attraversamenti pedonali



3. Le Società del Gruppo FS, per quanto di rispettiva spettanza dovranno sottoporre le aree di proprietà ricomprese nelle Zone speciali interessate dal presente Accordo (con esclusione delle aree strumentali) ad Indagine Ambientale Preliminare ai fini conoscitivi [...] per la verifica dello stato di qualità di suolo e sottosuolo, inviandone copia all'Area Bonifiche del Comune di Milano, alla città Metropolitana e per conoscenza all'ARPA, entro dodici mesi dall'efficacia del presente Accordo da parte del Consiglio Comunale, o comunque prima della presentazione dei Piani attuativi relativi a ciascuna area.”

Testo dell'Accordo di
Programma



Art. 8 Dismissione delle aree

TEMATICHE PRINCIPALI

QUALITÀ DEL PROCESSO DI ATTUAZIONE

REGIA PUBBLICA E CONCORSI



2. Per le Zone Speciali di Farini, Romana e Genova, al fine di favorire il confronto fra diverse soluzioni e migliorare la qualità degli interventi, è previsto l'obbligo di **concorsi aperti** - preferibilmente in due gradi, con selezioni basate su esperienze precedenti e proposte metodologiche e/o progettuali - per la redazione di Masterplan funzionali alla successiva presentazione dei Piani Attuativi, avendo come riferimento per la procedura l'art. 8, commi 5, 6, 7, 8 e 10, del vigente Regolamento Edilizio del Comune di Milano.

3. Per le altre le Zone Speciali sono raccomandate forme di procedura concorsuale di cui sopra per la redazione di Masterplan preventivi ai Piani Attuativi.

4. Saranno inoltre sottoposti a concorsi di progettazione gli interventi per la realizzazione dei nuovi parchi, degli spazi pubblici e degli edifici pubblici più rilevanti, da realizzare a scomputo degli oneri di urbanizzazione, nei casi e con le modalità concordate con l'Amministrazione Comunale in sede di istruttoria dei Piani Attuativi.

Testo dell'Accordo di
Programma
→

Art.9 Strumenti Attuativi e Partecipazione



5. Il **Masterplan** di cui sopra dovranno contenere soluzioni orientative in merito:

- al sistema degli spazi, dei servizi pubblici e di interesse generale, in particolare al disegno del verde e degli spazi attrezzati e delle funzioni qualificanti i nuovi spazi pubblici e i nuovi quartieri;
- al sistema delle connessioni e dell'accessibilità, al sistema viario, ciclo-pedonale e del trasporto pubblico, progettate in modo integrato con il complesso degli spazi pubblici ed edificabili, e sostenibile sotto il profilo ambientale e dei costi;

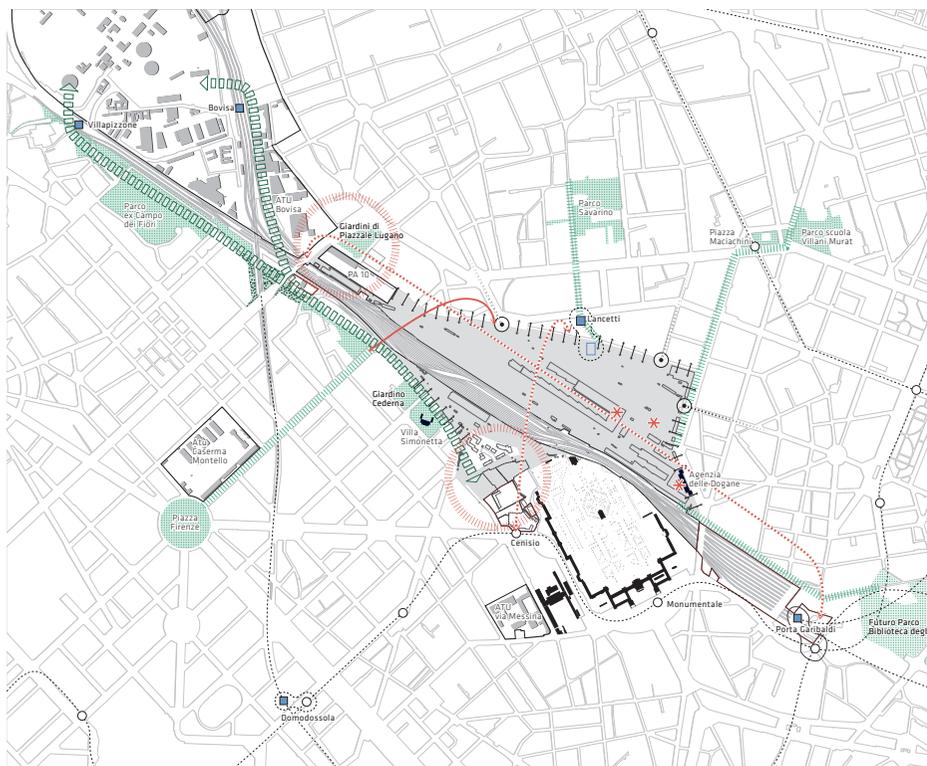
- all'assetto morfologico e insediativo generale, con particolare riguardo al rapporto con il contesto circostante e alle connessioni con i luoghi e i sistemi qualificanti del settore urbano in cui si inseriscono;
- alla fattibilità per fasi, indicando soluzioni sostenibili per tutto il corso del processo di attuazione e ipotesi di flessibilità.

Testo dell'Accordo di
Programma
→

Art.9 Strumenti Attuativi e Partecipazione



All. U) Documento di Visione Strategica
Dalla visione all'implementazione



Strategie

Concorsi, masterplan e progettazione unitaria

Azioni

Redazione di Documenti Preliminari alla Progettazione per avviare e indirizzare le procedure concorsuali, redatti dagli operatori con il coordinamento dell'Amministrazione Comunale

Redazione dei masterplan complessivi mediante procedura concorsuale

Sviluppo di concorsi di progettazione architettonica per i parchi, gli spazi pubblici e gli edifici pubblici più rilevanti

Redazione di un Documento di Progettazione Unitaria di Coordinamento per approvazione del masterplan e per la suddivisione di lotti e fasi di intervento

Promozione di momenti di ascolto e confronto pubblico sui temi progettuali prima e durante il processo

TEMATICHE PRINCIPALI

QUALITÀ DEL PROCESSO DI ATTUAZIONE

DIBATTITO PUBBLICO



7. I Masterplan e le proposte di Piano Attuativo, dovranno seguire un percorso di dibattito pubblico, contestualmente all'istruttoria, prendendo come riferimento generale e non di dettaglio la Deliberazione della Giunta Comunale di Milano n.1086 del 27/05/2016 e suoi aggiornamenti. Nel corso di tale dibattito, svolto con il coinvolgimento attivo dei Municipi di riferimento, la cittadinanza potrà esprimere osservazioni, proposte e istanze con particolare riferimento all'impostazione generale, al disegno e ai caratteri dello spazio pubblico, all'assetto delle infrastrutture e alla rete delle connessioni, alla dotazione e qualità dei servizi pubblici e delle funzioni di interesse generale“

Testo dell'Accordo di
Programma



Art.9

Strumenti Attuativi e Partecipazione



All. U) Documento di Visione Strategica
Dalla visione all'implementazione



Strategie

**Progettare insieme la città.
Linee guida sulla partecipazione**

Azioni

Scelta di percorsi e strumenti diversi in funzione del soggetto promotore e dello stato della procedura: ascolto, consultazione, coprogettazione, scelte di gestione aree e/o spazi pubblici

Individuazione di momenti di confronto-illustrazione finalizzati a garantire l'informazione sullo sviluppo-attuazione delle fasi salienti del progetto di riqualificazione

Impostazione di procedure di ascolto e consultazione per l'individuazione dei bisogni e delle aspettative specifiche su ciascuna area, in fase di definizione degli strumenti attuativi

Definizione di procedure di co-progettazione in affiancamento all'Amministrazione e ai progettisti su specifici ambiti di progetto di interesse collettivo

