

## **ACCORDO DI PROGRAMMA**

**AI SENSI DELL'ART. 34, D.LGS. N. 267/2000, 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 SAN CRISTOFORO", IN CORRELAZIONE CON IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO IN AMBITO MILANESE.**

## **ALLEGATO U**

### **DOCUMENTO DI VISIONE STRATEGICA**

**Allegato AdP 2017**





# 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**.



Comune di  
**Milano**

COMUNE DI MILANO

SINDACO  
Giuseppe Sala

ASSESSORE A URBANISTICA, VERDE, AGRICOLTURA  
Pierfrancesco Maran

ASSESSORE A MOBILITÀ E AMBIENTE  
Marco Granelli

Coordinamento generale alla redazione del Documento

DIREZIONE URBANISTICA  
Franco Zinna / Direttore  
Simona Collarini / Vice direttore

AREA PIANIFICAZIONE URBANISTICA ATTUATIVA E STRATEGICA  
Marco Porta / Direttore  
Michela Brambati / Responsabile Unità Ambiti di Trasformazione e Pianificazione Attuativa 1

ASSESSORATO A URBANISTICA, VERDE, AGRICOLTURA  
Demetrio Scopelliti

Hanno collaborato alla redazione del Documento

AREA PIANIFICAZIONE URBANISTICA ATTUATIVA E STRATEGICA  
Andrea De Matteis, Marco Lameri, Antonella Renna (AMAT)  
Monica Moschella, Valerio Zauli  
Carmen Bozzetti, Milli Donato

AREA PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE  
Carmen Salvaggio (AMAT)  
Marino Bottini, Stefano Casagrande, Annapaola De Lotto

AREA PIANIFICAZIONE TEMATICA E VALORIZZAZIONE AREE  
Giancarlo Tancredi / Direttore  
Matteo Colombo, Luca Re Sartò

AREA BONIFICHE  
Mario Lagorio / Direttore  
Chiara Monguzzi

DIREZIONE MOBILITÀ AMBIENTE ENERGIA  
Filippo Salucci / Direttore

AREA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ  
Stefano Riazola / Direttore  
Federico Confalonieri, Stefano Mondani

DIREZIONE ECONOMIA URBANA E LAVORO  
Renato Galliano / Direttore

AREA SMART CITY  
Alessandro Manfredonia, Susanna Molteni, Piero Pelizzaro

Con il contributo di

AMAT  
Gloria Zavatta/ Amministratore Unico  
Pietro Gargioni  
Mariasilvia Poltronieri / Progetto grafico

CENTRO STUDI PIM  
Franco Sacchi / Direttore  
Elena Corsi, Dario Corvi

Il documento è stato elaborato con la collaborazione di un gruppo di lavoro del

POLITECNICO DI MILANO

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E STUDI URBANI  
Gabriele Pasqui / Coordinatore  
Paolo Galuzzi, Franco Infussi, Laura Montedoro, Corinna Morandi, Laura Pogliani, Giorgio Vitillo  
con Elena Fontanella, Claudia Parenti, Paola Piscitelli

DOCUMENTO DI  
VISIONE STRATEGICA  
**SCALI FERROVIARI**

GIUGNO 2017

Pierfrancesco Maran

Assessore Urbanistica, Verde e Agricoltura  
Comune di Milano

Milano, dopo l'Expo del 2015, è una città in profonda trasformazione. Crescono gli abitanti, soprattutto quelli tra i 20 e i 40 anni, con dati molto evidenti nella popolazione universitaria che è incrementata del 15% in 10 anni. Aumentano i turisti, +12% dal 2014 al 2016 e questo ha effetto anche sull'occupazione, +5% nell'ultimo triennio.

Gli scali possono e devono essere l'occasione per consolidare questo trend che cerca di coniugare dinamismo della città, attrattività internazionale, qualità della vita. Per farlo ci poniamo alcuni obiettivi ben precisi.

Sarà la prima occasione per considerare il verde una vera e propria *“green infrastructure”*. Non è solo un tema quantificabile, oltre 675mila m<sup>2</sup> pari al 65% delle aree che non serviranno più al servizio ferroviario. 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.

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.

È poi indispensabile che gli scali contribuiscano a creare nuovi posti di lavoro. Almeno il 30% delle volumetrie saranno dedicate a 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, lo scalo 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.

La nostra città sta puntando, molto, sulla fascia anagrafica 20-40 anni. Per questo in particolare gli scali di Lambrate e Greco avranno funzioni abitative fortemente legate alla residenza universitaria. Negli scali di Farini e Romana l'offerta di case vuole rispondere alle esigenze della classe media cercando, nel solco della tradizione milanese, di creare quartieri misti con offerte per ogni reddito, dalle case di pregio fino all'edilizia popolare.

La rigenerazione degli scali toglie una barriera tra centro e periferia. Migliorare le condizioni sociali nelle periferie è l'obiettivo principale dell'Amministrazione comunale. Eliminare queste barriere fisiche, spesso invalicabili, avvicina le periferie al centro e si integra con il piano di investimenti da 300 milioni rivolto alle periferie.

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.

Premessa

Gli scali ferroviari

Fin dalle origini dello sviluppo delle linee di trasporto su ferro, a Milano come nelle altre città europee, la relazione inscindibile tra città e ferrovia ha determinato modificazioni decisive della forma urbana e del suo territorio. Le linee ferrate hanno interagito e modellato l'impianto del tessuto urbano, definendone gli assi di ampliamento, orientandone le trasformazioni, ma anche determinando nuovi limiti e bordi.

Se da un lato la ferrovia ha rappresentato per la città il passaggio da una dimensione locale ad una con un territorio molto più vasto, dall'altro l'infrastruttura ferroviaria ha comportato anche un forte impatto, reclamando, sin dalla metà del 1800, aree necessarie alla logistica, al funzionamento e al mantenimento del sistema ferroviario stesso, delimitando ambiti a regime speciale, zone di scali merci e movimentazione dei convogli. Gli scali ferroviari, appunto.

Vaste aree che punto di vista economico e funzionale hanno storicamente contribuito a dare un forte impulso allo sviluppo industriale e alla crescita della città, ma che in termini di morfologia urbana hanno significato consistenti impedimenti alla continuità del tessuto edificato e dello spazio pubblico, muri su cui si sono infranti i piani e i disegni della città.

A partire dagli anni '90, l'aggiornamento tecnologico del sistema ferroviario, la concentrazione delle attività logistiche in grandi impianti, la concorrenza del trasporto merci su gomma, hanno portato a un progressivo sottoutilizzo e alla dismissione di molti impianti ferroviari, a Milano come nel resto d'Italia.

Da più di un decennio, i sette scali ferroviari milanesi - Farini, Greco, Lambrate, Porta Romana, Rogoredo, Porta Genova e San Cristoforo - rappresentano 120 ettari di aree semicentrali abbandonate, enormi cesure in un crescente stato di degrado. Una volta elementi fondamentali del funzionamento economico, sociale ed infrastrutturale della città, ora elementi di discontinuità per il suo sviluppo.

Oggi, con la conclusione della fase di Accordo di Programma, ha finalmente avvio un lungo percorso di "restituzione" dei terreni ad uso ferroviario alla città, attraverso l'impostazione di un processo di rigenerazione di queste aree entro un quadro strategico complessivo.

Un'occasione epocale di completamento e ricucitura della forma urbana.

Le aree ricomprese negli ex scali ferroviari 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 medesime sono ricomprese sia aree ormai dismesse che aree ancora strumentali all'esercizio ferroviario. La società FS Sistemi Urbani (FS SU), controllata al 100% da Ferrovie dello Stato (Gruppo FS), ha il mandato di valorizzare le proprietà del gruppo non strumentali alle attività di trasporto in tutta Italia.

→



# OBIETTIVI

<b>1 FINALITÀ DEL DOCUMENTO</b>	13
1.1 Orientare il processo	14
1.2 Garantire la visione strategica	20
1.3 Rispondere ai bisogni locali	24
<b>2 FARE MILANO ATTRAVERSO GLI SCALI FERROVIARI</b>	27
2.1 I nuovi trend di sviluppo	28
2.2 Gli obiettivi per una visione urbana	32
2.3 Gli elementi chiave dell'Accordo di Programma	36

# STRATEGIE

<b>3 ALZARE LO SGUARDO. LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE AL CENTRO DELLA DIMENSIONE METROPOLITANA MILANESE</b>	41
3.1 Ripensare il nodo ferroviario. La cintura e lo sviluppo delle relazioni con l'area metropolitana	42
3.2 Riconnettere centro e periferie. Superare le separazioni rappresentate dai binari	44
<b>4 INCREMENTARE IL VERDE E LO SPAZIO PUBBLICO. VERSO UNA NUOVA INFRASTRUTTURA ECOLOGICA E SOCIALE</b>	47
4.1. Gli scali leva dello sviluppo sostenibile. Un nuovo sistema ecologico lungo i binari	48
4.2 Il parco come luogo di attività e socialità	50
4.3 Lo spazio pubblico come elemento strutturante dei nuovi quartieri	52
<b>5 SCOMMETTERE SULLA QUALITÀ URBANA. PROGETTARE LA CITTÀ DI DOMANI</b>	55
5.1 Complessità e integrazione	56
5.2 Innovazione urbana e sostenibilità	58



## GLI SCALI

<b>6</b>	<b>PROGETTARE GLI SCALI: VOCAZIONI E INDIRIZZI</b>	63
6.1	Quale città negli scali e attraverso gli scali: vocazioni e funzioni	64
6.2	Specificità delle aree e vocazioni territoriali	66
	Farini	68
	Greco	72
	Lambrate	74
	Porta Romana	76
	Rogoredo	78
	Porta Genova	80
	San Cristoforo	82

## PROSSIMI PASSI

<b>7</b>	<b>DALLA VISIONE ALL'IMPLEMENTAZIONE</b>	87
7.1	Usi temporanei. Anticipare la rigenerazione urbana	88
7.2	Garantire fattibilità e qualità del processo	90
7.3	Condividere le decisioni. Il dibattito pubblico	92



# OBIETTIVI





Contestualizzare il processo di rigenerazione degli scali nella fase di cambiamento in atto

Definire una strategia urbana di indirizzo per il futuro delle aree

Indicare principi e azioni da perseguire per il raggiungimento degli obiettivi

Costruire scenari locali coerenti con una strategia complessiva di portata metropolitana

Accompagnare lo sviluppo urbanistico in un percorso per fasi chiaro e definito nel tempo

Dare ascolto ai soggetti interessati e alla collettività



# FINALITÀ DEL DOCUMENTO

# 1

Gli Scali Ferroviari, ultimi grandi vuoti urbani a cerniera tra centro e periferia, rappresentano un'occasione imperdibile di rigenerazione urbana per Milano di cui si discute - e su cui si lavora - ormai da oltre un decennio. Nel novembre 2016, mediante una delibera di linee di indirizzo approvata senza voti contrari, il Consiglio Comunale ha espresso chiaramente la volontà della città di proseguire con il percorso decisionale avviato nel 2005 con Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane, definendo una serie di obiettivi strategici sul futuro di queste aree, che hanno aperto una nuova fase di discussione pubblica coinvolgendo decine di migliaia di cittadini.

Con riferimento al lavoro svolto nel corso degli anni, questo documento - da allegare all'Accordo di Programma tra le parti per orientare i futuri atti di pianificazione secondo una forte regia pubblica - rappresenta un'approfondimento tecnico degli obiettivi indicati dalla delibera e un'interpretazione sintetica della varietà e pluralità di temi emersi durante le successive fasi di dibattito.

Il Documento di Visione Strategica è pertanto finalizzato alla definizione di una strategia urbana di indirizzo per il futuro delle aree - una *visione* - 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 bisogni locali, dei soggetti interessati e della collettività.

**1.1 Orientare il processo**

**1.2 Garantire la visione strategica**

**1.3 Rispondere ai bisogni locali**

## 1.1 Orientare il processo

Il percorso di pianificazione delle aree ferroviarie dismesse ha avuto avvio nel 2005, quando Comune di Milano, Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) e Regione Lombardia hanno deciso di perseguire un modello di pianificazione volto a integrare rigenerazione urbana e sviluppo ferroviario. Da allora, un iter lungo un decennio ha portato nel 2015 alla sottoscrizione di un'ipotesi di Accordo di Programma (AdP) che, come previsto dal Piano di Governo del Territorio (PGT), definiva la nuova disciplina delle aree in relazione a specifici interventi trasportistici, senza però riuscire a ottenere l'approvazione a causa della mancata ratifica da parte del Consiglio Comunale.

A seguito delle elezioni del giugno 2016, la nuova Giunta Comunale ha chiaramente manifestato tra i propri obiettivi di mandato<sup>+</sup> l'intenzione e l'impegno a continuare il lavoro avviato con Regione Lombardia e FSI – gruppo che oltre a realizzare e gestire il trasporto ferroviario è proprietario delle aree - per concludere il percorso necessario all'avvio della riqualificazione degli scali ferroviari. Successivamente all'approvazione del programma di mandato le Commissioni Consiliari Urbanistica, Edilizia Privata, Sistema Agricolo Milanese e Mobilità, Trasporti, Politiche Ambientali, Energia, Protezione Civile, Animali e Verde hanno iniziato un percorso di approfondimento e dibattito che ha portato il Consiglio Comunale ad approvare senza voti contrari le linee di indirizzo circa le migliori da introdurre nel percorso di redazione dell'Accordo di Programma. In questo percorso, il Documento di Visione Strategica intende dare un nuovo impulso alla conclusione di questa prima fase del processo, approfondendo le istanze espresse dalla delibera del novembre 2016, raccogliendo e interpretando i contenuti emersi nel corso delle audizioni dei soggetti interessati effettuate dalle Commissioni Consiliari, nel percorso di ascolto svolto nei Municipi e più in generale nel dibattito cittadino, con l'obiettivo di orientare il processo di pianificazione rimesso in moto e indirizzare le fasi successive.

<sup>+</sup> Il 7 luglio 2016, il Consiglio Comunale ha approvato la Delibera n.27 contenente le "Linee programmatiche relative alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato". A riguardo degli scali ferroviari, la Giunta ha evidenziato come questi rappresentino "una formidabile occasione per ricucire parti di città, favorire la mobilità sostenibile, ricostruire infrastrutture verdi, generare un mix di funzioni e creare relazioni".

## 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

### 2005 ← AVVIO DEL PROCESSO

**Luglio** Accordo Quadro tra il Sindaco Albertini per il Comune di Milano e l'AD Elio Catania per il Gruppo Ferrovie dello Stato SpA: si definiscono gli obiettivi generali ed il percorso.

2006

2007

**Marzo** Accordo-Intesa tra il Sindaco Moratti per il Comune di Milano e l'AD Mauro Moretti FS SpA: si definiscono gli impegni delle parti nel processo.

**Luglio** Il Sindaco Moratti promuove l'Accordo di Programma in variante al PRG.

**Dicembre** Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato aderiscono all'Accordo di Programma.

2008

2009

**Aprile** Il Gruppo Poste Italiane SpA aderisce all'AdP.

**Dicembre** La Conferenza dei Rappresentanti dell'AdP adotta e pubblica la Variante urbanistica.

2010

**Febbraio** Provincia di Milano aderisce al Tavolo Tecnico dell'AdP.

**Luglio** Il Consiglio Comunale, giunta Moratti, adotta il PGT; in cui confluiscono i contenuti urbanistici dell'AdP.

2011

2012

**Maggio** Il Consiglio Comunale, giunta Pisapia, approva il PGT, ricondizionando lo sviluppo delle aree al potenziamento del nodo ferroviario.

2013

2014

**Marzo** La Conferenza dei Rappresentanti definisce gli indirizzi per la revisione dell'AdP con forte riduzione degli indici edificatori. Il gruppo Poste SpA esce dall'AdP, l'area di piazzale Lugano viene disciplinata dal PGT.

2015 ← SOTTOSCRIZIONE ADP NON RATIFICATO

**Maggio** La Conferenza dei Rappresentanti dell'AdP valida la proposta definitiva di Variante urbanistica, resa coerente con le schede di indirizzo del Documento di Piano del PGT.

**Giugno** La Città Metropolitana esprime con Decreto il parere di compatibilità con il PTCP.

**Novembre** Il sindaco del Comune di Milano, l'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, l'AD di FSI sottoscrivono l'Accordo di Programma.

**Dicembre** La mancata ratifica da parte del Consiglio Comunale fa decadere l'adesione degli enti all'AdP.

2016 ← ELEZIONI E DELIBERA DI INDIRIZZO

**Luglio** Il Sindaco Sala inserisce la rigenerazione degli scali ferroviari nelle linee programmatiche di mandato.

**Novembre** Il Consiglio Comunale approva le linee di indirizzo per la trasformazione urbanistica degli scali ferroviari con l'obiettivo di chiusura dell'Accordo entro l'estate 2017.

2017

**Giugno** Il Consiglio Comunale approva le indicazioni in tema di funzioni prioritarie e usi, temporanei e definitivi.

⋮



## L'Accordo di Programma non ratificato

Nel novembre 2015, a compimento di un lungo iter, i rappresentanti di Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane giungevano alla sottoscrizione di un Accordo di Programma, che non veniva in seguito ratificato da parte del Consiglio Comunale, richiedendo l'avvio di una nuova fase di sviluppo del processo.

L'Accordo era impostato sulla correlazione tra trasformazione delle aree e sviluppo trasportistico, mediante un impianto normativo che prevedeva il finanziamento degli interventi prioritari di potenziamento del sistema ferroviario milanese, entro un quadro strategico di sviluppo futuro condiviso con Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (RFI), attraverso il reimpiego delle plusvalenze generate dalle nuove previsioni urbanistiche. L'Accordo includeva inoltre il finanziamento delle opere infrastrutturali di riconnessione urbana tramite la previsione di extra-oneri di urbanizzazione.

In termini urbanistici, l'Accordo si fondava sui seguenti punti:

- **definizione di macro parametri urbanistici**, che rinviavano il dettaglio insediativo e funzionale alla pianificazione attuativa per ogni singolo scalo, attraverso la previsione della redazione di masterplan di coordinamento per le aree più estese;
- **flessibilità funzionale**, coerente con l'impostazione del PGT, con percentuali minime limitate alle quote di social housing, e alle funzioni non residenziali allo scalo di porta Genova;
- **perequazione interna**, sulla base delle caratteristiche dei luoghi e di specifiche scelte localizzative (es. destinazione a verde di san Cristoforo, concentrazione del 50% del social housing sugli scali dell'arco est, indici di edificabilità e percentuali di aree a verde specifici per ogni ambito);
- **assunzione degli obiettivi urbanistici specifici** per le aree indicati nelle schede del Documento di Piano del PGT: vocazioni funzionali, ricuciture, connessioni ciclopedonali, coperture mirate dei fasci binari, valorizzazione immobili testimoniali e rapporto con il contesto, nuove aree di verde fruibile.



← Il 14 novembre 2016, il Consiglio Comunale ha approvato la Delibera di linee di indirizzo in merito alla trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse, con 38 voti favorevoli, 4 astenuti e nessun voto contrario



**6 sopralluoghi**  
effettuati dalle  
Commissioni  
Consiliari agli scali  
dismessi

**17 temi**  
affrontati dalla  
Delibera di linee  
di indirizzo

## Obiettivi per l'Accordo: la Delibera di linee di indirizzo del Consiglio Comunale 44/2016

Tra settembre e ottobre del 2016, le Commissioni Consiliari n. 7 (Urbanistica, Edilizia Privata, Sistema Agricolo Milanese) e n.8 (Mobilità, Trasporti, Politiche Ambientali, Energia, Protezione Civile, Animali e Verde), hanno avviato una nuova fase istruttoria, organizzando una serie di sopralluoghi nelle aree degli scali ferroviari dismessi, allo scopo di approfondire e valutare i temi posti dall'Accordo di Programma non ratificato e dal PGT, e portare la discussione su un piano di percezione diretta, sia delle peculiarità dei luoghi che delle problematiche reali di rapporto con il contesto. L'ampiezza degli scali dismessi, la loro collocazione e chiusura rispetto ai quartieri adiacenti, le difficoltà di superarli da parte della rete stradale, ciclabile e pedonale, lo stato di avanzato abbandono, ma anche l'opportunità e urgenza di un loro riutilizzo e riqualificazione sono tra i principali aspetti colti dall'esperienza diretta dei sopralluoghi della Commissione.

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



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

## Il lavoro di ascolto delle Commissioni Consiliari e le iniziative di dibattito pubblico

A seguito della Delibera, a partire dal dicembre 2016, le Commissioni Consiliari hanno proseguito il percorso di approfondimento dei temi relativi all'Accordo di Programma e di accompagnamento del processo decisionale, in particolare toccando, in sedute dedicate ed aperte alla partecipazione dei soggetti interessati e della cittadinanza, i seguenti temi del dibattito: la scala di pianificazione metropolitana, la mobilità e il trasporto pubblico, l'abitare, il verde e gli usi temporanei. Il percorso istituzionale di coinvolgimento della cittadinanza è proseguito nei nove Municipi che - con il supporto del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano - hanno ripreso e approfondito, con riferimento alla Delibera di linee di indirizzo, i temi già affrontati nel corso del lavoro di ascolto svolto nel 2013 e 2014.

Parallelamente al processo di ascolto, le Commissioni si sono dotate di un tavolo tecnico, composto da esperti indicati dai gruppi consiliari, per approfondire i temi di maggior rilievo relativi all'Accordo di Programma. Al termine di questa fase del processo, il Consiglio Comunale ha voluto fornire un ulteriore indirizzo alla definizione dell'Accordo di Programma, in particolare toccando i temi delle funzioni da localizzare prioritariamente negli scali e dei possibili usi temporanei degli stessi.

Il dibattito pubblico avviato dal Consiglio Comunale è stato a sua volta raccolto e amplificato da tutta la città, manifestandosi in numerose iniziative di confronto e discussione che hanno coinvolto complessivamente migliaia di soggetti interessati in pochi mesi. La discussione ha visto parte attiva anche la proprietà delle aree, che, in collaborazione con il Comune di Milano e con il patrocinio di Regione Lombardia, ha attivato un workshop di idee e messo a disposizione approfondimenti di casi studio e soluzioni meta-progettuali come riferimento per l'analisi di possibili scenari futuri. Infine, proprio in vista della redazione dei contenuti di questo documento, il Comune di Milano ha promosso una serie di convegni in collaborazione con l'Ordine degli Architetti e il Politecnico, mirati ad approfondirne le principali tematiche di sviluppo: infrastrutture e rigenerazione urbana, verde, spazio pubblico e qualità urbana. Numerosi sono stati gli eventi pubblici promossi autonomamente da associazioni per approfondire il tema degli scali.



↑  
Sala Conferenze Palazzo Reale, 5 maggio 2017, convegno "Verso l'Accordo sugli Scali Ferroviari. Il verde e lo spazio pubblico: per un'infrastruttura ecologica e sociale"

**>60 mila**

stima dei soggetti intervenuti alle iniziative di ascolto e dibattito

**>20**

sedute di Commissioni Consiliari, alla presenza delle istituzioni, di associazioni ed esperti

**15**

Componenti del tavolo tecnico

A maggio 2017, l'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Milano, con l'Ordine degli Architetti PPC della Provincia di Milano e il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, ha organizzato un ciclo di incontri sul riuso degli scali ferroviari, con l'intento di accompagnare la redazione del Documento di Visione Strategica. Il ciclo, dal titolo **"Verso l'Accordo sugli Scali Ferroviari. Tre convegni per discutere"**, si articolava su tre tematiche: "Le infrastrutture ferroviarie al centro della rigenerazione urbana"; "Il verde e lo spazio pubblico, per un'infrastruttura ecologica e sociale"; "La qualità urbana, abitare i quartieri di domani". La discussione è stata alimentata a partire dall'analisi di casi studio internazionali, tra cui Parigi, Lione, Bordeaux, Amburgo, Monaco di Baviera, Berlino, Londra, Birmingham e Atlanta.



Tre giorni di grande fascino e di casino creativo che ci caricano di enormi responsabilità. Abbiamo per la prima volta sperimentato il débat public: Milano è la prima città in Italia in cui la rinascita di 1,2 milioni di metri quadri sarà fatta insieme ai cittadini. Ora è necessario tradurre le visioni emerse in questi giorni in ricadute concrete sul territorio.

Carlo Monguzzi  
Presidente della Commissione  
Mobilità, Trasporti [...]  
Comune di Milano

+ [scalimilano.vision](http://scalimilano.vision)

## L'iniziativa "Dagli scali, la nuova città"

Dopo l'approvazione della Delibera delle linee di indirizzo da parte del Consiglio Comunale, FS Sistemi Urbani, in collaborazione con il Comune di Milano e con il patrocinio di Regione Lombardia, ha promosso una fase di coinvolgimento e consultazione della città per definire priorità e obiettivi di sviluppo condivisi sugli scali ferroviari. Scopo dell'iniziativa "Dagli scali, la nuova città"<sup>+</sup> è stato istituire un processo inclusivo e collaborativo per contribuire all'avvio di una nuova fase di sviluppo urbano a partire dagli scali ferroviari.

Il primo passo di questa iniziativa è stato l'organizzazione di un workshop aperto alla città, tenutosi a dicembre 2016 presso lo Scalo Farini: un momento di discussione e condivisione, unico in Italia per proporzioni e metodo, che ha visto la partecipazione di oltre 2.000 soggetti interessati, i cui esiti sono stati espressi in un documento di sintesi operativa che ha ispirato cinque team multidisciplinari nella redazione di cinque scenari di sviluppo urbano, presentati ad aprile 2017 in concomitanza con il Salone del Mobile ed esposti in una mostra visitata da oltre 35.000 persone. Nel definire la propria visione, tutti i team hanno indicato come centrale il tema dell'agire sulle relazioni a più scale: quella internazionale, con proposte funzionali avanzate, quella territoriale, recuperando il ruolo di connessione con la regione e l'area metropolitana dell'infrastruttura ferroviaria e del sistema delle connessioni verdi e ciclabili, quella dei quartieri, che possono essere riconnessi e riqualificati a rafforzare le proprie vocazioni. A più voci è stato reclamato il ruolo centrale della strada e dello spazio pubblico, vera spina dorsale di una città più accessibile e inclusiva, attraente e sicura, testata la richiesta di destinare larga parte dello spazio non costruito a verde attrezzato e proposta una reinterpretazione della presenza e del ruolo dell'acqua. Temi che si propongono di indicare il filo rosso di una nuova fase di sviluppo della città, più ecologica e sostenibile.

**3 giorni**  
di workshop

**2000**  
cittadini intervenuti

**5 tavoli di lavoro**  
ambiente, sociologia  
architettura, trasporti,  
economia

**7 giorni**  
di mostra e  
presentazioni

**35000**  
visitatori

**5**  
scenari presentati  
dai 5 team coinvolti

### Il Workshop allo Scalo Farini

Il workshop "Dagli scali, la nuova città", che si è tenuto dal 15 al 17 dicembre 2016 presso lo scalo Farini, è stato un momento di discussione e condivisione unico in Italia per proporzioni e metodo, che ha dato nuova linfa al dibattito sul tema degli scali ferroviari, fornendo un contributo importante per la discussione in vista della definizione dell'Accordo di Programma tra Comune di Milano, Ferrovie dello Stato Italiane e Regione Lombardia.



### La Mostra al Fuorisalone

A partire dal workshop, "5 scenari per Milano" sono stati presentati da altrettanti team multidisciplinari ad aprile 2017 allo Scalo di Porta Genova.

STEFANO BOERI ARCHITETTI  
Un Fiume Verde per Milano

MAD ARCHITECTS  
Memoria e Futuro: Milano  
Rinascite

MECANOO  
Gli scali ferroviari come  
catalizzatori di vita sostenibile

MIRALLES TAGLIABUE EMBT  
Miracoli a Milano

CINO ZUCCHI ARCHITETTI  
Sette Bellissimi Broli





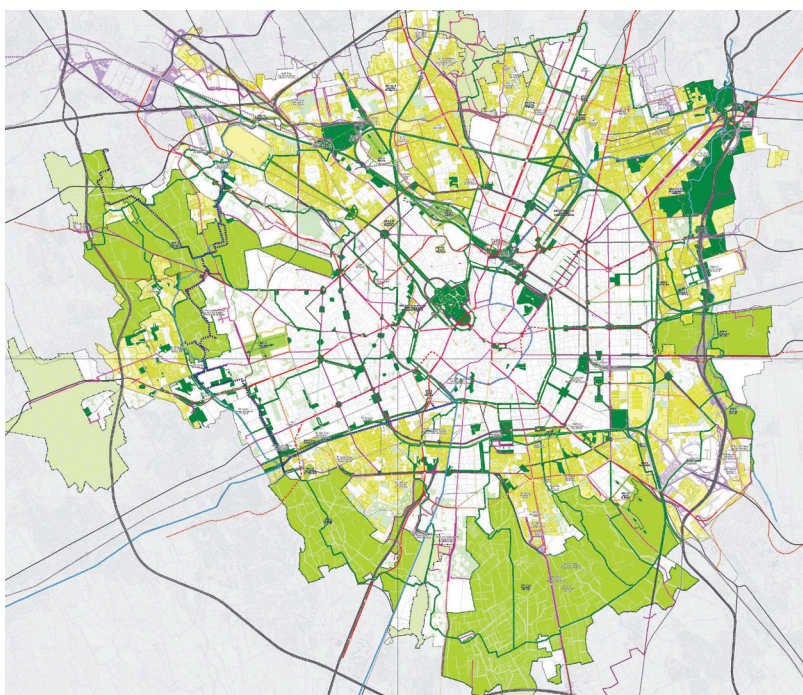
## 1.2 Garantire la visione strategica

Tra i principali obiettivi espressi dalla Delibera di linee di indirizzo per la rigenerazione degli scali ferroviari, spicca la necessità di una visione strategica, ovvero la definizione di un approccio in grado di contestualizzare questa opportunità in relazione alla scala territoriale d'intervento, agli strumenti di pianificazione - vigenti e in previsione - e ai loro principali indirizzi.

Il Comune di Milano sta affrontando una fase di profonda revisione dei documenti strategici che definiranno il futuro della città e della sua area metropolitana. Questo avviene dopo una stagione di grande innovazione degli strumenti urbanistici - iniziata nel 2005 con l'avvio della redazione del primo Piano di Governo del Territorio, cui hanno fatto seguito il negoziato per gli scali ferroviari e l'assegnazione a Milano di Expo 2015 - che ha condotto al Piano di Governo del Territorio nel novembre 2012, il quale ha inteso inquadrare il tema della trasformazione degli scali ferroviari in una visione complessiva, di rapporto sostanziale con il sistema dei grandi ambiti di trasformazione urbana.

Questa stagione ha prodotto risultati che devono essere valutati sotto la lente dei grandi cambiamenti strutturali avvenuti negli stessi anni: da una parte la rinnovata visibilità internazionale di Milano, dall'altra la profonda crisi globale del settore immobiliare e il conseguente rallentamento degli investimenti, e, non da ultimi, gli effetti potenziali dei cambiamenti climatici e la crescente sensibilità ambientale.

In questo processo, secondo i programmi dell'Amministrazione Comunale, l'Accordo di Programma sugli scali ferroviari precederà l'adozione e l'approvazione del nuovo Documento di Piano e delle varianti al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole del PGT. È quindi naturale che nuovi metodi e criteri possano essere oggetto di sperimentazione in entrambi, anche travasandosi dall'uno all'altro nel corso delle fasi di definizione dei diversi strumenti.



←  
PGT vigente,  
Documento di Piano,  
Progetto Strategico

## Gli scali nella pianificazione vigente

Gli obiettivi strategici per la rigenerazione degli scali ferroviari e il ripensamento dell'infrastruttura ferroviaria sono elementi comuni al Piano di Governo del Territorio vigente e all'Accordo di Programma, strumenti complementari che da sempre lavorano in sinergia, con disposizioni normative coordinate: le norme di attuazione del PGT prevedono infatti la procedura di Accordo di Programma per la definizione della disciplina specifica delle aree ferroviarie, correlando le previsioni urbanistiche alle strategie di sviluppo del sistema ferroviario, sia nelle disposizioni per l'attuazione delle ATU del Documento di Piano<sup>+</sup> che attraverso il dispositivo della norma transitoria.<sup>+</sup> In particolare, i due strumenti hanno in comune le seguenti questioni e obiettivi centrali per lo sviluppo urbano:

- la **rigenerazione urbana** di ampie zone dismesse e degradate come leva strategica;
- il **riassetto della cintura ferroviaria** come infrastruttura di trasporto che consente di ripensare gli obiettivi di accessibilità e mobilità con il territorio esterno e il tessuto metropolitano;
- le potenzialità di **riconnesione morfologica** delle parti di città attraversate dalla linea ferroviaria e separate dagli scali dismessi, che rappresentano la soglia, il confine netto, tra tessuti urbani compatti e consolidati, pianificati fino al 1912, e crescita quantitativa dei piani successivi;
- le strategie per le nuove aree a verde e per gli spazi pubblici che verranno generati dalle trasformazioni degli scali che rappresentano elementi chiave sia per il **disegno della città pubblica** sia come terminali delle reti ecologiche.

<sup>+</sup> PGT - Documento Di Piano, Art. 5.1.1.1.4  
<sup>+</sup> PGT - DDP, Art. 8.4

**Pagina 28** ↻  
I nuovi trend di sviluppo

<sup>+</sup> Delibera di Giunta Comunale n.2282 del 29/12/2016

## La revisione del PGT e il contesto urbanistico di riferimento

A fine 2016, il Comune di Milano ha avviato la revisione dei principali strumenti di pianificazione generale<sup>+</sup> mediante i quali sono delineati gli indirizzi strategici, i programmi e le regole per il governo delle trasformazioni urbane del prossimo futuro.

Le tendenze emerse e i cambiamenti avvenuti negli ultimi cinque anni investono infatti direttamente le strategie espresse dal Documento di Piano, la cui decadenza è prevista per legge a fine 2017, portando in primo piano il rinnovato posizionamento internazionale di Milano, la sempre più evidente e articolata domanda di qualità urbana e ambientale, la necessità non più rinviabile di affrontare e declinare in termini specifici il tema della rigenerazione del costruito, il vitale proseguimento del percorso di semplificazione dei meccanismi attuativi, sotto esame dopo la dura prova di un decennio di contrazione dell'economia e del mercato immobiliare.

Indotte dalle stesse tendenze, anche le innovazioni istituzionali e legislative cui la revisione del PGT e l'Accordo di Programma devono rispondere non sono formalità ma sostanziali mutamenti culturali, di metodo e dei modelli di pianificazione:

- **l'istituzione della Città Metropolitana** ridefinisce la scala territoriale rispetto cui formulare i quadri conoscitivi, avanzare ipotesi interpretative delle tendenze in atto, definire scenari di sviluppo della città e orizzonti di pianificazione, in particolare rispetto ai temi dell'accessibilità delle grandi funzioni, dell'assetto delle reti di mobilità, del riequilibrio dei sistemi ambientali, nonché al superamento di marginalità e squilibri che la crisi economica e immobiliare ha accentuato;
- **la riduzione del consumo di suolo**, obiettivo condiviso tra istituzioni e opinione pubblica, rende ancor più indispensabili la trasformazione di aree sottoutilizzate come gli scali e la rigenerazione urbana del costruito che li circonda;
- il continuo aggiornamento conoscitivo sui rischi che investono la città e la sua capacità di **resilienza** alle emergenze, su tutte quelle derivanti dal cambiamento climatico, e dai rilevanti fenomeni sociali in atto;
- **l'istituzione dei Municipi** che rispecchia la rinnovata attenzione al futuro delle periferie e alla loro qualità, da concretizzare mediante scelte integrate fra progetti sullo spazio fisico e progetti sociali, culturali ed economici.



---

## 1 Attrattività e inclusione

Il processo di internazionalizzazione che sta consolidando il ruolo di Milano come **città globale**, in particolare dopo Expo 2015, richiede di dare un carattere innovativo alle politiche urbane, attraverso il rafforzamento di **infrastrutture e reti** a supporto della dimensione metropolitana, prime tra tutte quelle su ferro, la promozione di investimenti in grado di generare attrattività per cittadini, imprese e turismo, la sperimentazione di modelli di sviluppo urbano che facilitino l'innovazione e l'inclusione, in chiave di sviluppo della **smart city** e della **sharing economy**.

---

## 2 Rigenerazione Urbana

Il rinnovamento della città esistente ha come struttura portante le grandi **trasformazioni urbane**: gli scali ferroviari, le caserme, le altre aree rilevanti connesse alle infrastrutture ferroviarie (Expo, Stephenson, Bovisa), nonché l'evoluzione dei grandi servizi e dei maggiori poli funzionali. I tempi di questi processi, le opportunità di **riuso** temporaneo, la **flessibilità** funzionale, l'incentivazione dei processi di bonifica sono le leve indispensabili per innescare la rigenerazione di queste aree, da attuarsi mediante strategie di intervento capaci di adattarsi alle necessità e opportunità della città.

---

## 3 Resilienza

Le politiche per il territorio e l'ambiente hanno come obiettivo primario la capacità di affrontare le principali sfide climatiche, sociali ed economiche della città, attraverso lo sviluppo di strategie urbane orientate alla gestione efficace dei **rischi ambientali** e all'adattamento ai **cambiamenti climatici**, che rendono prioritari i temi della gestione delle acque piovane e dei corsi d'acqua come risorsa, la riduzione delle emissioni attraverso l'efficienza e sostenibilità delle costruzioni, la connessione e la deframmentazione degli spazi verdi a sostegno della biodiversità.

---

## 4 Qualità degli spazi e dei servizi per il rilancio delle periferie

Il rilancio delle periferie interessa un'ampia sfera di strumenti e azioni, necessariamente intersettoriali, entro cui poter intervenire per definire il miglioramento della qualità degli **spazi pubblici** e dei **servizi** dei quartieri, fattori determinanti di valorizzazione della coesione territoriale e sociale della **città multicentrica**, in grado di limitare le disparità sociali, facilitare l'emergere delle dimensioni locali e delle **identità plurali** dei quartieri, superare i confini spaziali e sociali che li separano e marginalizzano - a partire dalle aree dismesse e dai binari.

---

## 5 Semplificazione

La semplificazione delle procedure per l'identificazione di un nuovo modello di **governance** dei processi complessi, può essere strumento abilitante e non solo regolatore della rigenerazione e dello sviluppo urbano; allo stesso modo, la **partecipazione** va intesa come strumento e risorsa attiva, dando struttura e rinnovando i percorsi di ascolto e discussione e di dibattito pubblico, promuovendo inoltre l'incentivazione alla **qualità** del progetto architettonico e urbanistico attraverso lo strumento del concorso.

## Sinergie tra il nuovo Documento di Piano e l'Accordo di Programma

+ Delibera di  
Consiglio Comunale  
n.27 del 7/7/2017

I temi e le strategie che stanno guidando la redazione del nuovo Documento di Piano sono definiti in coerenza con gli obiettivi dichiarati nelle Linee Programmatiche dell'Amministrazione Comunale<sup>+</sup>, in particolare con il criterio di bilanciamento tra il rilancio internazionale, la promozione e la crescita economica e l'attenzione alla sostenibilità, alla resilienza, alle tematiche sociali dell'inclusione e delle periferie. Ovviamente, l'occasione offerta dalla trasformazione degli scali ferroviari e dal riassetto delle reti di trasporto è un fattore determinante per la definizione delle azioni volte al raggiungimento di questi obiettivi.

Coerentemente alle strategie e agli obiettivi del nuovo Documento di Piano, 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.

L'Accordo di Programma sugli scali ferroviari e la revisione del PGT - in particolare, il nuovo Documento di Piano -, non possono che perseguire un percorso sinergico, fondato non solo sulla coerenza di obiettivi, strategie ed azioni, ma anche su una approfondita correlazione tra gli impianti regolamentari, gli schemi procedurali e la definizione dei parametri urbanistici. Se nel Documento di Piano vigente questa correlazione era stata delineata con riferimento all'AdP allora in itinere, coordinandosi nelle strategie generali di disegno urbano e nei macro obiettivi di tipo trasportistico, oggi la contestualità dei due processi consente, attraverso le strategie e il processo di ridefinizione dell'Accordo di Programma per gli scali ferroviari, un'anticipazione e sperimentazione di nuovi strumenti di pianificazione, non più esclusivamente regolatori, ma strategici e incentivanti per l'attrazione di investimenti e di innovazioni facilitanti lo sviluppo di processi trasparenti e partecipativi.

In particolare, gli elementi su cui far convergere le opportunità di sinergia fra i due strumenti riguarderanno in particolare:

- strategie e indirizzi a lungo termine, incentivanti nel lungo periodo l'attrazione di investimenti, basandosi sulla innovazione e sulla sperimentazione di nuova **qualità urbana e ambientale**;
- gli indirizzi per la definizione di regole e strumenti per incentivare **usi temporanei e progetti pilota**;
- indirizzi e strumenti per la sperimentazione di metodologie di **gestione delle problematiche ambientali**, compresa la qualità dei suoli, inerenti la resilienza e la sicurezza;
- la sperimentazione di **modalità attuative** che consentano di governare processi medio-lunghi di trasformazione del territorio in fasi diversamente articolate nel tempo, garantendo il perseguimento dei principali obiettivi pubblici.

→  
Partecipazione  
pubblica al  
questionario per la  
redazione del nuovo  
Documento di Piano  
e delle Varianti del  
Piano dei Servizi  
e del Piano delle  
Regole del PGT

### 4.398

questionari completi di valutazioni e commenti  
sui 5.499 accessi totali al questionario sul PGT.



## 1.3 Rispondere ai bisogni locali

Conformemente ad un'esplicita volontà del Consiglio Comunale, cifra del nuovo percorso avviato è l'accompagnamento del processo di rigenerazione degli scali ferroviari con un continuo confronto con la cittadinanza e le sue rappresentanze locali. In tal senso, 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.<sup>+</sup>

Le istanze raccolte su ciò che la cittadinanza auspica possa accadere negli scali e al loro intorno hanno alimentato una molteplicità di contenuti: la necessaria ricucitura urbana e delle connessioni a diverse scale, storicamente interrotte dalla ferrovia; la dotazione di nuovi spazi a verde e servizi in grado di connotare i nuovi interventi e riqualificare i quartieri contermini; il controllo della distribuzione quantitativa e qualitativa della nuova residenza, del social housing e di nuove forme dell'abitare; l'introduzione di funzioni qualificanti, capaci di generare sia lavoro ed economie innovative, sia pezzi di tessuto urbano a partire da forme d'uso anticipate e temporanee; la questione della salute e della qualità dell'aria e dell'ambiente.

Allo stesso tempo, gli scali sono stati oggetto di una lettura alla grande scala, potenziali chiavi di scelte territoriali che riguardano il ridisegno del policentrismo urbano (attraverso la creazione di nuove centralità), il filtro della mobilità in ingresso in città (mediante un ripensamento del sistema di interscambio ferro-gomma per persone e merci) e la connessione città-campagna (grazie alle possibili cuciture con i sistemi ambientali). Infine, il percorso di ascolto sugli scali è risultato un'occasione per raccogliere il desiderio crescente e la sempre più consapevole richiesta di forme di partecipazione ove trovino spazio la trasparenza del processo decisionale e la cooperazione tra le istituzioni (centrali e decentrate) e la popolazione residente.

<sup>+</sup> Questi temi sono stati restituiti in apposite cartografie preparate dal gruppo di lavoro del DASTU, aggiornando gli elaborati redatti tra il 2013 e il 2014 alla luce delle trasformazioni significative avvenute nei quartieri da allora.

### Il Municipio 1 incontra la città

Sala Alessi, Palazzo Marino, 18 febbraio 2017, "Gli Scali Ferroviari e il futuro di Città Metropolitana". Il Municipio 1 ha aperto la serie di incontri pubblici nei Municipi sul tema degli scali ferroviari.



### Il percorso di ascolto del Municipio 3

Il Municipio 3 ha integrato il proprio percorso di ascolto con la diffusione di un questionario e l'approfondimento degli scenari emersi dall'iniziativa "Dagli scali, la nuova città".





## 9 Municipi

hanno sviluppato un percorso di ascolto

## 19 incontri

complessivamente svolti

+ Alcuni Municipi hanno deciso di dare seguito al programma di ascolto della popolazione attraverso l'organizzazione di momenti successivi, quali la diffusione di questionari, la programmazione di occasioni di confronto con rappresentanze di categoria e la definizione di forme di collaborazione mediante l'alternanza scuola-lavoro con scuole superiori.

Pagina 64



Specificità delle aree e vocazioni territoriali

## L'ascolto dei Municipi

A partire dal febbraio 2017, i Municipi sono stati chiamati dalle Commissioni Consiliari ad esprimere le proprie posizioni sulla trasformazione degli scali ferroviari. La libertà di azione loro lasciata, ha portato a scelte differenti nella forma di attivazione del confronto pubblico, che sono state declinate in incontri pubblici e commissioni consiliari presso le sedi Municipali ed in assemblee in spazi non istituzionali.<sup>+</sup>

La fase di ascolto dei Municipi ha confermato la rilevanza di molti dei temi già individuati tra il 2013 e il 2014 (le connessioni, la mobilità e la logistica, gli aspetti ambientali, funzioni e servizi orientati verso un mix a favore delle fasce medio-basse della popolazione, il mantenimento e valorizzazione degli immobili presenti nelle aree), ma ha altresì arricchito il dibattito con questioni nuove o maggiormente approfondite.

Tra queste emergono: l'indispensabilità di una maggiore e migliore dotazione di verde e di una sua specializzazione (ricreativo, depurativo, anti-rumore) rispetto al luogo di insediamento, tenendo conto della diffusa sensibilità al mantenimento del verde spontaneo oggi presente nelle aree inutilizzate; la necessità di inserire il progetto di trasformazione degli scali in una dimensione trasportistica metropolitana che permetta un'attualizzazione del loro passato uso, mediante, ad esempio, la messa in connessione con le reti locali di mobilità dolce; la richiesta di valutazione del sistema degli scali in relazione alle volumetrie, da allocarsi in base a verifiche puntuali di compatibilità con i tessuti esistenti; l'urgenza di assumere un atteggiamento trans-generazionale nella creazione di maggiori opportunità di lavoro ed imprenditorialità per i giovani, al fine

di individuare nuovi servizi necessari alla scala urbana; l'interesse ad un programma di raccordo tra i vari strumenti della pianificazione comunale, del governo della città metropolitana e della pianificazione regionale, per definire scelte organiche ad un disegno d'insieme capace di cogliere il genius loci e le dinamiche trasformative in essere dei quartieri; l'importanza di considerare nella valutazione anche le dimensioni più sfuggenti e imprevedibili, quali, ad esempio, i sotto-servizi; la necessaria compresenza del tema della legalità con l'obbligo di garantire trasparenza nelle procedure di assegnazione delle aree (in primis, quelle temporanee), secondo precise procedure e forme di gestione di parti delle aree e degli immobili degli scali, così da evitare forme di uso improprio. In alcuni casi sono state avanzate proposte puntuali e specifiche per gli scali ferroviari, tese a cogliere e potenziare le vocazioni prevalenti e/o necessarie dei quartieri su cui insistono (per Lambrate-Città studi la vocazione sportiva; per Porta Romana la vocazione culturale ed economica; per Porta Genova la vocazione relativa al design e alla moda).

La verbalizzazione degli incontri municipali, redatta dal gruppo di lavoro del Politecnico di Milano, ha costituito un supporto importante per la redazione delle delibere sui principi e sulle idee per la trasformazione degli scali ferroviari da parte dei singoli Consigli di Municipio, che l'Amministrazione comunale ha raccolto e recepito nel presente documento.

### Il Municipio 6

BASE Milano, 21 marzo 2017, "Scali Ferroviari - Il futuro di Porta Genova e San Cristoforo". Tra le varie attività, il Municipio 6 ha trattato il tema degli scali ferroviari con gli studenti del Liceo Vittorini all'interno del progetto Alternanza Scuola-Lavoro.





**GRECO**  
73.526 m<sup>2</sup>

**FARINI**  
618.733 m<sup>2</sup>

**LAMBRATE**  
70.187 m<sup>2</sup>

**PORTA GENOVA**  
89.137 m<sup>2</sup>

**PORTA ROMANA**  
216.614 m<sup>2</sup>

**SAN CRISTOFORO**  
158.276 m<sup>2</sup>

**ROGOREDO**  
21.132 m<sup>2</sup>

**Promuovere la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico su ferro**

**Sostenere l'innovazione sociale e produttiva**

**Accogliere funzioni di eccellenza**

**Promuovere 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**



A vertical strip on the left side of the page shows a grayscale aerial map of Milan, Italy, with various urban structures and green spaces visible.

# FARE MILANO ATTRAVERSO GLI SCALI FERROVIARI

# 2

Milano sta cambiando, ancora una volta. Cambiano le sue dimensioni, che si estendono ben oltre i confini comunali e che coprono una grande regione urbana di oltre sei milioni di abitanti, al centro della quale si colloca una densa conurbazione metropolitana. Cambia la sua popolazione che, grazie all'immigrazione e all'arrivo di nuove popolazioni giovanili attratte dalla città più dinamica del Paese, sta lentamente invertendo il processo di declino demografico e di invecchiamento che sembrava ineludibile. Cambia la sua economia, sempre più connessa all'innovazione tecnologica, alle nuove forme di produzione e consumo, alla creatività. Milano, città da sempre resiliente al cambiamento, deve essere in grado di accompagnare efficacemente questi processi insediativi, demografici e socio-economici, contrastando i problemi complessi e le criticità che la affliggono, problemi che tutte le grandi aree urbane europee stanno cercando di affrontare: la presenza di diseguaglianze sociali e spaziali, concentrate soprattutto in alcune aree della città; la questione ambientale e del cambiamento climatico, che richiede azioni coraggiose e lungimiranti; la difficoltà di garantire servizi pubblici di mobilità accessibili e sostenibili, riducendo ulteriormente il peso del trasporto privato.

Il riutilizzo degli scali ferroviari non può certamente da solo affrontare questi problemi, né sostenere tutti i processi sociali innovativi. Tuttavia, gli scali ferroviari, per la loro dimensione e per la loro posizione nella città, per il loro essere parte di un sistema infrastrutturale fondamentale, per la loro natura di connessioni potenziali tra quartieri e parti di città, possono diventare un tassello fondamentale di una strategia urbana efficace. Una strategia 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.

**2.1 I nuovi trend di sviluppo**

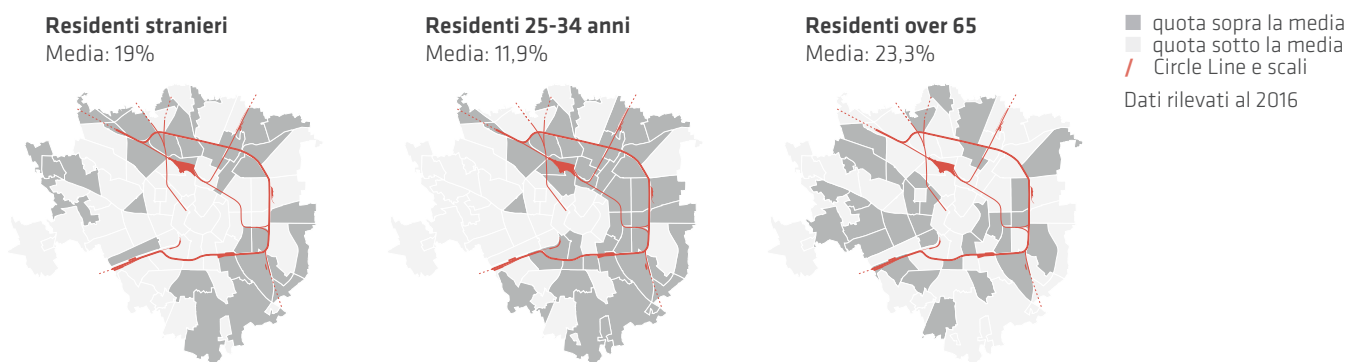
**2.2 Gli obiettivi per una visione urbana**

**2.3 Gli elementi chiave dell'Accordo di Programma**

## 2.1 I nuovi trend di sviluppo

"Milano vola", "Il baricentro a Milano", "Il futuro riparte da qui", "Milano locomotiva". La narrazione della Milano più recente ruota intorno a parole chiave che danno il senso di una città il cui ritrovato entusiasmo sta trainando – in termini di leadership, sviluppo urbano, crescita economica e delle politiche – non solo il resto della città metropolitana e della regione, ma l'intero Paese. Analizzando gli elementi quantitativi e qualitativi di questa dinamica, che si manifesta quotidianamente nell'evolversi sempre più rapido delle forme del vivere urbano, emergono tratti fondamentali per la lettura di una città che cresce in modo poliedrico, dove la vera sfida per il suo "volo" è quella di tenere insieme tutte le facce che la compongono.

Per la propria natura strategica, la pianificazione degli scali ferroviari non può esimersi dal confrontarsi con i più rilevanti fattori di cambiamento sociale, ambientale, economico, e politico, che concorrono a comporre il contesto di riferimento in cui verosimilmente si attuerà la loro trasformazione. Un nuovo orizzonte urbano, da qui a 15 anni, entro cui immaginare il futuro della città.



### Milano torna a crescere

L'ingresso in una nuova fase di sviluppo trova i primi segnali negli andamenti demografici di medio periodo: a partire dal 2008, la popolazione di Milano torna a crescere e, dal 2014, il "ritorno al centro" si evidenzia in modo netto: i residenti nel 2016 sono 1.368.590<sup>1</sup>, 75mila in più rispetto al 2008, quasi 18mila dei quali negli ultimi tre anni. Seppur con diversi scenari, le previsioni di lungo periodo danno conferma di questa crescita, avvicinando nel tempo un possibile ritorno oltre il milione e mezzo di abitanti.<sup>+</sup> Sull'incremento demografico pesa l'emersione di residenti stranieri, che crescono a ritmi importanti sia nel capoluogo che nell'intera area metropolitana. Tuttavia, sul periodo più recente, la dinamica positiva si evidenzia anche per la componente italiana, in particolare nelle coorti tra i 19 e i 34 anni, cresciute del 4% in tre anni, a conferma dell'attrattività di Milano rispetto alle realtà economicamente meno dinamiche del Paese. Sebbene un vero e proprio ricambio demografico stenti ancora ad innescarsi – gli over 75 rappresentano ad oggi il 16% della popolazione e il numero dei nuovi nati appare ancora in calo<sup>2</sup> –, è ragionevole ritenere che l'arrivo di popolazione in fasce d'età fertili potrà contribuire, nel prossimo futuro, a migliorare considerevolmente i tassi di natalità.

Tali cambiamenti demografici si riflettono sulla domanda di servizi, sul mercato del lavoro e su quello immobiliare, richiedendo una rivisitazione delle politiche di welfare e di workfare locale (educazione, assistenza e servizi sociali, servizi per il lavoro, casa sociale, ecc.). In particolare, l'invecchiamento della popolazione legato al prolungarsi dell'aspettativa di vita e la composizione sempre più frazionata e minuta dei nuclei familiari<sup>+</sup> determinano la necessità di nuove forme flessibili dell'abitare, in grado di adattarsi, sia economicamente, che temporalmente e spazialmente, al cambiare delle esigenze.

<sup>+</sup> Nello scenario medio di crescita al 2025, le proiezioni demografiche elaborate dal Comune di Milano<sup>1</sup> si attestano su un incremento a 1.418.268 abitanti. Analoghi studi elaborati dal Cresme<sup>3</sup> stimano la crescita al 2025 a 1.496.447 ab.

<sup>+</sup> La composizione dei nuclei familiari evolve rapidamente: nel 2008 le coppie sposate (con e senza figli) rappresentavano il 41% delle famiglie; nel 2015 scendono al 36%, mentre crescono tutte le altre tipologie, dai conviventi, ai single, ai nuclei monogenitoriali.

<sup>1</sup> Fonte: SISI - Sistema Statistico integrato - Comune di Milano

<sup>2</sup> Fonte: demo.istat.it Bilancio demografico

<sup>3</sup> Cresme, Scenari demografici a Milano, Monza-Brianza e Lodi 2001-2035

## Nuove vocazioni urbane: la città dell'università e della ricerca

Per decenni, la popolazione urbana del Comune di Milano ha vissuto una lunga fase di declino, concomitante all'allargarsi dei confini urbani e alla dislocazione di case e attività verso la cintura e l'area metropolitana - saturando il territorio tra Milano e i comuni dell'area metropolitana, più attrattivi perché considerati più vivibili e certamente più abordabili. Eppure, come detto in precedenza, da un decennio a questa parte, questa tendenza è stata ribaltata<sup>+</sup> da una nuova attrattività dell'offerta urbana "densa", legata alla concentrazione di servizi e opportunità e all'effetto delle politiche per migliorarne la vivibilità. Si tratta di un crescente desiderio di urbanità, capace di far tornare ad aumentare rapidamente il numero di abitanti, con un incremento della popolazione giovanile - in particolare i 15-34enni - che vede in Milano la migliore città italiana dove potersi formare e avviare la propria carriera lavorativa, vero e proprio trampolino di lancio verso nuove prospettive.

<sup>+</sup> In un quadro di crescita della popolazione a scala metropolitana, la dinamica è particolarmente accentuata nel capoluogo, segnalando una significativa inversione rispetto alle tendenze di deconcentrazione di lungo periodo.

I numeri sulla popolazione universitaria dimostrano come la città stia incrementando notevolmente questa sua vocazione: 33esima migliore città universitaria nel mondo (QS Index), prima in Italia, Milano ospita il 13% degli studenti universitari nazionali, con circa 171.000 iscritti<sup>4</sup>, di cui il 7% stranieri. Non a caso, proprio l'università è stata il motore delle più grandi rigenerazioni urbane post-industriali degli anni '90 e 2000 - da Bicocca a Bovisa - e si appresta a fare da traino anche alle trasformazioni urbanistiche dei prossimi anni, con l'ipotesi del nuovo Campus Scientifico della Statale nell'area del Post Expo e la conferma della vocazione universitaria di Città Studi - anche attraverso l'impegno, oltre che dell'Università degli Studi, dell'Università Bicocca e del Politecnico. Questa consistente crescita della popolazione studentesca si accompagna però a persistenti problemi strutturali, legati alla disponibilità di residenze universitarie e più in generale al costo degli affitti, causato da un mercato immobiliare storicamente influenzato dalla rendita, che conta circa il 65% delle case di proprietà.

<sup>4</sup> Fonte: MIUR, Anno accademico 2015-2016

## Economia e lavoro: internazionalità e classe creativa

Il tessuto produttivo dell'area metropolitana conta nel 2016 oltre 296mila imprese attive<sup>5</sup> (circa metà delle quali insediate nel capoluogo), produce il 10% del PIL italiano e vede un significativo sviluppo dell'imprenditoria internazionale (oltre il 15% delle imprese attive nel 2015). A Milano, la struttura economica per settori di attività mostra la netta prevalenza di attività terziarie (71,2% nel 2015), in crescita e con una decisa prevalenza delle attività professionali, scientifiche e tecniche, seguite da quelle commerciali (17,6% nel 2015 e con un andamento sostanzialmente stabile) e un calo del mercato industriale e delle costruzioni.<sup>+</sup>

Il crescere della classe creativa porta con sé un cambiamento radicale della struttura economica urbana, sempre più orientata alla conoscenza, alla qualità del lavoro e alla produzione d'eccellenza, accrescendo la vocazione di Milano, ormai ampiamente consolidata a livello globale, di città leader nel campo della moda, del design e della comunicazione, delle scienze della vita, della ristorazione; settori capaci di trainare l'economia urbana e richiamare forme di turismo professionale specializzato che attraggono milioni di visitatori ogni anno.

<sup>+</sup> Anche in questo caso emerge il ruolo di traino del capoluogo, dove l'incremento occupazionale è più consistente rispetto a quello registrato negli altri territori della regione urbana, specie rispetto alla media nazionale.

Le dinamiche occupazionali di medio periodo tendono ad una configurazione analoga a quella demografica: il numero degli addetti complessivi nell'area metropolitana milanese cresce lungo gli anni 2000, soffre la crisi a partire dal 2008 e mostra dal 2013 segnali di ripresa.<sup>+</sup> In particolare, negli ultimi anni, il territorio milanese ha visto il germogliare di nuovi lavori e professioni orientate alla conoscenza, all'innovazione, al recupero dell'artigianato in senso digitale, ai principi della sharing economy. Dal record di operatori di car sharing, al progetto europeo Sharing Cities, le sperimentazioni avviate nel campo della condivisione dei servizi, dalla casa, al lavoro e alle forme di mobilità, declinano un'attenzione sempre crescente alle nuove economie legate allo sviluppo tecnologico e digitale.

Eppure, la ritrovata attrattività di Milano non può nascondere la scomposizione di un vecchio modello sociale e la sua ricomposizione in nuove forme, con la presenza di nuovi soggetti, spesso altamente istruiti e formati, che agiscono in un mercato del lavoro precario, frammentato e con poche tutele. Da questo, deriva la necessità di tenere salde le pratiche dell'inclusione, specie in un'area metropolitana che, proprio per poter essere smart, deve nutrirsi anche di "lavori poveri", attività di servizio poco qualificate, lavoratori e lavoratrici che, se esclusi, rischiano di generare una crescita polarizzata, invece di un competitivo tessuto economico.

<sup>5</sup> Fonte: Registro delle Imprese CCIAA Milano, vari anni

## Trasporti, servizi, qualità degli spazi e della vita

Questi fenomeni economici e sociali, guidati dalla delocalizzazione delle attività produttive, sono stati accompagnati dall'avvio di una lunga fase di rigenerazione urbana della città, che, coerentemente all'esigenza di riduzione del consumo di suolo, ha permesso di produrre nuovi assetti e forme spaziali e che ne hanno cambiato l'aspetto estetico e funzionale, incrementando la disponibilità di servizi, aree verdi e spazi pubblici.

Oggi Milano è una città che ha messo la qualità degli spazi urbani al centro del suo sviluppo: alcune delle trasformazioni urbane più recenti hanno contribuito a cambiare radicalmente la sua struttura urbana, espandendo il centro a vocazione pedonale fino alla cerchia dei bastioni e concorrendo allo sviluppo di centralità più esterne in grado di avvicinare le periferie al centro, offrendo nuovi spazi attrattivi in ambiti finora di frontiera.

Le politiche messe in atto per migliorare la qualità della vita urbana, hanno iniziato a dare i propri frutti: dal 2010 Milano è stabilmente la 41esima migliore città al mondo in termini di vivibilità (Mercer index) e dal 2015 la seconda tra i capoluoghi italiani (Sole 24 ore). Grazie alle misure per la riduzione dell'impatto del traffico veicolare - su tutte Area C - la città tende a una decisa riduzione di auto per abitante, supportata da un elevato standard di infrastrutturazione<sup>+</sup> ed efficienza del trasporto pubblico locale con un sostanziale riequilibrio dello split modale, che si manifesta in una crescente tendenza verso la pedonalità e la mobilità sostenibile.

Dai trasporti alla sanità - la città ospita almeno dieci centri medici e ospedali d'eccellenza - Milano oggi sta ampliando e diversificando la propria dotazioni di servizi, a partire dall'offerta culturale che sta contribuendo a posizionarla tra le mete turistiche più ambite d'Italia e d'Europa, anche grazie a casi esemplari di rigenerazione urbana.

Alla "città in movimento" finora descritta, fa da contraltare però la "città di frangia", fatta di periferie, di "parti molli" (aree dismesse, abbandonate, interventi incompiuti, invenduti, ecc.), di "retri urbani", di funzioni invasive o "povere", di usi impropri, di relazioni trascurate con i comuni contermini, che richiedono specifiche politiche pubbliche ispirate da logiche inclusive, perequative e persino risarcitorie. Da questa esigenza deriva la "ossessione delle Periferie", che vede la nuova Amministrazione comunale impegnata ad affrontare il tema, quanto mai prioritario, di garantire un livello adeguato di qualità della vita in tutti i quartieri.

<sup>+</sup> La rete dei trasporti pubblici locali si compone di 4 linee di metropolitana, più la quinta attualmente in costruzione, 19 linee tramviarie, 4 filoviarie e 127 linee automobilistiche, oltre al passante e ai servizi ferroviari metropolitani

## Cambiamenti climatici, servizi ecosistemici e resilienza

A differenza del passato, come molte altre aree urbane globali, Milano oggi vive un momento di forte consapevolezza ecologica, cosciente che la propria attrattività dipenda anche da una condizione ambientale in linea con gli standard internazionali: dalla difesa del suolo agricolo ai corridoi ecologici, passando per la valorizzazione della rete idrica<sup>+</sup>, dall'impegno alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, fino alla resilienza, la città sta cercando di compiere alcuni passi fondamentali per combattere il processo di degrado ambientale, in atto ormai da decenni.

Per collocazione e caratteristiche geografiche e territoriali, Milano è una città che presenta un elevato grado di vulnerabilità agli impatti del cambiamento climatico. Le analisi dei dati storici e delle previsioni registrano un progressivo aumento delle temperature medie e della frequenza ed intensità delle ondate di calore, oltre a notevoli cambiamenti nell'intensità e frequenza delle precipitazioni stagionali: tutti fattori emersi clamorosamente in casi recenti di esondazioni, allagamenti, picchi di calore o di freddo. Inoltre, sebbene i dati dicano che il trend degli inquinanti sia in calo, anche grazie al processo di dismissione industriale e alle misure prese nell'ambito dei trasporti, gli sforzi fatti non sono ancora sufficienti a garantire la salubrità dell'aria per i milanesi, che respirano diffusamente concentrazioni di polveri molto elevate, con l'ormai ciclico manifestarsi di condizioni emergenziali a scala metropolitana e regionale.

Proprio per individuare strategie capaci di favorire la capacità della comunità e delle istituzioni a reagire in modo positivo e innovativo a queste emergenze, così come agli eventi stressanti che indeboliscono quotidianamente o ciclicamente il tessuto urbano e la sua popolazione, nel 2014 Milano è stata selezionata per il progetto "100 Resilient Cities", promosso dalla Fondazione Rockefeller, entrando a far parte di un network di città cui vengono offerti strumenti, finanziamenti, competenze tecniche e altre risorse allo scopo di avviare un percorso per lo sviluppo di una strategia di resilienza.<sup>+</sup>

<sup>+</sup> Si pensi allo studio di fattibilità per la "Riapertura dei Navigli milanesi"

<sup>+</sup> Con la nomina del "Direttore della Resilienza" verrà avviato un percorso per lo sviluppo di una strategia di resilienza per la città, che, data la concomitanza temporale, avverrà in stretta connessione con il processo di variante del PGT.

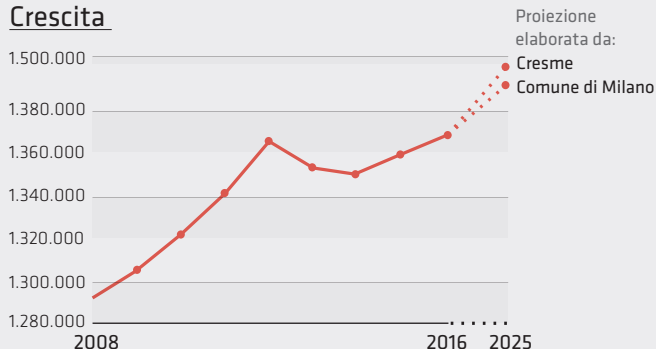
## FATTORI DI CAMBIAMENTO

### DEMOGRAFIA

#### Residenti



#### Crescita



**19% stranieri** nel 2016, + 44% rispetto al 2008

#### Studenti iscritti a Milano (2011)

#### 295.000 studenti iscritti a Milano



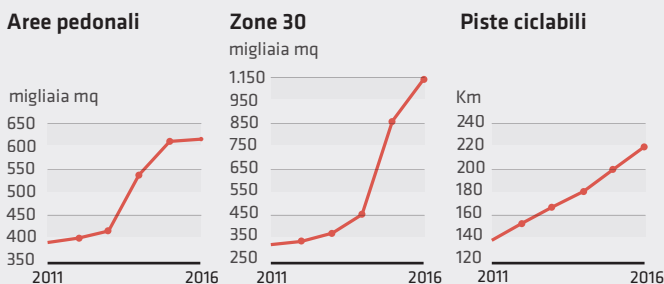
#### Studenti universitari



**dal 38% al 30%** contrazione della quota modale degli spostamenti interni al comune con autovetture, dal 2005 al 2013

**da 566 a 505 vetture ogni 1000 abitanti** calo del tasso di immatricolazione autovetture (-11%), dal 2005 al 2015

#### Spazi per gli spostamenti attivi



### LAVORO

#### Imprese (2016)

#### 296.000 imprese nell'area metropolitana

50% circa nel comune di Milano, 15% imprese straniere

#### Attività economiche (2015)

Terziario 71%

#### Milano e Italia (2016)

tra le medie imprese 8%

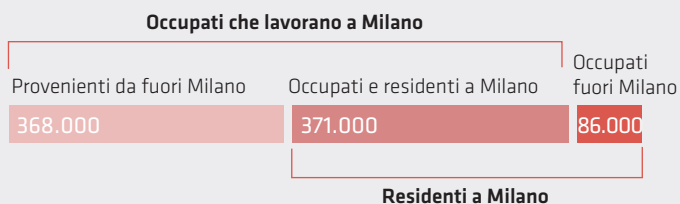
tra le multinazionali 34%

tra le ICT internazionali 69%

tra le holding di softwares 75%

#### Lavoratori a Milano (2011)

#### 739.000 occupati a Milano



### TRASPORTI E MOBILITÀ

Auto/moto private  
Trasporto pubblico  
Piedi/bici

#### Spostamenti interni a Milano

**Attuale (2016)** 37% 57% 6%

**Target di previsione** 30% 63% 7%

Studenti (2011) 22% 34% 44%

Lavoratori (2011) 36% 42% 22%

#### Spostamenti verso Milano

**Attuale (2016)** 62% 37% 1%

**Target di previsione** 55% 44% 1%

Studenti (2011) 18% 79% 3%

Lavoratori (2011) 55% 42% 3%



## 2.2 Gli obiettivi per una visione urbana

### Integrare e connettere con il "ferro": l'accordo sugli scali come politica metropolitana della mobilità sostenibile

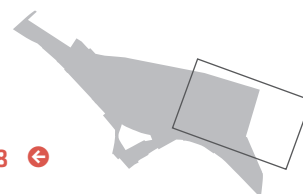
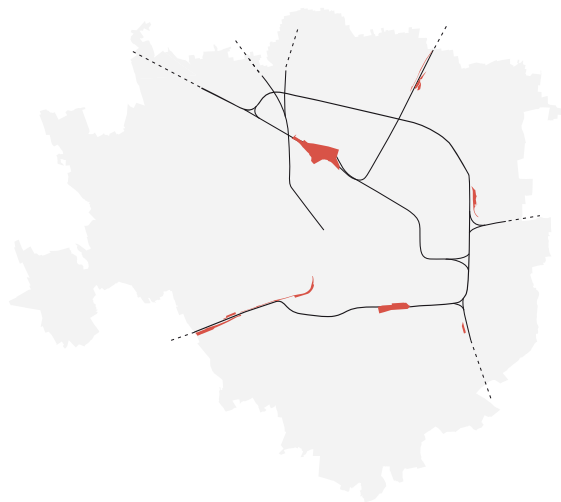
L'Accordo di Programma sul riuso degli scali ferroviari è una grande occasione per rinnovare la politica del trasporto pubblico su ferro a scala metropolitana: il Comune e la Regione possono concordare con le ferrovie la concreta realizzazione di una cintura ferroviaria che dalla direttrice nordovest di Stephenson (e addirittura da Rho) arrivi fino alla stazione di San Cristoforo, con collegamenti e frequenze di carattere urbano. Con nuove stazioni e servizi, l'accordo permetterà dunque di trasformare la cintura ferroviaria esistente in una nuova metropolitana urbana, come sperimentato in molte grandi città europee, garantendo una connessione non radiocentrica, rapida, frequente e sicura tra aree e quartieri periferici.

D'altra parte, la strategia che sottende all'accordo non è riducibile al miglioramento del trasporto su ferro negli angusti confini del comune di Milano. Si tratta invece di ripensare l'adeguamento del servizio ferroviario regionale attuato attraverso l'accordo sugli scali alla dimensione metropolitana, lavorando sui nodi di interscambio, incrementando linee e servizi suburbani e favorendo l'accessibilità dei pendolari e dei city users alle polarità urbane e territoriali (con una visione di scambio e non solo centripeta) servite dalle linee del trasporto regionale.

Inoltre, la rigenerazione delle aree consente di supportare la mobilità locale, favorendo una efficace politica di ricucitura tra diverse parti di città (in particolare negli scali di più ampie dimensioni), anche attraverso la permeabilità e l'interconnessione tra impianti ferroviari e trasporto pubblico urbano (metropolitana e linee di superficie) e la realizzazione di una viabilità di connessione comprensiva di una rete di ciclabilità già in parte prevista dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

È altresì importante ripensare la cintura ferroviaria come una occasione per potenziare lo scambio modale con la logistica delle merci, individuando opportuni ambiti che possano svolgere il ruolo di piattaforme dell'ultimo miglio e modalità di distribuzione non inquinanti, contribuendo a migliorare nel tempo la qualità dell'aria. Infine, il riuso degli scali deve essere l'occasione per sperimentare nuovi modelli di mobilità sostenibile: piste ciclabili interconnesse, zone 30 e car free all'interno dei nuovi insediamenti, nonché promozione delle forme di cambio modale sostenibile in prossimità dei nodi del nuovo sistema infrastrutturale.

Immagini aeree degli scali.  
Anno scatti: 2016  
Per gentile concessione FSSU



Pagina 68 ←  
Farini



➔ Pagina 41  
Alzare lo sguardo. Le infrastrutture ferroviarie al centro della dimensione metropolitana milanese



Incrementare il verde e lo spazio pubblico. Verso una nuova infrastruttura ecologica e sociale

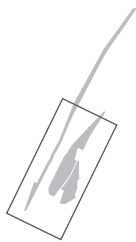
Il disegno urbanistico per gli scali ha dunque bisogno di una attenzione allo specifico contesto di ciascuna area, ma anche di un disegno spaziale strategico nel quale le singole trasformazioni vanno opportunamente collocate.

Il riuso degli scali ferroviari è un'azione di risarcimento ambientale. Aree che oggi sono del tutto precluse all'utilizzo da parte dei cittadini, recintate e nascoste, nelle quali sono presenti fenomeni di rinaturalizzazione ma anche di degrado e di usi impropri, che necessitano di una bonifica, saranno rimesse a disposizione della città.

In un contesto di crescente domanda di spazi aperti, di verde e di servizi pubblici, ma anche di luoghi della socialità, di residenze per tutti i ceti sociali, di nuovi luoghi del lavoro, gli scali rappresentano un patrimonio fondamentale per una politica urbanistica ecologica, capace di rispondere a diverse questioni emergenti nella città. L'intervento sugli scali è una grande operazione di riconquista di aree che oggi rappresentano ferite nella carne della città, luoghi di separazione tra quartieri storici e nuove aree in trasformazione. In questo senso, i nuovi progetti per gli scali dovranno essere attenti al contesto specifico in cui operano, alle necessità e ai bisogni locali, alle esigenze espresse dalle molteplici popolazioni urbane. Gli scali, per queste ragioni, vanno pensati e progettati non solo come sistema ma anche in relazione ai quadranti urbani nei quali sono collocati, e in

quel contesto diventano un tassello centrale di una più generale strategia spaziale urbana. Scalo Farini tra Porta Nuova - Garibaldi e Bovisa; l'asse sudovest / sudest che va dallo scalo di San Cristoforo a Rogoredo, disegnando un tracciato infrastrutturale e ambientale che connette la città del XX secolo con nuove aree in fase di trasformazione e quartieri sui quali è in corso una difficile opera di rigenerazione; Lambrate e Greco come occasioni di ricucitura urbana nel quadrante nord-est.

Per questa ragione gli scali devono essere pensati come grandi aree di riequilibrio ambientale, nelle quali parchi e giardini, ma anche spazi aperti per il tempo libero e la condivisione, siano in grado di accogliere e ospitare in sicurezza giovani e anziani, residenti e utilizzatori temporanei, italiani e stranieri. Per questa ragione i nuovi quartieri e le nuove attività che si insedieranno negli scali dovranno essere luoghi di sperimentazione della qualità urbana, garantendo accessibilità, sicurezza e benessere, sperimentando dal punto di vista edilizio ed energetico, fino ad immaginare dei quartieri car free e delle aree a impronta ecologica zero. Per questa ragione, infine, è fondamentale che gli scali possano essere da subito aperti, come già è stato fatto in parte durante Expo 2015, rendendo visibili e praticabili in sicurezza questi spazi per iniziative e attività di diversa natura. Una politica degli usi temporanei, a fronte del tempo necessariamente lungo della trasformazione, è parte integrante di una politica urbanistica ecologica.





## Pensare un'altra Milano: gli scali come ambiti della innovazione sociale e delle nuove economie

➔ Pagina 55

Scommettere sulla qualità urbana: progettare la città di domani

La lunga fase nella quale crescita insediativa e sviluppo economico hanno viaggiato insieme è ormai alle nostre spalle. Le nuove economie urbane hanno bisogno di nuove infrastrutture sociali e territoriali, di un contesto innovativo e plurale, di spazi flessibili e spesso di dimensioni ridotte. In questa direzione Milano è chiamata oggi a promuovere un nuovo modello di sviluppo urbano, capace di tenere insieme inclusione e innovazione, competitività e coesione sociale.

Il riuso degli scali ferroviari, in questa prospettiva, può giocare un duplice ruolo, diventando una piattaforma per la sperimentazione e l'innovazione e costruendo condizioni abilitanti per l'intelligenza della società e l'innovazione sociale.

Non si tratta solo di garantire un forte mix funzionale: la selezione delle funzioni e delle attività che potranno essere ospitate negli scali dipenderà dalle dinamiche del mercato urbano in un processo che sarà lungo e incerto. Quel che conta è definire requisiti e prestazioni per nuovi spazi, capaci di accogliere, su aree oggi sottoutilizzate, attività e lavori coerenti con un modello di sviluppo basato sulle tecnologie più avanzate ed ecocompatibili, sul risparmio delle risorse finite e dell'energia, sulla definizione di spazi flessibili e capaci di accogliere una pluralità di pratiche e di attività.

Gli scali ferroviari, anche in relazione alla loro prossimità con parti di città già soggette a processi di riuso e di rigenerazione, possono diventare piattaforme di innovazione e sperimentazione per nuove economie e nuove forme dell'abitare.

Le attività che si svolgeranno negli scali dovranno essere in grado di generare occupazione, assumendo il ruolo di polarità urbane capaci di promuovere sviluppo economico e benessere.

Per queste ragioni il riuso degli scali non è solo una politica infrastrutturale e della mobilità, o un progetto urbanistico e ambientale: è anche una strategia di sviluppo urbano, capace di interpretare la difficile esigenza di coniugare competitività e coesione, in un quadro di sviluppo che produce insieme "buoni" lavori e integrazione sociale, forme innovative di offerta abitativa per i ceti più fragili e funzioni attrattive di carattere metropolitano.

Per la loro centralità, spesso gli scali sono prossimi a processi di rigenerazione già avviati da tempo. Si pensi alla rigenerazione urbana diffusa di zona Tortona, a ridosso dello Scalo di Porta Genova; all'insediamento della Fondazione Prada e dello sviluppo immobiliare Symbiosis, attualmente in costruzione, a sud dello Scalo di Porta Romana, alla prossimità dello Scalo Farini rispetto alla trasformazione urbana di Isola e Porta Nuova.

Pagina 76 ➔

Porta Romana



Pagina 78 ➔

Rogoredo





Progettare gli scali: vocazioni ed indirizzi

Il Piano Periferie prevede lo stanziamento di fondi per sostenere azioni di riqualificazione, con particolare attenzione a cinque aree di intervento prioritario: Lorenteggio/Giambellino, Adriano/Padova/Rizzoli, Corvetto /Chiaravalle/Porto Di Mare, Niguarda/Bovisa e Qt8/ Gallaratese.

L'impegno che l'amministrazione si è assunta è quello di realizzare una serie di interventi volti a contrastare il degrado fisico degli spazi pubblici e privati, la monofunzionalità degli usi e la mancanza di connessioni, oltre ad una serie di azioni che agiscono su questioni sociali rilevanti legate alla povertà, alla disoccupazione, alla mancata integrazione sociale, agli squilibri demografici, alla carenza di legami di comunità e all'abbandono scolastico.

Scommettere sui giovani e sulle periferie: gli scali per la coesione sociale e la giustizia spaziale

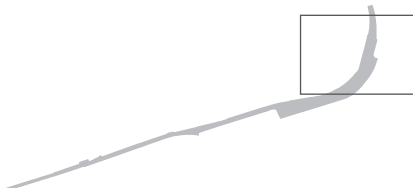
Gli scali ferroviari non possono diventare i luoghi dell'abitare esclusivi delle fasce più ricche della popolazione, quartieri verdi e bellissimi ma solo per pochi, nuove enclaves separate dal resto della città. Gli scali devono essere luoghi frequentati da popolazioni diverse, ambiti nei quali la città scommette sui giovani e sul riscatto delle sue aree periferiche.

Molti scali ferroviari sono prossimi ad aree critiche e a quartieri che presentano diversi problemi, su alcuni dei quali il Comune sta già lavorando attraverso il Piano Periferie. La rigenerazione degli scali ferroviari deve essere in grado di contribuire al risarcimento sociale e spaziale di queste aree e di questi quartieri, producendo servizi, posti di lavoro e abitazioni che guardano innanzitutto ai più giovani e alle fasce svantaggiate della popolazione.

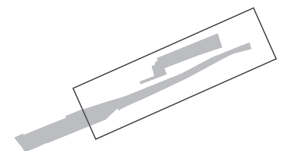
Per questo gli scali devono essere in grado di ospitare servizi di prossimità capaci di rispondere alla domanda locale e metropolitana, a partire da una offerta residenziale che privilegi l'affitto accessibile e l'accesso alla casa per le popolazioni più deboli, promuovendo nuove relazioni tra quartieri storici e nuovi insediamenti.

Per questo gli scali devono rivolgere particolare attenzione all'offerta abitativa per i più giovani, attraverso una quota consistente di residenze in affitto a prezzi accessibili e una percentuale rilevante di edilizia residenziale sociale. I nuovi quartieri che sorgono negli scali dovranno ospitare popolazioni diverse per reddito, etnia, età, culture. Per questo infine le scelte progettuali sui singoli scali dovranno essere coordinate alle politiche in atto e in via di promozione per le aree e i quartieri più prossimi, definendo modalità di integrazione con le politiche urbane e sociali e gli investimenti per la rigenerazione e il riscatto delle periferie.

Porta Genova



San Cristoforo



## 2.3 Gli elementi chiave dell'Accordo di Programma

Metodologicamente, l'Accordo di Programma è stato definito allo scopo di perseguire gli obiettivi strategici indicati dalle linee di indirizzo approvate dal Consiglio Comunale.

In termini economici, è stata ripresa l'impostazione orientata alla correlazione tra trasformazione urbanistica e sviluppo infrastrutturale, attraverso:

- il finanziamento degli interventi prioritari sul nodo ferroviario milanese propedeutici allo sviluppo della Circle Line - anche mediante il reimpiego delle plusvalenze generate dalle nuove previsioni urbanistiche;

- il finanziamento delle opere infrastrutturali di riconnessione urbana attraverso la previsione di consistenti contributi aggiuntivi agli oneri di urbanizzazione previsti.

In termini urbanistici, pur mantenendo un'impostazione orientata alla flessibilità e all'indifferenza funzionale, sono stati definiti una serie di parametri vincolanti orientati a strutturare alcuni elementi di visione complessiva da precisare e 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;

- la concentrazione delle volumetrie negli scali più accessibili, prevedendo una quota minima di funzioni non residenziali a garanzia del mix funzionale

- 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.

Infine, l'Accordo è stato volto a definire una serie di indicazioni procedurali per i prossimi passi, che riguardano in particolare:

- le condizioni per lo sviluppo di usi temporanei sulle aree oggetto della trasformazione durante le fasi di pianificazione;

- la definizione di procedure pubbliche e concorsi per la progettazione urbanistica e architettonica e l'individuazione di strumenti per il coordinamento dello sviluppo per fasi;

- il proseguo delle attività di partecipazione e dibattito nelle fasi attuative, dall'approvazione dell'Accordo di Programma all'inizio dei cantieri.

<b>Superficie complessiva</b>	1.247.605 mq
Superficie territoriale	1.037.631 mq
Superficie strumentale	193.882 mq
Viabilità esistente	16.092 mq
<b>Superficie lorda pavimento</b>	674.460 mq
<b>Verde attrezzato</b>	676.867 mq

➔ Pagina 17

Obiettivi per l'Accordo: la Delibera di linee di indirizzo del Consiglio Comunale 44/2016

←  
Dati generali dell'Accordo di Programma

**Pagina 41** ↩

Alzare lo sguardo. Le infrastrutture ferroviarie al centro della dimensione metropolitana milanese

**97**

mln € stimati per il finanziamento di interventi garantiti sulla Circle Line, di cui **>50** mln € a carico delle plusvalenze

**81**

mln € di contributi aggiuntivi garantiti per nuove infrastrutture di connessione, oltre ai **133** mln € stimati per gli oneri di urbanizzazione

**Pagina 47** ↩

Incrementare il verde e lo spazio pubblico. Verso una nuova infrastruttura ecologica e sociale

**65%**

quota minima di superficie territoriale totale in cessione per verde, fruibile attrezzato e spazi pubblici, **>50%** della superficie territoriale di ogni area

**307.000**

m<sup>2</sup> di aree in cessione per un nuovo grande parco attrezzato a Farini, **>66%** della superficie territoriale dell'area

**140.000**

m<sup>2</sup> aree in cessione per un sistema naturalistico ambientale a S. Cristoforo, **100%** della superficie territoriale dell'area

**200.000**

stima m<sup>2</sup> di connessioni ecologiche lungo i binari, su modello Rotaie Verdi + cessione delle aree dismesse per una pista ciclopedonale per Chiaravalle

**Pagina 55** ↩

Scommettere sulla qualità urbana: progettare la città di domani

**32%**

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

**30%**

quota minima delle volumetrie complessive destinata a residenza sociale e convenzionata a garanzia del mix sociale, **>44%** delle volumetrie a uso residenziale

**40%**

quota minima delle volumetrie a residenza sociale e convenzionata da destinare all'affitto

**3.400**

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)



I numeri dell'Accordo di Programma



# STRATEGIE



- Circle Line
- Stazioni esistenti
- Stazioni nuove
- Stazioni rifunzionalizzate
- Stazioni proposte dal PUMS del Comune di Milano

- Linee suburbane (Passante)
- Linee suburbane
- Linee regionali/nazionali
- Interscambi ferroviari

- Metro
- M1
  - M2
  - M3
  - M4
  - M5

- Bus/tram
- 

### La Circle Line e le nuove fermate

Scopo della Circle Line è realizzare una nuova linea di trasporto su ferro, collegando tra loro gli ambiti periferici lungo la cintura ferroviaria, attraverso l'individuazione di nuove stazioni che andranno ad aggiungersi a quelle esistenti, alcune delle quali verranno rifunzionalizzate per permettere il servizio.

### Connessione con il sistema ferroviario

La Circle Line interscambierà con le altre linee ferroviarie suburbane di Milano: insieme realizzeranno un sistema capillare interrelato. Inoltre, in specifiche stazioni, la Circle Line scambierà con le linee nazionali e regionali in ingresso a Milano.

### Connessione con il trasporto pubblico locale

Le linee del trasporto pubblico locale intercetteranno in diversi punti la Circle Line. Sia le linee della metropolitana che le linee di filobus e tram principali fermeranno in corrispondenza di alcune stazioni della Circle Line, permettendo agli utenti di raggiungere il cuore dei quartieri attraversati dalla linea.



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

# 3

La trasformazione degli scali milanesi, connessa al potenziamento del nodo ferroviario, è un'opportunità fondamentale per dare nuovo impulso alla definizione di una visione strategica della città che superi in modo deciso la struttura radiocentrica, adattandosi ad una nuova realtà multipolare.

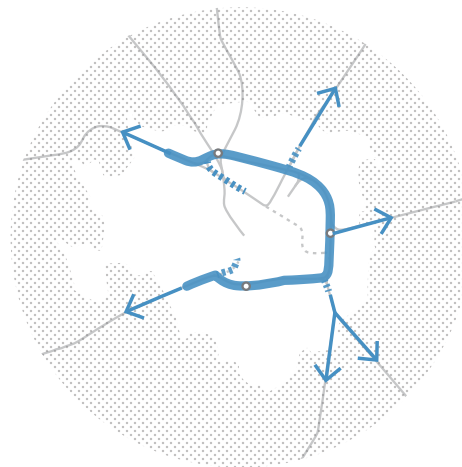
Attraverso la ferrovia, i nuovi insediamenti, collocati nell'area di prima cintura rispetto al centro di Milano e oggi solo parzialmente serviti da un trasporto pubblico efficiente, potranno contribuire alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, non più basato sull'uso dell'automobile ma su un sistema multimodale di servizi integrati, in grado di connettere l'area centrale metropolitana con la sua periferia comprensoriale.

La struttura "storica" della cintura ferroviaria della città di Milano potrebbe essere messa in grado di svolgere questa nuova funzione attraverso una densificazione delle stazioni, su cui eventualmente impostare un aumento di linee suburbane, delle frequenze e dei livelli di servizio. Per ottenere questi risultati si presuppone che gli interventi specifici per l'area di Milano vengano visti insieme ad altre operazioni che interessano il territorio e per le quali potranno essere avviati gli iter di valutazione, progettazione, finanziamento e realizzazione.

Ad un'altra scala, 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.

- 3.1 Ripensare il nodo ferroviario. La cintura e lo sviluppo delle relazioni con l'area metropolitana;**
- 3.2 Riconnettere centro e periferie. Superare le separazioni rappresentate dai binari**

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



### Strategia Da treno a metro. Rifunzionalizzare la cintura ferroviaria

La rigenerazione degli scali ferroviari è un'occasione fondamentale per sviluppare il progetto di linea di cintura che da Stephenson conduce sino a San Cristoforo, con collegamenti organizzati e gestiti alla scala urbana, caratterizzati dall'aumento delle frequenze, dalla creazione delle necessarie stazioni di interscambio, dei collegamenti con i poli d'interesse e tra le funzioni di interesse strategico; in una logica di superamento della struttura radiale verso un sistema a rete.

Per ottimizzare il funzionamento della futura linea, sono necessarie non solo nuove stazioni, ma opportuni interventi di adeguamento delle fermate esistenti, in grado di favorirne l'accessibilità e garantirne l'adeguato l'utilizzo, in particolare riguardo i tempi di accesso/uscita dagli impianti e i tempi di incarrozzamento.

La riqualificazione degli scali può inoltre determinare l'occasione per una riflessione complessiva sul futuro della mobilità milanese, in particolare in riferimento ai temi della sostenibilità (riduzione degli impatti ambientali e socio-economici degli spostamenti) e dell'integrazione (interscambio e sincronia delle diverse modalità ma anche integrazione funzionale finalizzata alla riduzione degli spostamenti).

### 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

#### \* Stazioni-porta

Stazioni di interscambio tra il sistema ferroviario urbano e le relazioni a lunga distanza

#### \* Last mile

Ultimo Miglio. Termine usato nella gestione della catena di rifornimento delle merci e nella pianificazione dei trasporti per descrivere il movimento di merci da un hub di stoccaggio verso la destinazione finale.

## 29,5 km

lunghezza Circle Line

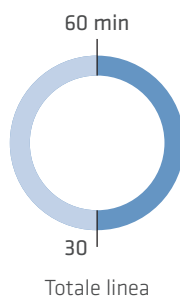
## 11 stazioni

4 esistenti, 5 nuove, 2 rifunzionalizzate, oltre alle 7 proposte dal PUMS del Comune di Milano

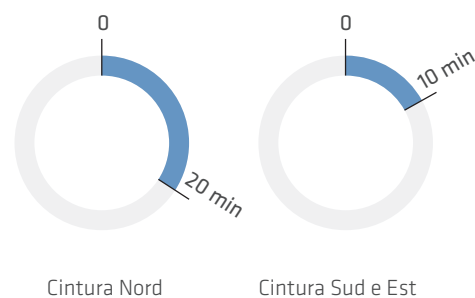
## 97 mln€

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



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

L'efficienza dei punti di interscambio tra le diverse reti di trasporto si può raggiungere affrontando il tema della continuità e della frequenza degli spostamenti, individuando un numero adeguato di interscambi e linee di frequenza coerenti. Oltre che per i viaggiatori, gli scambi potrebbero assumere questa funzione anche per le merci, costituendo il punto di partenza delle relazioni *last mile*\* verso gli utenti finali.

Le linee di intervento potranno interessare sia le infrastrutture, sia lo schema gestionale del sistema, al fine di ottenere servizi quanto più possibile efficaci, in termini di frequenza, di livello di servizio e di limitazione delle rotture di carico\*, nonché di organizzazione degli interscambi stessi. Per essere attrattive ed efficienti, le frequenze sulla linea di cintura potrebbero essere rese comparabili con quelle del TPL grazie a interventi sul piano tecnologico, su quello del materiale rotabile e su quello gestionale (omotachia\* del servizio e liberazione delle tracce orarie\*), da valutarsi con i responsabili dei servizi.

Per rendere maggiormente effettive l'integrazione degli orari e quella tariffaria\*, queste soluzioni potranno coinvolgere non solo gli aspetti trasportistici, ma i servizi ad essi aggiuntivi e complementari (parcheggi di interscambio, car e bike sharing, trasporto delle biciclette sui treni). Per un maggior efficientamento del sistema, l'uso di nuove tecnologie potrà concorrere a proporre all'utenza i servizi in modo ancor più chiaro e intelligibile, attraverso la massima uniformità e chiarezza per l'individuazione di linee e fermate e la memorizzazione dei quadri orario.

### Azioni

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

Garantire percorsi pedonali sicuri, rapidi e diretti tra le stazioni di interscambio

Considerare l'insediamento di piattaforme logistiche urbane sperimentali

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

#### \* Rotture di carico

Necessità di cambiare mezzo per poter completare il viaggio e raggiungere la destinazione

#### \* Omotachia

Uguaglianza nella velocità. Si usa quindi per descrivere i convogli che percorrono la stessa linea alla stessa velocità e effettuando le stesse fermate

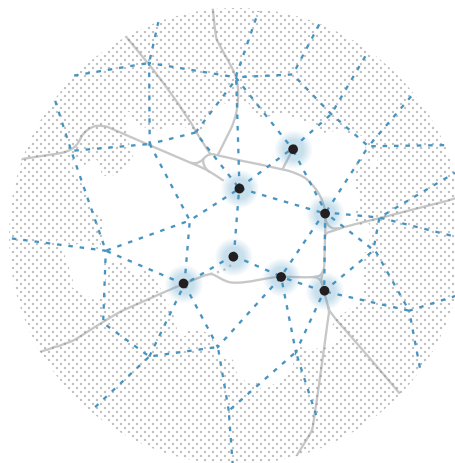
#### \* Liberazione delle tracce orarie

Aumentare la capacità dell'infrastruttura, liberandola dai treni che non devono necessariamente percorrerla

#### \* Integrazione tariffaria

Gestione delle tariffe del trasporto pubblico che consente all'utente, con un unico titolo di viaggio, di utilizzare diversi mezzi di trasporto, anche gestiti da aziende diverse.

## 3.2 Riconnettere centro e periferie. Superare le separazioni rappresentate dai binari



### Strategia Rigenerare per dare continuità alle relazioni urbane

Con la rigenerazione degli scali ferroviari, la città, fatta di maglie e relazioni, ha finalmente l'occasione di riappropriarsi di ampi territori che hanno determinato per decenni una ferita insanabile nel suo tessuto urbano.

La continuità delle strade, delle piste ciclabili, delle connessioni pedonali, e del sistema dello spazio pubblico in generale, dovrà essere l'aspetto fondante dei futuri progetti su queste aree, non solo per portare a compimento il disegno della rete di mobilità, ma per ricucire le relazioni urbane e sociali interrotte.

Nel ridisegno del tessuto urbano, le nuove connessioni dovranno tenere conto delle funzioni attrattive, in origine e in destinazione, situate all'interno - e all'intorno - dei nuovi quartieri. Le strade e le nuove infrastrutture di connessione dovranno risultare integrate nel contesto urbano - in particolare con il sistema dello spazio pubblico e delle aree a verde - e progettate in un'ottica multimodale\* in grado di garantire accessibilità\*, protezione e libertà di scelta delle modalità di movimento.

In termini di accessibilità, i collegamenti, anche viabilistici, dei contesti urbani interessati, necessiteranno di attente analisi sui livelli di utilizzo, in coordinamento con le strategie in materia di mobilità stabilite dai documenti di pianificazione vigente. Gli spostamenti pedonali e ciclabili dovranno garantire il massimo della permeabilità, attraverso percorsi protetti e sicuri (*complete streets\**), in particolare per le fasce più fragili della popolazione: bambini, anziani e portatori di handicap, secondo i principi del Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA), in corso di definizione.

#### \* Multimodale

Servizio di trasporto, passeggeri o merci, che utilizza mezzi di trasporto di diverse categorie combinati tra loro

#### \* Accessibilità

La facilità con la quale un luogo può essere raggiunto con le diverse modalità di trasporto (pubblico, privato, sostenibile...).

### 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

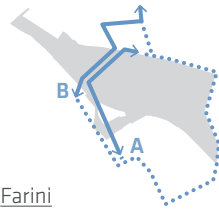


Il PUMS già definisce una serie di indirizzi per la realizzazione di una viabilità connettiva tra i quartieri, ma è fondamentale che le soluzioni vengano attentamente indagate e confermate nelle fasi successive di progettazione.

#### \* Complete streets

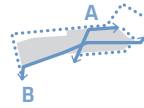
Progettazione delle strade e delle infrastrutture per la mobilità finalizzata a garantire un utilizzo sicuro a tutti gli utenti, compresi pedoni e ciclisti

**Riduzione del tempo impiegato per gli spostamenti a piedi attraverso gli scali grazie alla copertura parziale dei binari, ai ponti, alle passerelle e ai sottopassi previsti.**



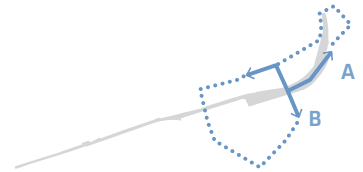
Farini

**A** Stazione S Lancetti - Stazione MM Cenisio: oggi 35', domani 16' (-19')  
**B** Villa Simonetta - Parco Bassi: oggi 50', domani 16' (-34')



Romana

**A** Fondazione Prada - Stazione MM Lodi T.i.b.b. : oggi 13', domani 8' (-5')  
**B** Giardino M. Candia - Esselunga via Ripamonti: oggi 25', domani 20' (-5')



Porta Genova

**A** MuDEC - Stazione MM Porta Genova : oggi 21', domani 14' (-7')  
**B** MuDEC - Parco B. Powell: oggi 30', domani 10' (-20')



Rogoredo

Stazione MM Porto di Mare - Parco Trapezio: oggi 20', domani 15' (-5')



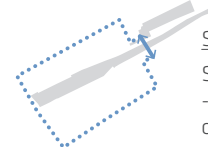
Lambrate

Stazione Lambrate FS - Via S. Faustino: oggi 27', domani 22' (-5')



Greco

Teatro Arcimboldi - Stazione MM Precotto: oggi 20', domani 15' (-5')



San Cristoforo

Stazione S San Cristoforo - Alzaia Naviglio Grande: oggi 26', domani 3' (-23')

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

Per dimensioni e posizione, a cavallo tra centro e periferia, gli scali ferroviari milanesi, grandi spazi, oggi privi di attività, rappresentano ancora, fisicamente e nell'immaginario collettivo, fortissimi elementi di interruzione delle relazioni urbane: vere e proprie barriere lunghe fino a due chilometri, che allontanano i quartieri che vi si affacciano. Con la rigenerazione di queste aree, la ferrovia tornerà a poter costituire una parte fortemente integrata della realtà urbana: la dimensione delle trasformazioni urbanistiche degli scali posti lungo la linea ferroviaria consente infatti di pensare e realizzare sistemi di relazione nuovi, come scavalchi, coperture fruibili, giardini pensili, ecc., in grado di restituire continuità al tessuto urbano e alle sue reti di connessione.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile\* recentemente adottato già definisce una serie di indirizzi per la realizzazione di infrastrutture connettive di ricucitura tra i quartieri, ma è fondamentale che le soluzioni vengano attentamente approfondite nelle fasi successive di progettazione. Parallelamente, in termini di connessioni pedonali e ciclabili, è fondamentale che venga garantita una connettività capace di massimizzare il numero di scavalcamenti con soluzioni di qualità, anticipabili nella fase di usi temporanei.

Occorre infine considerare i nodi della rete di trasporto pubblico come dei veri e propri poli attrattori, non solo per gli utenti, ma per l'intera cittadinanza; occorre che i nodi della rete siano arricchiti da funzioni urbane attrattive, polarizzate su quelli che possono assumere il ruolo di nuovi centri del tessuto urbano e metropolitano.

**\* PUMS**

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Documento che guida le strategie per la mobilità di Milano e della città metropolitana puntando sul potenziamento del trasporto pubblico, sulla valorizzazione dello spazio urbano e sulla condivisione dei mezzi.

**\* Extra-oneri**

Contributi straordinari negoziati nell'Accordo di Programma per la copertura dei costi delle Opere Pubbliche di urbanizzazione delle aree

**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 scavalcamento in continuità con i percorsi esistenti utilizzando extra-oneri

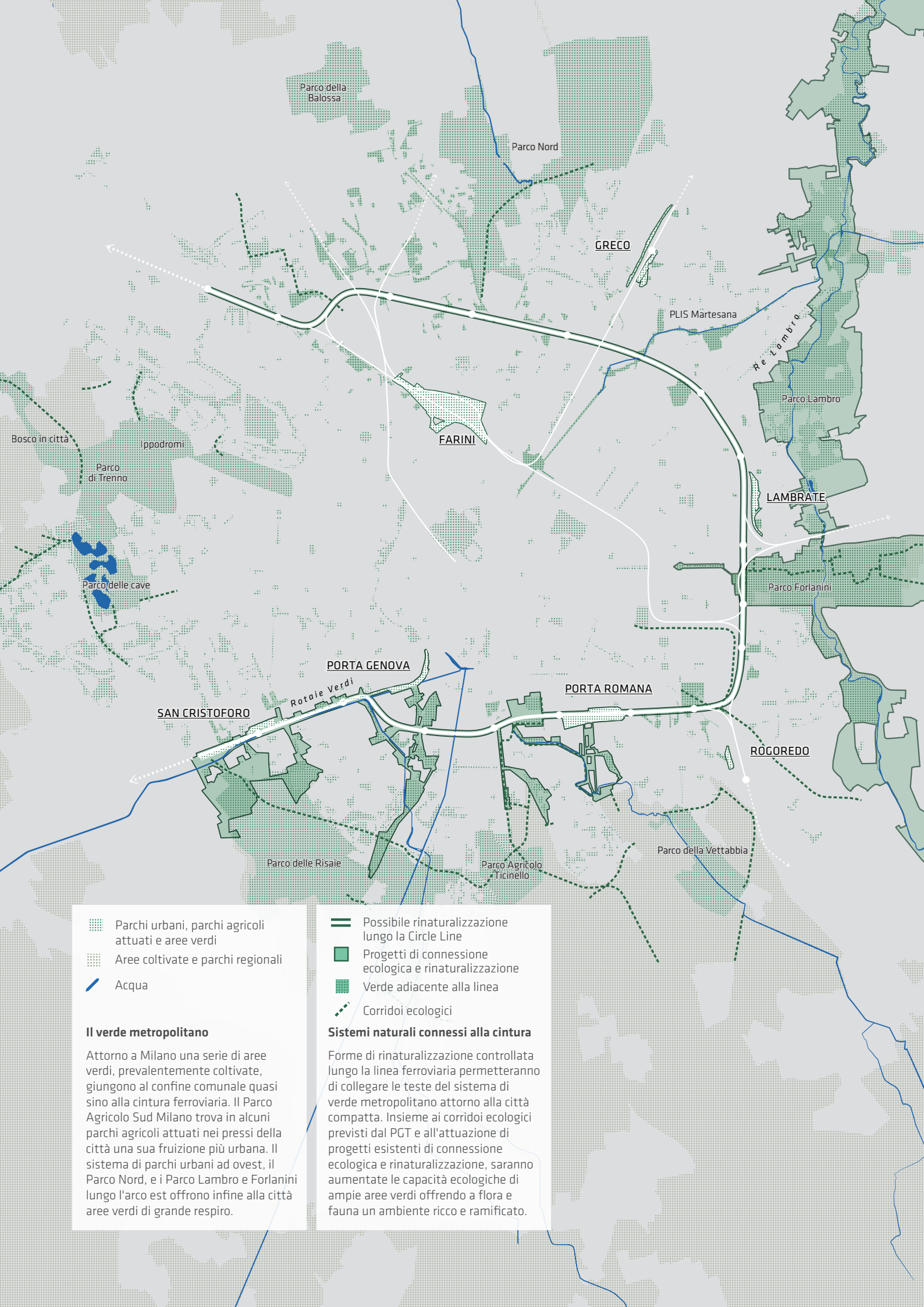
Progettare rampe e sottopassaggi integrati nelle stazioni, con spazi ampi ed adeguate soluzioni paesaggistiche (Porta Romana, Greco)

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

**\* Passerella Biki**

Nuovo passaggio ciclopedonale realizzato da FS Italiane nella stazione ferroviaria di Porta Genova, per collegare i quartieri di Porta Genova e zona Tortona/Savona in breve tempo e in massima sicurezza, senza barriere architettoniche





- 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

### Il verde metropolitano

Attorno a Milano una serie di aree verdi, prevalentemente coltivate, giungono al confine comunale quasi sino alla cintura ferroviaria. Il Parco Agricolo Sud Milano trova in alcuni parchi agricoli attuati nei pressi della città una sua fruizione più urbana. Il sistema di parchi urbani ad ovest, il Parco Nord, e i Parco Lambro e Forlanini lungo l'arco est offrono infine alla città aree verdi di grande respiro.

### Sistemi naturali connessi alla cintura

Forme di rinaturalizzazione controllata lungo la linea ferroviaria permetteranno di collegare le teste del sistema di verde metropolitano attorno alla città compatta. Insieme ai corridoi ecologici previsti dal PGT e all'attuazione di progetti esistenti di connessione ecologica e rinaturalizzazione, saranno aumentate le capacità ecologiche di ampie aree verdi offrendo a flora e fauna un ambiente ricco e ramificato.



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

# 4

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

L'occasione epocale, probabilmente unica nel suo genere, è quella 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.

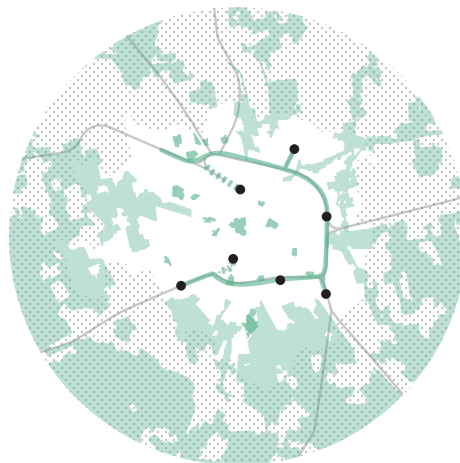
Per la propria natura di grandi vuoti, di luoghi interrotti, da sempre recintati e quindi completamente estranei al tessuto urbano, il principale effetto della rigenerazione degli scali ferroviari sarà la nuova disponibilità di spazi aperti, ad uso non solo dei nuovi quartieri, ma dell'intera città.

Se si pensa alle proporzioni di queste aree e al fatto che la loro più ampia parte sarà destinata ad aree verdi, si può facilmente intendere il potenziale di questa opportunità di cambiamento, e il possibile 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: da mero spazio risultante del rapporto tra vuoto e costruito, a sistema urbano di relazione, infrastruttura sociale di scala metropolitana, struttura portante della vita pubblica della città. Fattore determinante per il successo delle nuove trasformazioni urbane.

- 4.1** Gli scali leva dello sviluppo sostenibile. Un nuovo sistema ecologico lungo i binari
- 4.2** Il parco come luogo di attività e socialità
- 4.3** Lo spazio pubblico come elemento strutturante dei nuovi quartieri

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



### Strategia Rinverdire la città. Verde esteso, consistente e connesso

La rigenerazione delle aree ferroviarie dismesse può consentire di aumentare in modo considerevole la dotazione complessiva del verde di cui la città può disporre. Perché l'aumento possa incidere sui servizi ecosistemici\* è importante che il sistema delle aree verdi venga organizzato come rete, per formare un unico e continuo sistema di spazi verdi interconnessi, fino a raggiungere le aree agricole esterne e i sistemi territoriali. Requisiti perché le aree a verde funzionino come rete ecologica sono infatti, oltre alla dimensione e alla consistenza, la continuità, l'eliminazione o la riduzione della frammentazione, l'alto livello di connessione fra le parti, la biodiversità.

La rete ecologica del verde è per sua natura un sistema multiscalare, capace di integrare una visione a scala ampia- infrastrutturale, di connessione tra le grandi aree naturalistiche e protette - con un lavoro minuto di riconnessione e potenziamento del verde locale, attraverso una paziente ricucitura delle cesure che richiede la necessità di interventi puntuali di relazione, sugli spazi aperti e sul patrimonio costruito.

Oltre agli scali dismessi in senso stretto, il sistema della cintura ferroviaria che li interconnette ha già assunto oggi una connotazione di connessione ecologica spontanea, caratterizzata da un'elevata biodiversità vegetale e faunistica. Questa caratteristica può essere salvaguardata e incentivata, anche attraverso specifiche procedure che prevedano la gestione di questi spazi, anche quelli strettamente ferroviari, in funzione ecologica, mantenendo alto il livello di connessione, anche in termini di biodiversità, andando a ridurre i punti di frammentazione.

#### \* Servizi ecosistemici

Benefici forniti dagli ecosistemi all'uomo: supporto alla vita (ciclo dei nutrienti e produzione primaria), approvvigionamento (produzione di cibo, depurazione dell'acqua), regolazione (clima, maree), valori culturali, paesaggistici educativi, ecc.

#### \* Rotaie Verdi

Studio sulla biodiversità presente e la fattibilità di una rete ecologica lungo la cintura ferroviaria sud (2012-2015: WWF, Eliante, Comune di Milano ed RFI, supportati da Fondazione Cariplo).

### Azioni

Prevedere, per il complesso delle aree in trasformazione, che il verde sia maggiore del 65% della superficie territoriale totale

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.

Sviluppare il progetto Rotaie Verdi\* sulla cintura sud e studi di fattibilità analoghi sul resto della cintura

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

#### \* Land bridges

Ponte che nasconde la sua natura di manufatto d'ingegneria e che per larghezza e posizione garantisce la continuità del verde pubblico, del paesaggio e delle connessioni ecologiche.

#### \* Corridoi ecologici

In una rete ecologica permettono la circolazione della fauna tra aree di tutela maggiori lungo ambiti continui o sequenze ravvicinate di nicchie di minore dimensione (*stepping stones*).

## 200.000 mq

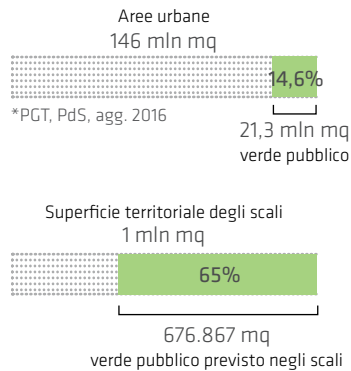
stima delle aree da rinaturalizzare lungo la Circle Line

## 81%

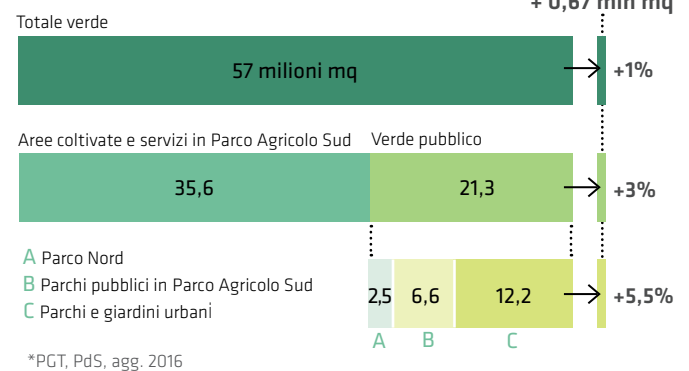
specie di flora della città di Milano rinvenute nell'area di studio del progetto Rotaie Verdi.\*

\* Progetto Rotaie Verdi 2012-2016, WWF- Elanta - Comune di Milano - RFI, supportato da Fondazione Cariplo

### Quota di verde nelle aree urbane di Milano e quota di verde previsto negli scali



### Composizione del verde a Milano e incremento grazie al verde previsto negli scali



## Strategia Risarcire l'ambiente. Verde a supporto dei servizi ambientali

Per la rigenerazione dei suoli, l'effettiva riduzione dei carichi inquinanti (bonifica) è preferibile alle messe in sicurezza, che creano vincoli per gli usi futuri per la presenza di barriere fisiche che limitano o impediscono il drenaggio, riducendo la varietà di essenze vegetali piantumabili e favorendo i fenomeni di ristagno idrico.

Uno sguardo attento alla scelta delle associazioni vegetali ed alla progettazione delle zone verdi e umide può garantire nel contempo la salvaguardia del verde spontaneo già presente, la riforestazione, il sostegno alla biodiversità e il ripristino di biotopi preesistenti, fino alla creazione di vere e proprie oasi naturalistiche, in grado di massimizzare la potenzialità drenante e la rigenerazione ambientale. In tal modo il verde urbano si inserisce e contribuisce a sviluppare sistemi, sottosistemi e reti esistenti, sia di tipo ecologico che agricolo, che possono efficacemente garantire servizi ambientali di mitigazione di varie forme di inquinamento (atmosferico, acque superficiali e sotterranee, rumore, paesaggio), contribuendo alla resilienza\* ambientale, cioè alla capacità di rispondere alle sollecitazioni che l'ambiente, in senso esteso, esercita sul sistema urbano.

Attraverso la scelta di soluzioni progettuali - degli spazi aperti e del costruito - che prevedano un incremento del grado di naturalità, basate su specifiche tecniche naturalistiche, il verde può diventare un elemento strategico nella mitigazione e nella compensazione degli effetti derivanti dai mutamenti atmosferici, contribuendo alla gestione dei fenomeni delle isole di calore\* e alla gestione del deflusso urbano delle acque; concorrendo in questo modo al miglioramento del livello di comfort microclimatico.

### \* Resilienza

La capacità di un territorio (una comunità, un eco-sistema, un sistema economico...), di fronte a eventi negativi, di reagire e persistere nel perseguire i propri obiettivi, conservando o modificando adeguatamente la sua struttura.

### \* Isole di calore

Effetto climatico a scala locale, tipico delle aree densamente urbanizzate, che provoca un incremento della temperatura

## 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\**)

Sperimentare pavimentazioni con funzione di laminazione idraulica

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

Articolare le tipologie del verde anche in funzione delle forme di gestione e manutenzione

Integrare il verde nelle nuove costruzioni

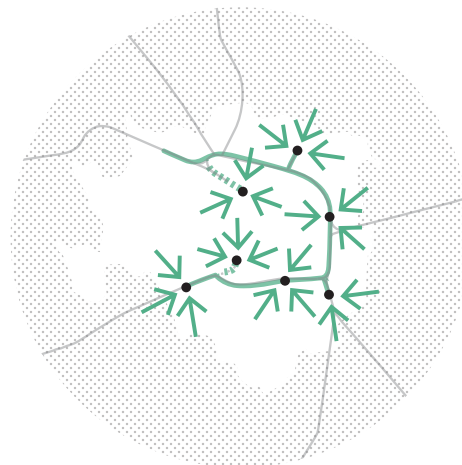
### \* Bio-remediation

Tecniche di bonifica dei siti contaminati che sfruttano diversi meccanismi di degradazione o bioaccumulo operati da organismi viventi (batteri, piante)

### \* SuDS

Sistemi di drenaggio sostenibile (*Sustainable Drainage Systems*), delle acque meteoriche che massimizzano l'infiltrazione e la laminazione, minimizzando il deflusso attraverso le reti di drenaggio tradizionali

## 4.2 Il parco come luogo di attività e socialità.



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

Gli spazi collettivi dei futuri scali ferroviari saranno caratterizzati da un'ampia disponibilità di verde, condizione che eleva il ruolo del parco urbano a nuovo cuore pulsante della vita pubblica, luogo centrale di costruzione di relazioni fisiche e sociali all'interno della città. Nella fattispecie, l'introduzione di spazi d'interazione e di socialità, orientati in particolare ai bambini e alle famiglie, potrà imprimere un nuovo carattere alle aree verdi, declinando un'idea di natura che torna protagonista nella vita delle persone e delle comunità.

Il parco, quindi, come elemento di centralità della vita collettiva, spina dorsale dei nuovi insediamenti, spazio d'ordine attorno al quale si raccolgono e trovano relazione luoghi pubblici e privati, episodi e frammenti della città. A tale scopo, il progetto del verde dovrà leggere e consolidare l'identità dei luoghi, riconoscendo i caratteri specifici che li contraddistinguono, utilizzando la memoria del paesaggio della ferrovia come strumento della composizione in grado valorizzare gli elementi di permanenza:\* i navigli, i sistemi irrigui, le trame agricole, l'archeologia industriale, il sedime dei binari.

Proprio l'integrazione fra spazio verde e spazio costruito potrà creare negli scali ferroviari un paesaggio urbano inedito, che si caratterizzi per l'armonia del rapporto tra verde e forme architettoniche, in grado di declinare forme innovative di relazione tra verde pubblico e privato, cercando connessioni e sinergie tra il parco e la strada, integrando gli spazi aperti con il costruito, alla continua ricerca della bellezza quale *conditio sine qua non* dello sviluppo urbano.

### **\* Elementi di permanenza**

Oggetto, frammento, o spazio urbano che con il permanere della sua presenza testimonia una circostanza, un momento, un fatto cruciale nella storia di un luogo.

### **Azioni**

Realizzare un grande parco urbano orientato alle famiglie allo Scalo Farini (oltre 307.000 mq)

Destinare almeno la metà della superficie di ogni area a parco e spazi aperti annessi

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



## 12.220.000 mq

Parchi e giardini urbani a Milano

\*PGT, PdS, agg. 2016

## 676.000 mq

Parchi e giardini previsti negli scali

### 3








nuovi parchi urbani di rilievo

**Farini, San Cristoforo, Porta Romana**

### Dimensione dei parchi urbani di Milano

1 Parco Lambro	773.000 mq
2 Parco Sempione	386.000 mq
3 Parco Montestella	311.200 mq
<b>4 Nuovo parco a Farini</b>	<b>307.808 mq</b>
5 Giardini Indro Montanelli	172.000 mq
6 Parco Villa Scheibler	148.000 mq
<b>7 Nuovo Parco a San Cristoforo</b>	<b>140.199 mq</b>
8 Parco dei Fontanili	125.000 mq
9 Ex Parco della Martesana	121.000 mq
... <b>15 Nuovo Parco a Porta Romana</b>	<b>93.613 mq</b>

### Quota di giardini e parchi negli scali

Farini St <b>468.301 mq</b>		66%
Porta Romana St <b>187.226 mq</b>		50%
San Cristoforo St <b>140.199 mq</b>		100%
Porta Genova St <b>88.397 mq</b>		50%
Lambrate St <b>70.187 mq</b>		60%
Greco St <b>62.189 mq</b>		60%
Rogoredo St <b>21.132 mq</b>		55%

## Strategia Verde fruibile, ricco e confortevole

Entro la fitta rete di spazi aperti che si genererà con la riqualificazione degli scali ferroviari, il sistema del verde si dovrà articolare in modo capillare e diffuso intessendo i quartieri e garantendone le relazioni. Fasce a verde, filari, boulevard, reti di piccoli giardini, ma anche grandi spazi centrali, radure e aree alberate, oasi ecologiche\*, giardini tematici e attrezzati, aree sperimentali di produzione agricola, orti urbani; la varietà di forme e tipologie delle aree destinate a verde potrà costruire a sua volta elemento di varietà di relazione tra i nuovi quartieri e quelli esistenti. La progettazione delle aree verdi dovrà porsi l'obiettivo di costruire luoghi attraenti, ricchi di spazi attrezzati, esposti correttamente al soleggiamento, sicuri, capaci di migliorare la qualità delle interazioni sociali. Parchi urbani multifunzionali e tematici, in grado di rispondere alle specifiche esigenze urbane e locali, che potranno favorire il senso di appartenenza ai luoghi, restituendo spazi vissuti e fortemente connotati: elementi cruciali per il miglioramento della vita urbana, in grado di facilitare la coesione sociale, attraverso la collaborazione tra pubblico e privato nella gestione e manutenzione degli spazi.

Per offrire occasioni di presidio e di socialità, occorrerà dilatare i tempi di apertura e insediare attività vitali lungo l'intero arco della giornata (e della settimana); all'interno dei parchi sarà infine cruciale la presenza di servizi di interesse generale attrezzati con spazi di sosta e relazione, altamente fruibili e disegnati per essere vissuti.

### \* Oasi ecologica

Aree verdi, aperte anche alla fruizione pubblica, con sistemazione prevalente naturalistica e autoctona, tale da rafforzare la funzione ecosistemica della rete di aree verdi urbane di cui fanno parte.

### \* Vocazione produttiva del verde

Capacità del verde urbano di configurarsi quale strumento di riqualificazione che consente l'attivazione di sistemi di micro produzione, il recupero della socialità e dei valori culturali legati al settore agricolo e alimentare.

## 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.)**

**Accogliere attività economiche e di svago (aree per la musica, spettacoli, bar, ristoranti, 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**

**Garantire la sicurezza degli spazi pubblici attraverso il progetto e le attività insediate (safe by design\*), limitando l'uso di recinzioni**

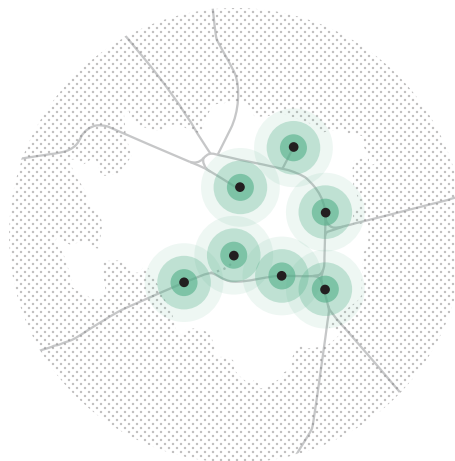
### \* G.A.S.

Gruppi di Acquisto Solidale. Soggetti, sensibili ai temi della sostenibilità e della solidarietà legati al concetto di consumo, che promuovono acquisti collettivi di beni, preferibilmente in relazione con la filiera territoriale di prossimità.

### \* Safe by design

Organizzazione degli spazi urbani pianificata e progettata in considerazione della relazione che esiste tra sicurezza e caratteristiche degli spazi, proprio perché siano sicuri nella fase di utilizzo da parte degli utenti.

## 4.3 Lo spazio pubblico come elemento strutturante dei nuovi quartieri



### Strategia La scala umana. Centralità della strada e del piano terra

Il rapporto tra il vuoto degli spazi aperti ed il pieno del costruito determina la qualità urbana e la vivibilità della città. Fattore cruciale nella progettazione dello spazio pubblico è l'attenzione alla scala umana: nella dimensione e percorribilità delle distanze a piedi, nella leggibilità della forma, così come nella definizione ed attrattività dei bordi, elementi che storicamente contribuiscono al successo dei luoghi.

I piani terra degli edifici sono determinanti per la vita della città: la presenza di attività pubbliche, negozi o spazi collettivi che accolgano le persone genera vitalità nello spazio aperto che fronteggiano. Elementi riconoscibili e *landmark*\* possono strutturare la forma dello spazio pubblico, permettendo una chiara lettura della gerarchia degli spazi urbani e delle relazioni con il contesto, orientando i flussi pedonali.

La strada deve necessariamente essere uno degli elementi di qualità del disegno dei nuovi quartieri: non solo spazio di transito e di passaggio, ma asse portante della vita collettiva. Una progettazione sapiente delle sezioni stradali permetterà l'incremento di spazi dedicati a pedoni e ciclisti, integrando la presenza di aree di sosta e relax e le stazioni del trasporto pubblico.

Come da tradizione italiana, la collocazione di nuove piazze in aree nevralgiche potrà fare da cerniera tra il sistema dello spazio pubblico e i nuovi quartieri, individuando la centralità di alcuni nodi per il densificarsi delle attività all'intorno, in particolare nei piani terra che vi si affacceranno. La presenza di cortili nelle nuove case potrà riverberare la vita degli spazi pubblici anche nella profondità di quelli più privati.

#### \* Landmark

Pietra miliare, punto di riferimento. Un segno, un edificio (un fatto) riconoscibile, visibile, utile all'orientamento. Che caratterizza con la sua presenza un luogo (o un tempo) fino a diventarne la rappresentazione

### Azioni

Strutturare i nuovi insediamenti a partire da una chiara definizione del vuoto e dello spazio aperto

Considerare lo spazio pubblico come collante delle trasformazioni urbane

Progettare spazi pubblici dal disegno e forma riconoscibile, definiti da margini costruiti ricchi di attività aperte al pubblico

Porre attenzione alla scala umana degli spazi aperti per facilitare lo sviluppo di relazioni sociali

Attivare la strada come spazio sociale, massimizzando le aree pedonali e integrando il verde e l'arredo urbano nel disegno delle sezioni stradali

Promuovere la rivitalizzazione funzionale dei cortili e la permeabilità degli spazi aperti privati

## Recinti aperti e fronti urbani prospicienti gli scali riqualificati

### A

Muri e recinti abbattibili  
totale: 19,5 km

### B

Fronti urbani compatti  
prospicienti gli scali  
totale: 5,5 km

### C

Retri aderenti ai  
perimetri degli scali  
totale: 8,5 km



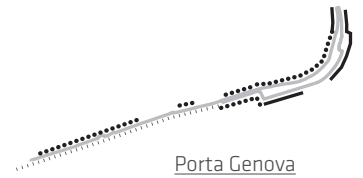
#### Farini

A 5,3 km  
B 1,7 km  
C 1,9 km



#### Romana

A 2,5 km  
B 1,4 km  
C 530 m



#### Porta Genova

A 4,8 km  
B 1 km  
C 3 km



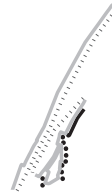
#### Rogoredo

A 465 m  
B -  
C 205 m



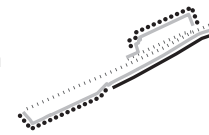
#### Lambrate

A 1,5 km  
B 100 m  
C 850 m



#### Greco

A 2,3 km  
B 390 m  
C 535 m



#### San Cristoforo

A 2,6 km  
B 890 m  
C 1,5 km

## Strategia Vitalità, accessibilità e sicurezza. L'offerta commerciale e di servizi

Per la rigenerazione degli scali ferroviari, l'ambizione è di costruire luoghi sicuri, vitali e accessibili a tutti, attraverso spazi pubblici disegnati per accogliere attività e relazioni ad ogni ora ed in ogni giorno della settimana, grazie alla ricchezza di spazi disponibili e alla loro flessibilità d'uso - anche per attività informali o temporanee - capace di adattarsi a tutte le generazioni.

Fattore determinante per il successo degli spazi pubblici è la loro percezione di sicurezza, tema su cui influisce la riduzione del traffico veicolare congiuntamente alla protezione degli spazi pedonali dai rischi e dai disagi del passaggio delle auto (sicurezza, rumore, polveri sottili, ecc.), insieme alla concentrazione di attività economiche e sociali che aumentano la presenza di 'occhi sulla strada'\* e di conseguenza le relazioni umane e la coesione sociale.

Gli spazi pubblici potranno svolgere un ruolo particolarmente nevralgico se messi in relazione ai servizi di interesse generale, siano questi i più tradizionali servizi di quartiere (asili, scuole, centri ricreativi, centri civici, biblioteche, ecc.) o hub della creatività\*, orti urbani o mercati agricoli.

Questi accoglieranno attività legate al *loisir*, allo sport, allo spettacolo, così come ad attività culturali e ricreative. Qualora necessario, potranno ospitare anche attività economiche legate al tempo libero e allo svago che sostengano direttamente la gestione e la manutenzione degli spazi aperti: luoghi in grado di sostenersi economicamente in un rapporto virtuoso tra l'interesse pubblico e quello privato - spesso disposto a investire sulla qualità come occasione di reddito.

### \* Occhi sulla strada

Teoria dell'antropologa Jane Jacobs per la quale la sicurezza della città dipenderebbe in primo luogo da un rete inconsapevole e spontanea di controlli operata proprio dai cittadini, dai loro "occhi sulla strada".

### \* Hub della creatività

Spazi catalizzatori e inclusivi, dedicati alla promozione di attività innovative, dove lo sviluppo dell'imprenditoria creativa costituisce un importante volano per lo sviluppo economico e sociale

## Azioni

Sperimentare e promuovere misure per l'insediamento ai piani terra di negozi, servizi, o spazi condominiali collettivi, anche destinati a nuove attività produttive o di impresa

Ridefinire gli spazi pedonali e carrabili, limitando la velocità del traffico veicolare, massimizzando le zone 30 e le aree *car free*\* per incentivare la fruibilità pedonale

Creare una chiara relazione morfologica tra spazi pubblici e servizi di interesse generale

Progettare gli spazi aperti perché siano disponibili per usi spontanei o eventi di carattere temporaneo

Incentivare partnership pubblico-private\* per la gestione e la manutenzione degli spazi pubblici e degli arredi

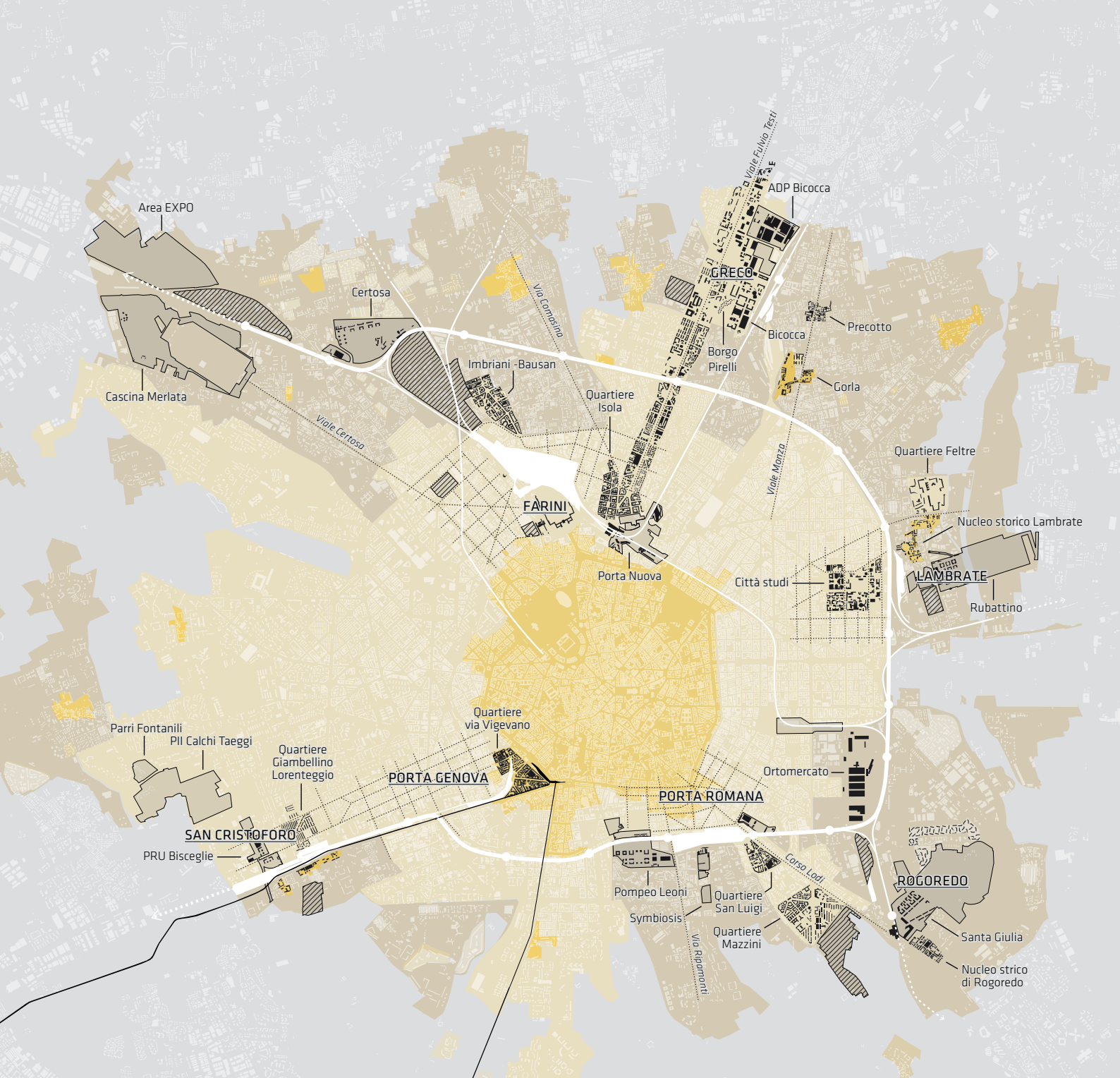
### \* Car free

Spazio dove l'uso delle automobili è ridotto o eliminato; progettato o riorganizzato in modo che gli spazi pubblici e le principali destinazioni d'uso siano facilmente raggiungibili a piedi, in bicicletta, con mezzi pubblici.

### \* Partnership pubblico-privato

Forma di cooperazione fra amministrazioni pubbliche e operatori economici finalizzate a finanziare, realizzare, rinnovare o sfruttare un'infrastruttura o la fornitura di un servizio.





- Nuclei di antica formazione
- Ambiti contraddistinti da disegno urbano riconoscibile
- Ambiti di ridefinizione del paesaggio urbano

- Aree di trasformazione urbana (ATU)
- Grandi trasformazioni
- Nuclei storici ed insiemi unitari
- Strade radiali
- Maglia stradale

**I diversi ambiti del paesaggio urbano di Milano**

Gli Ambiti di prevalenza del paesaggio urbano del PGT raccontano la crescita concentrica della città ed il consolidarsi dell'edificazione lungo le strade radiali. La cintura ferroviaria racchiude alcuni di questi ambiti e segna spesso il margine tra tessuti urbani diversi. Le aree degli scali ferroviari si trovano in una posizione nevralgica sul bordo tra parti diverse della città.

**Gli scali ed il loro contesto urbano**

Attorno alle aree degli scali si trovano episodi della città che definiscono la natura del contesto. Quartieri identitari, nuclei storici e nuovi grandi quartieri sono elementi riconoscibili; la maglia stradale della città otto-novecentesca mette in evidenza l'immettersi degli scali nella caratteristica trama di isolati di Milano; le grandi aree in trasformazione riguardano il futuro degli scali con quello di quadranti più ampi della città.





# SCOMMETTERE SULLA QUALITÀ URBANA. PROGETTARE LA CITTÀ DI DOMANI

# 5

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.

Quartieri dove lo spazio costruito sia fortemente integrato con lo spazio di relazione pubblico, semipubblico e privato, dove i modelli insediativi favoriscano la porosità e permeabilità del tessuto, caratterizzato dalla presenza di molteplici funzioni qualificanti e rappresentative, specie al piano terra.

Quartieri vivi, accessibili e interconnessi, costruiti in una logica di potenziamento e integrazione delle risorse esistenti, provvisti di spazi pubblici atti ad ospitare e stimolare le relazioni umane, capaci di integrare i luoghi di produzione, consentendo la ricucitura tra spazi produttivi e spazi abitativi.

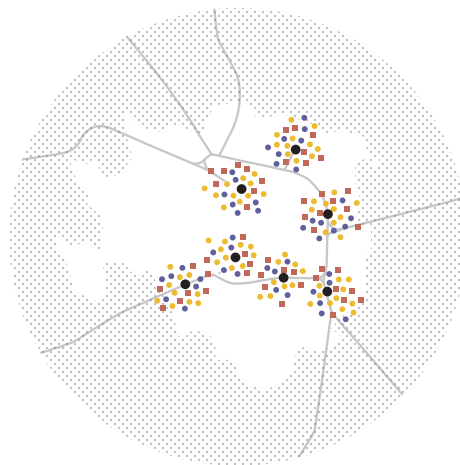
Quartieri intelligenti, dotati di tecnologie avanzate, che grazie all'accessibilità alle stazioni e all'uso efficiente delle risorse possano permettere di pensare allo sviluppo di luoghi dove potersi spostarsi senza auto e dove il fabbisogno energetico elettrico e di calore potrà essere prodotto con energie rinnovabili, riducendo i costi di servizio per utenti e fornitori.

Quartieri sostenibili, fondati su un'economia green, che potranno dare vita alla sperimentazione di forme innovative di pianificazione e progettazione tipologica, architettonica e ambientale, creando un valore aggiunto per la città, gli abitanti, l'ambiente e i committenti stessi, secondo una strategia complessiva dove tutti gli attori e le componenti coinvolte possano trarne significativi benefici.

## 5.1 Complessità e integrazione

## 5.2 Innovazione urbana e sostenibilità

## 5.1 Complessità e integrazione



### Strategia Integrazione e dialogo con i quartieri esistenti

All'interno della città, gli scali ferroviari rappresentano la soglia, se non il confine netto, tra quartieri di natura differente; in particolare, tra ambiti dal tessuto urbano compatto, caratterizzati da un disegno riconoscibile, e ambiti meno consolidati, bisognosi di rinnovamento urbano. Non a caso, si tratta del confine che spesso corrisponde a quello tra centro e periferia.

I nuovi quartieri sorgeranno a ridosso di parti di città esistente, ognuna con la sua storia, i suoi ritmi e i suoi caratteri funzionali, le sue abitudini, i suoi problemi, le sue aspettative. Per trovare l'equilibrio tra il nuovo e ciò che già esiste sarà fondamentale che il progetto urbano si confronti con il contesto per comprenderne le potenzialità e interpretare le possibili vocazioni dei quartieri, facilitando un principio di integrazione funzionale volto a creare nuove opportunità per migliorare la qualità urbana complessiva. I progetti per gli scali dismessi dovranno dunque aver cura di riconoscere le vocazioni, ricucire i tessuti, risolvere gli elementi di criticità e le fratture con l'esistente, integrando gli spazi pubblici in un disegno capace di contenere le distanze per favorire l'accessibilità pedonale e ciclabile e favorendo la riabilitazione degli edifici dismessi e dei luoghi abbandonati all'intorno attraverso la promozione di nuove destinazioni d'uso. Come detto, la continuità fisica dello spazio pubblico sarà il primo elemento d'integrazione con il contesto; la permeabilità e la porosità del vuoto rispetto al costruito il suo corollario. I bordi di contatto fra 'vecchio' e 'nuovo' saranno da intendersi non come linee di confine ma di apertura, spazi di continuità volti a garantire la massima permeabilità e attrattività, mediante l'insediamento di funzioni centrali per i quartieri.

#### \* Funzioni attrattive

Destinazioni d'uso di spazi e immobili (servizi, uffici e sportelli, istruzione, tempo libero...) capaci di accogliere e attrarre persone e utenti in modo stabile e di stimolare e consolidare la residenza

#### \* Permeabilità dei margini

Frammentazione dei piani terra, presenza di vuoti, passaggi, collegamenti... che facilitano e stimolano l'attraversamento, le relazioni, la continuità fra parti adiacenti e diverse della città

### 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

#### \* Community hub

Struttura a servizio della comunità, che articola la funzione in riferimento al bisogno: inclusione sociale, accesso ai servizi, orientamento giovani, condivisione di esperienze (startup, cooperative sociali, coworking, caffetteria...).

**674.460 mq**

Superficie lorda di pavimento totale negli scali  
**0,65 mq/mq** indice di utilizzazione territoriale

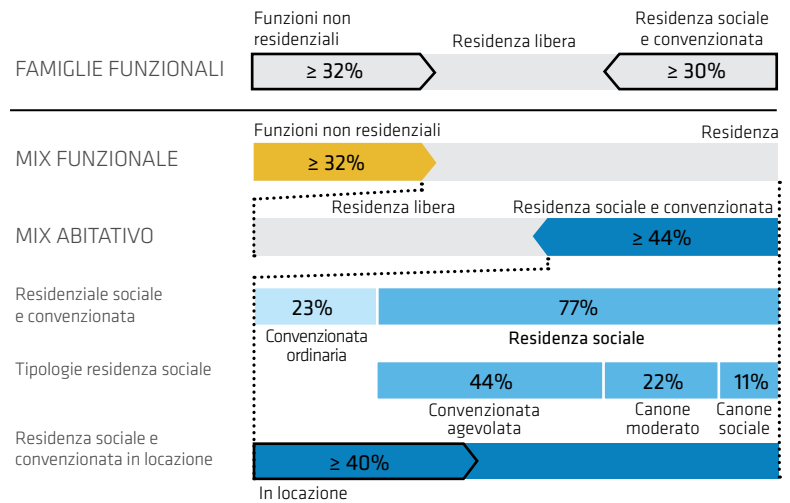
**70%**

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

- il **34%** della slp residenziale complessiva a Farini
- il **45%** della slp residenziale complessiva a Romana

**3.400**

alloggi totali di residenza sociale e convenzionata, di cui **1.360 (40%)** in locazione



## Strategia Complessità e qualità dei nuovi insediamenti

Milano ha un'identità urbana definita da una forte complessità sociale e funzionale che ben si esprime ancora oggi nella città storica, così come in quella che si è consolidata sino alla cerchia ferroviaria e in alcuni 'quartieri modello' progettati durante la sua fase di espansione. Si tratta di insediamenti spesso caratterizzati dall'isolato a cortina, densi di relazioni e di spazi di socialità, con una forte presenza di attività commerciali e artigianali al piede degli edifici; oppure di esperimenti più recenti, spesso a disposizione aperta, in cui il rapporto con il verde ha rappresentato l'elemento cruciale per la ricerca di una nuova qualità urbana. Oggi, con la rigenerazione degli scali ferroviari, è possibile coniugare questa duplice identità, articolando tutti quei fattori utili a garantire la realizzazione di parti di città compiute, riconoscibili, articolate ed eterogenee - tipologicamente, socialmente e funzionalmente - integrate con il contesto.

Nei nuovi insediamenti, la qualità dello spazio connettivo, l'articolazione del mix funzionale, la sperimentazione di tipologie insediative ed edilizie - dalla residenza libera, alla convenzionata ordinaria, alle varie forme di social housing - possono essere l'occasione per offrire forme di abitare nuove, in grado di garantire ricchezza e qualità urbana, evitando gli effetti strani della mono-funzionalità e il rischio della segregazione sociale o della mancanza di identità. L'individuazione di spazi collettivi di comunità potrà contribuire a costruire relazioni intermedie tra lo spazio pubblico e quello domestico, evitando discontinuità e favorendo l'integrazione fra funzioni differenti.

### \* Co-working

Nuova modalità di condivisione di luoghi ed esperienze di lavoro, che mette in relazione professionalità diverse all'interno di spazi condivisi a basso costo e che crea nuove e impreviste sinergie

### \* Start-up

Nuova impresa con forte capacità d'innovazione, configurata secondo un modello che le consente di crescere in modo esponenziale con impiego di risorse limitate, anche sfruttando le economie di scala.

## Azioni

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

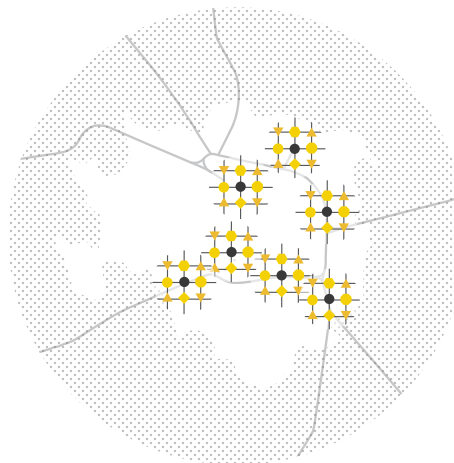
Promuovere il mix funzionale nei quartieri valorizzando i piani terra degli edifici con spazi flessibili da dedicare ad attività non residenziali, in grado di arricchire le tipologie abitative

Prevedere articolazione di diverse tipologie edilizie - dalla residenza libera, alla convenzionata ordinaria, alle varie forme di *social housing* - per garantire il mix sociale

Promuovere negli edifici 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

## 5.2 Innovazione urbana e sostenibilità



### Strategia Pianificare la città sostenibile. *Smartness\**, efficienza, innovazione

Gli scali si propongono di diventare laboratori di sperimentazione per l'innovazione attraverso una progettazione urbana sostenibile, in grado di integrare temi urbanistici (tutela, recupero, qualità dello spazio, densità), ambientali (acqua, aria e rumore, suolo) e della mobilità (trasporti ed accessibilità) con studi economici, sociali e di processo. A tal scopo, la progettazione dei nuovi spazi urbani dovrà tenere in considerazione i principi della bio-edilizia, attraverso l'utilizzo di materiali ecosostenibili e innovativi, anche avvalendosi di protocolli di certificazione (es. Leed). I principi della città intelligente (*smart city*) e dell'efficienza potranno agire sui diversi ambiti: lo spazio pubblico, il quartiere e l'edificio, secondo la filosofia della rete per cui ogni elemento funziona bene autonomamente, ma tutti insieme funzionano meglio.

I quartieri di nuova concezione potranno essere concepiti attraverso lo sviluppo di *smart grid\**, a loro volta alimentate di informazioni attraverso la dotazione di sensori connessi in rete in grado di monitorare diversi parametri (qualità dell'aria, rumore, calore, presenza umana, movimento, ecc), anche attraverso la sperimentazione di nuovi elementi di arredo (*smart lighting\**, totem informativi, schermi) che consentono un monitoraggio diffuso e continuo. Per creare una maggior consapevolezza tra gli abitanti, le informazioni raccolte potranno confluire in sistemi *open data\**, consentendone la condivisione. Per massimizzare l'efficienza gli edifici dovranno essere dotati di impianti ad alto rendimento alimentati da fonti rinnovabili (geotermia, solare termico, fotovoltaico), superando i requisiti prestazionali minimi normativi (*nearly zero energy building\**).

#### \* Smartness

Intelligenza. In riferimento alla Città o a un territorio, la capacità di semplificare e migliorare la vita e le relazioni della Comunità, attivando processi di innovazione sostenuti dalle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

#### \* Smart grid

Sistema di distribuzione dell'energia elettrica interattivo e flessibile, che coniuga tecnologie tradizionali e digitali e rende efficiente la gestione della rete elettrica utilizzando lo scambio di informazioni e di dati fra fonte di produzione e punto di consumo.

### Azioni

Progettare i 'sistemi urbani' integrando gli aspetti ambientali, tecnologici, economici e sociali

Progettare la scala urbana con criteri di sostenibilità ed efficienza energetica, dimostrata dall'utilizzo di protocolli di certificazione

Sperimentare tecnologie per integrare il verde negli edifici (tetti verdi, giardini e orti pensili, serre)

Utilizzare fonti rinnovabili per coprire parte dei consumi energetici degli edifici e prevedere adeguati sistemi di accumulo

Organizzare adeguati sistemi di monitoraggio e gestione energetica per ottimizzare i consumi

#### \* Smart lighting

Nuovo concetto di illuminazione pubblica intelligente (smart) che permette di ridurre i consumi e contemporaneamente di gestire a distanza altri servizi, utilizzando il 'lampioncino' come stazione multifunzionale di controllo (illuminazione, polveri sottili, rumore...).

#### \* Open data

Sistema capace di organizzare le informazioni (i dati) e di renderle disponibili a costo contenuto in formato modificabile, senza discriminazione, perché siano liberamente e diversamente utilizzabili, sia singolarmente sia in relazione fra loro.



SMART DISTRICT					
PIATTAFORMA	LUOGHI				PERSONE
Piattaforma urbana <hr/> App Sensori Analisi dei dati Piattaforme tecnologiche	Riqualficazione edilizia <hr/> Approvvigionamento energetico Residenze sociali Residenza libera Servizi pubblici	Smart Lighting	Mobilità elettrica <hr/> Car sharing elettrico Colonne di ricarica Biciclette elettriche Servizi e pianificazione della mobilità Gestione energetica Logistica elettrica	Gestione delle energie rinnovabili	Coinvolgimento della cittadinanza <hr/> Business Residenti Visitatori

**Strategia** Condividere la mobilità sostenibile. Verso quartieri car free

Nel definire i caratteri che assumerà la città di domani attraverso gli scali ferroviari, sarà determinante affrontare il tema della mobilità sostenibile. I servizi di *sharing*, da incrementare quantitativamente, dovranno essere sempre più orientati all'elettrico, risultare ulteriormente integrati, tra loro e con gli altri modi di trasporto, così come dovranno essere attivate procedure di disincentivazione, moderazione e controllo della mobilità privata a favore degli spostamenti attivi\*, a partire da un riequilibrio delle sezioni stradali, esistenti e di progetto.

Come detto, il primo obiettivo è attrezzare in maniera organica i principali nodi intermodali di Milano in modo che i cittadini possano trovare tutti i servizi dedicati all'uso condiviso dei mezzi di trasporto: bike sharing – le cui stazioni, di nuova costruzione o già realizzate e funzionanti, saranno integrate nelle Aree di Mobilità in almeno il 50% delle località –, scooter sharing e car sharing.

Il secondo è quello di realizzare ampie zone a traffico limitato, a velocità ridotta, introducendo elementi di mitigazione e rallentamento del traffico, che dovrà essere minimizzato agli obiettivi dichiarati di ricucitura e alla mera accessibilità fondiaria. A maggior ragione vista l'ampia presenza di spazi verdi, i futuri quartieri saranno destinati allo sviluppo *car-free*: caratterizzati da spazi fruibili a percorrenza lenta o pedonale, strutturati per ospitare lo sviluppo di reti ciclabili prioritarie, progettati allo scopo di integrare le infrastrutture di trasporto nello spazio pubblico.

**\* Nearly zero energy building**

Edificio capace di un bilancio fra energia consumata (riscaldamento, illuminazione, raffrescamento...) e prodotta prossimo allo zero. Il concetto di NZEB è usato dall'Unione Europea nelle direttive tese al contenimento dei consumi energetici dell'edilizia.

**\* Spostamenti attivi**

Spostamenti a piedi o in bicicletta che offrono l'opportunità di una salutare attività fisica quotidiana, effettuati grazie all'organizzazione degli spazi della città.

**Azioni**

Dare continuità alle reti ciclabili e pedonali esistenti e previste

Incrementare e integrare le diverse modalità di *sharing*

Installare dispositivi di monitoraggio e di controllo dei flussi di mobilità e sosta

Incentivare la mobilità elettrica

Disincentivare l'uso dell'automobile massimizzando la presenza di zone pedonali e a traffico limitato

Progettare gli spazi urbani con soluzioni orientate alla moderazione della velocità



# GLI SCALI



-  Ambiti di trasformazione urbana (ATU)
-  Aree in trasformazione

---

-  Servizi amministrativi
-  Servizi commercio/turismo
-  Servizi cultura
-  Servizi università/ricerca
-  Servizi salute
-  Servizi sociali
-  Servizi sport
-  Edilizia residenziali pubblica/sociale (ERP/ERS)

**Gli scali tra aree in trasformazione, servizi urbani e grandi funzioni**

Gli scali ferroviari sono inseriti in parti di città dove la presenza di servizi urbani o grandi funzioni mostra il prevalere di alcune attività e suggerisce possibili sinergie con le nuove funzioni insediabili. La presenza di servizi urbani d'eccellenza, di grande richiamo o rilevanza per la funzionalità della città, può innescare nuove relazioni in ambiti in trasformazione o manifestarne potenzialità insediative. Così la presenza prevalente di insediamenti universitari o legati alla cultura, di impianti sportivi, di servizi sociali o legati alla salute, di grandi poli commerciali, del lavoro o del turismo d'affari contribuiscono al riconoscimento delle vocazioni funzionali per le aree in trasformazione.



# PROGETTARE GLI SCALI: VOCAZIONI E INDIRIZZI

# 6

Gli scali ferroviari sono diversi tra loro: per dimensione, localizzazione nella città, accessibilità e connessione alle reti lunghe e corte e al sistema del trasporto pubblico, rapporto con i quartieri limitrofi e con la viabilità locale, presenza di edifici riutilizzabili anche per usi temporanei, utilizzo attuale e futuro da parte delle ferrovie, contaminazione dei suoli, processi di rinaturalizzazione e di riuso temporaneo già sperimentati.

I materiali e le attività svolte negli ultimi anni e negli ultimi mesi (il testo dell'Accordo di Programma non ratificato e l'attività di ascolto realizzata dal Politecnico nel 2013/2014; la Delibera di linee di indirizzo del Consiglio Comunale e il lavoro delle Commissioni Consiliari, il lavoro di interazione con i cittadini svolto nei Municipi, i contributi e le visioni degli architetti coinvolti da Ferrovie dello Stato Sistemi Urbani) consegnano al Comune suggerimenti, orientamenti, indirizzi che riguardano i singoli scali e che attengono alle vocazioni e alle funzioni, alla natura dei progetti, alle caratteristiche degli spazi aperti e dei sistemi del verde, alla connessione ai bordi delle aree con la città circostante, ai servizi locali e sovralocali, agli usi temporanei.

Le schede sui singoli scali propongono una sintesi ragionata di queste suggestioni e di questi suggerimenti, definendo anche alcuni primi indirizzi per la progettazione.

## 6.1 Obiettivi su funzioni e servizi

## 6.2 Specificità delle aree e vocazioni territoriali

## 6.1 Quale città negli scali e attraverso gli scali: vocazioni e funzioni

Gli scali ferroviari, nella loro varietà, devono diventare parte integrante della città. Per questo, nella specificità delle loro vocazioni, gli scali devono essere in grado di ospitare una pluralità di funzioni, attività e pratiche d'uso. Una città deve costruirsi intorno a una rete ecologica di grandi spazi aperti, fruibili e sicuri, accessibili a tutte e a tutti. Nuovi parchi, spazi aperti e fruibili, servizi per le famiglie, che permettano anche l'aumento della dotazione di servizi per lo sport e il tempo libero.

Una città deve concentrare funzioni e servizi pubblici di rango metropolitano in aree altamente accessibili e connesse. Funzioni pubbliche di carattere metropolitano, in particolare negli scali a più elevata accessibilità con il trasporto pubblico su ferro.

Una città non esiste senza residenza. Le nuove abitazioni devono essere in grado di rispondere alla domanda abitativa dei gruppi sociali svantaggiati, dei giovani, delle popolazioni temporanee. Offerta abitativa fortemente diversificata, con una presenza significativa di residenze in affitto a canone moderato e a canone sociale, con particolare attenzione all'offerta per i giovani (anche soli) e per le popolazioni temporanee (studenti, parenti dei pazienti, lavoratori temporanei).

Una città ha bisogno di luoghi del lavoro e della produzione, che siano capaci di "fare spazio" alle forme di innovazione economica e sociale. Presenza significativa di funzioni connesse alle nuove economie urbane: neo-artigianato e industria 4.0; fablab e coworking, spazi per l'industria creativa.



←  
Vista dello scalo di  
Porta Romana (2016)



- 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 [...]
- O** 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. [...]

## 6.2 Specificità delle aree e vocazioni territoriali

Le trasformazioni che interesseranno gli scali potranno avere effetti oltre i loro limiti e costituiranno un'opportunità per trattare questioni urbane confinanti, innescando ampi processi di riqualificazione. Pertanto, nelle pagine seguenti 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.

Lo schema mette 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.

Particolare attenzione è stata posta a riconoscere il trattamento dei margini dello scalo come un tema cardine della trasformazione, indicando la necessaria permeabilità nei confronti della città esistente e i punti rilevanti lungo i bordi sui quali approfondire il tema di una relazione percettiva "in profondità" rispetto ai tessuti confinanti.

Allargando lo sguardo, gli schemi mostrano come gli scali possano diventare un nuovo riferimento per dare senso complessivo al sistema degli spazi aperti in ogni settore urbano, consolidando i rapporti di contiguità tra spazi verdi esistenti ed istituendo nuove connessioni urbane.

Sono indicate, infine, le priorità relativamente alle connessioni della mobilità dolce e della viabilità carrabile. In questi casi sono sottolineati i recapiti di questi percorsi ma non i tracciati all'interno delle aree di trasformazione che saranno oggetto dei successivi momenti di progettazione.

Da un lato, quindi, lo schema sottolinea alcuni temi progettuali alla scala urbana da trattare parallelamente o in integrazione con le trasformazioni interne agli scali. Dall'altro disegna un sistema di relazioni entro le quali le nuove parti di città acquisiscono un senso locale.

Nei testi, oltre ad essere ripresi i temi di cui sopra, sono ricordati i principali orientamenti di trasformazione per ciascuno scalo, delineando i temi di progettazione interni, i possibili connotati identitari di ogni nuova parte di città, il ruolo che quest'ultima può svolgere nella struttura urbana, il programma funzionale di larga massima. In tutto ciò si è tenuto conto dei processi di trasformazione in corso nell'ambito, di alcune previsioni consolidate e di una selezione delle richieste e delle aspettative della popolazione emerse dalla fase di ascolto e dalle consultazioni effettuate dai Municipi negli ultimi mesi.

Particolare attenzione, infine, viene posta nei confronti degli usi temporanei ai quali sarà opportuno ricorrere per anticipare l'appropriazione delle aree da parte della cittadinanza e per garantire un uso urbano delle aree anche nei periodi di attesa durante le fasi della trasformazione.



## Legenda



Continuità del sistema dello spazio aperto collettivo e dello spazio verde. Favorire il collegamento tra spazi esistenti e fra questi e quelli previsti all'interno degli scali o di altre trasformazioni future, in modo da ottenere connessioni verdi che coinvolgano ampie parti della città laddove possibile.



Linee privilegiate di connessione tra gli spazi aperti previsti all'interno dello scalo con quelli presenti nel settore urbano, per sottolineare la prospettiva di realizzazione di ampi sistemi di spazio collettivo. Gli interventi potranno essere di natura diversa e relativi alle opportunità che ciascun tracciato presenta (alberature, pavimentazioni, trattamento delle aree di sosta, potenziamento della mobilità dolce, ecc)



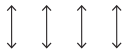
Edifici rilevanti (interni o nelle vicinanze dell'area dello scalo) dal punto di vista percettivo e/o funzionale per i progetti di trasformazione.



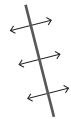
Connessioni della mobilità dolce di attraversamento e di percorrenza interna del sistema dello spazio aperto dell'area in trasformazione, mettendola in relazione con luoghi rilevanti nel contesto urbano (da considerare i recapiti, non il tracciato)



Connessioni della viabilità di attraversamento (da considerare i recapiti, non il tracciato)



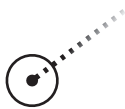
Trattamento dello spazio aperto e degli edifici lungo il margine urbano dell'area di intervento in modo da assicurare la permeabilità allo sguardo e all'accesso fisico delle aree trasformate, evitando la creazione di barriere che definiscano rigidi confini fisici.



Linea di marcata discontinuità delle quote urbane lungo il confine degli scali, da trattare attraverso progetti edilizi o del suolo in modo da garantire una facile e diffusa accessibilità ciclo pedonale



Aree problematiche e/o opportunità ai margini degli scali che necessitano di una progettazione di dettaglio, integrata con quanto previsto all'interno, risolvendo questioni relative alle connessioni di mobilità dolce e alla continuità del sistema degli spazi collettivi, contribuendo alla riqualificazione di situazioni problematiche e complesse.



Punti lungo il confine dell'area di intervento che si prestano a stabilire relazioni visive "in profondità" con il tessuto urbano lungo alcuni assi stradali, consolidando la continuità percettiva tra la città esistente e le trasformazioni previste. I materiali da impiegare per trattare questo tema possono essere vegetali o minerali.



Spazi aperti ed edifici che si prestano ad essere impiegati per usi temporanei.



Nodi dell'intermodalità per i quali è raccomandato un progetto di ricucitura delle reti e di facilitazione della percorrenza pedonale e ciclabile, agendo sullo spazio di uso collettivo.



Aree in corso di trasformazione la cui progettazione dovrà prevedere spazi aperti collettivi collocati in modo da integrare il sistema complessivo e nelle quali sono previste risorse urbane che possono contribuire a migliorare l'assetto interno di ogni scalo.



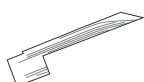
Spazi pubblici di rilievo nel disegno urbano.



Edifici esistenti nelle aree prossime o adiacenti agli scali, che determinano criticità o pongono temi specifici.



Aree di riqualificazione esterne agli scali.



Area strumentale degli scali.

# Farini

<b>Superficie complessiva</b>	618.733 mq
Superficie territoriale	468.301 mq
Superficie strumentale	140.167 mq
Viabilità esistente	10.265 mq
<b>Superficie lorda pavimento</b>	402.460 mq
<b>Verde attrezzato</b>	307.808 mq

Lo scalo Farini, di eccezionali dimensioni (oltre 600.000 mq, dei quali 140.000 circa dovrebbero mantenere una funzione ferroviaria) costituisce storicamente una forte cesura lungo l'asse urbano nord-ovest tra i quartieri di via Cenisio- Mac Mahon e l'Isola. Lo scalo si colloca in un quadrante urbano soggetto a fortissime trasformazioni, lungo un asse che va da Porta Nuova, attraverso la Stazione Garibaldi e lo scalo fino all'area di Bovisa e ai nuovi progetti per l'area Expo. Si tratta di un'area che ha una forte accessibilità metropolitana (fermata SFR Lancetti) e urbana (MM5Cenisio), ma presenta problemi di accessibilità locale, anche in ragione della prossimità al Cimitero Monumentale, che ne definisce il confine a sud est, e del complesso confine a nord-ovest, rappresentato dal cavalcavia Bacula e da piazzale Lugano.

La riprogettazione dello scalo offre l'occasione per realizzare a Milano un grande parco urbano di circa 300.000 mq, dello stesso ordine di grandezza, quindi, del parco Sempione: ampi spazi aperti a prato e boscati che consentano lo svolgimento di pratiche del tempo libero protetti dal traffico e dai rumori, ma anche uno spazio articolato che possa offrire prestazioni di altra natura, come giardini, *playground*, servizi immersi nel verde, soprattutto lungo i margini e facilmente raggiungibili dalla città esistente confinante. All'interno di questo sistema verde potranno trovare spazio aree ed edifici dedicati allo sport agonistico, anche a valenza cittadina.

Per consentire la continuità di questo spazio aperto sarà opportuno realizzare un verde pensile di superamento della ferrovia per favorire la connessione tra le parti di città a nord e a sud, attraverso il nuovo parco. In particolare, in corrispondenza di villa Simonetta questo scavalcamento sembra essere particolarmente fertile, per valorizzare questa presenza importante nella zona che può

Scalo Farini





Agevolare azioni volte a realizzare nuove connessioni e ricuciture urbane tra il sedime dello scalo e i quartieri interessati, consentendo le relazioni urbane tra i quartieri oggi separati dalla ferrovia, prevedendo collegamenti ciclopedonali sin dalla fase preliminare agli utilizzi definitivi...occorre ottimizzare i collegamenti tra i due Municipi e verso il centro città.

Consiglio di Municipio 9

Delibera 41/17

diventare un *landmark* lungo i confini del parco.

La presenza della fermata Lancetti del servizio SFR è un elemento che può svolgere un ruolo importante nelle logiche localizzative di attività attrattive che generino flussi da bacini ampi.

L'area, per le sue grandi dimensioni può ospitare servizi di innovazione per attività artigianali e manifatturiere, ma anche funzioni e servizi di carattere pubblico, oltre a una quota significativa di residenza in affitto a prezzi accessibili.

Strutture sotterranee del Passante possono essere reimpiegate per la realizzazione di parcheggi interrati, in prossimità della fermata SFR Lancetti.

L'edificio delle ex-Dogane è di qualità e in buono stato di conservazione, per cui si presta per un uso temporaneo senza interferire con le opere che si svolgeranno nello scalo, e potrebbe ospitare in futuro attività culturali e diventare una sede di associazioni e gruppi, un vero e proprio *Community Hub* in relazione al vivace tessuto associativo del quartiere Isola. Il grande edificio al centro dello scalo, che già ospita attività temporanee durante il periodo estivo, è una grande risorsa che può accogliere usi temporanei per parti definite e per una ampia gamma di programmi, anche in una prospettiva incrementale. Lo spazio aperto interno, in parte duro e impermeabile, in parte verde e

con presenze di alberature si presta ad usi temporanei di varia natura, anche legati al tempo libero, a manifestazioni sportive amatoriali, a eventi musicali e legati alla moda.

Il nuovo parco Farini costituisce il recapito di un insieme di connessioni di diverso peso e natura che innervano il settore urbano in cui è collocato.

Dall'ambito di Villa Simonetta è possibile consolidare la continuità di una serie di spazi aperti disposti a sud della linea ferroviaria, passando dal parco Testori fino alla stazione di Villapizzone e, all'altezza del viadotto Bacula, diramarsi fino alla stazione di Bovisa, con un progetto di verde che potrà riconnettersi al parco che si realizzerà all'interno della "goccia" della Bovisa.

Alcune presenze verdi rilevanti nel settore, ma isolate, possono essere connesse mediante trattamenti dello spazio stradale e pedonale al parco Farini: a nord il Parco Savarino (da via Guerzoni a via Maloia); il parco scuola Villani Murat e piazzale Maciachini (mediante via Valtellina), a sud piazza Firenze lungo via Caracciolo fino al parco di via Principe Eugenio; a sud-est i giardini di Porta Nuova (lungo via Pepe).

Connessioni della mobilità dolce principali possono attraversare il parco Farini da nord-ovest (Bovisa-Atu9-piazzale Lugano) fino a sud-est (stazione Garibaldi e giardini di Porta Nuova) e connettere la stazione della metropolitana di Cenisio con il Passante a Lancetti.

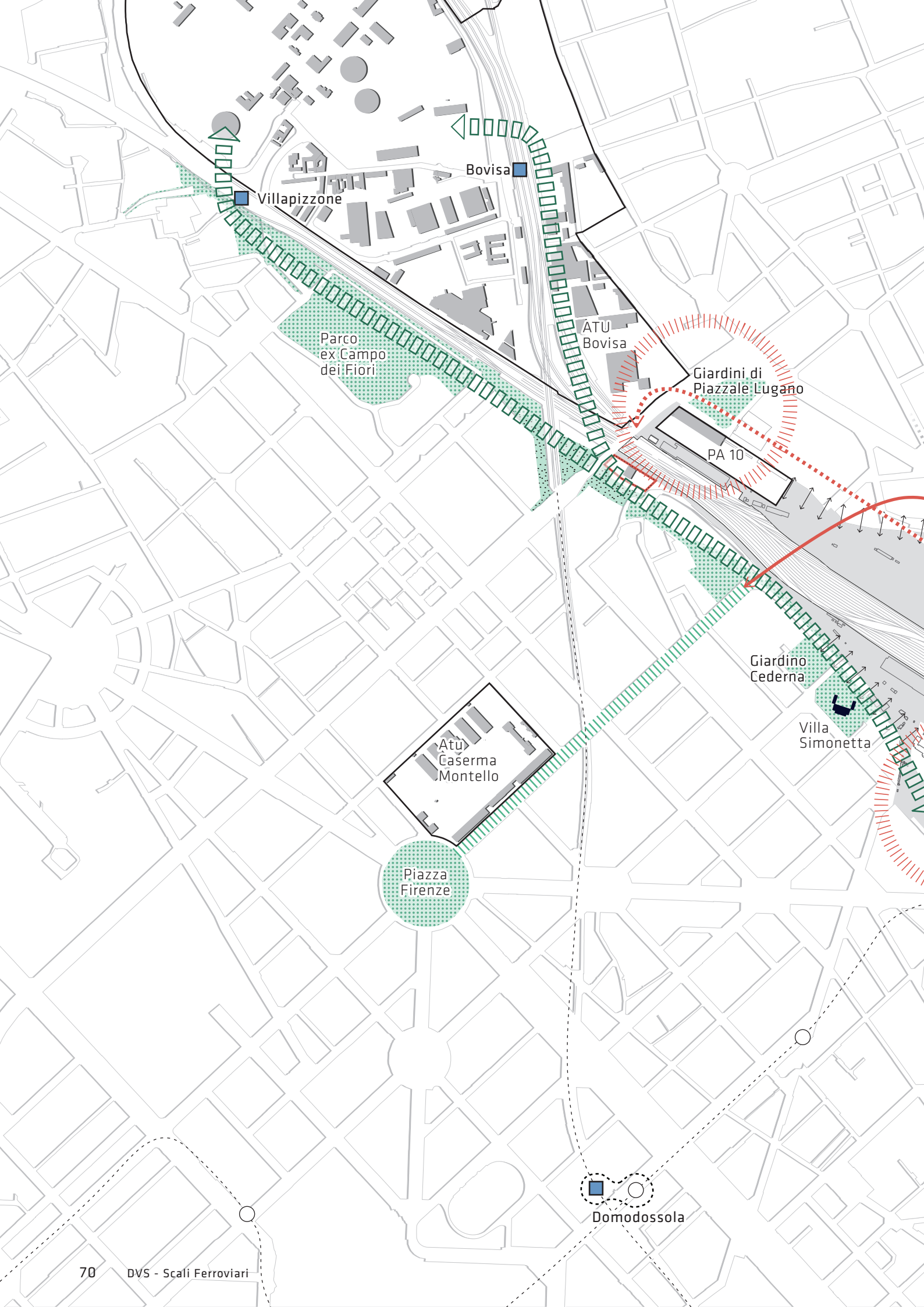
Si prevede un attraversamento viabilistico per connettere via Caracciolo a Lancetti.

Particolare cura dovrà essere posta nel trattamento dei bordi dell'area di intervento in modo da assicurare una continua permeabilità verso l'interno, sia in presenza di spazio aperto, sia nel caso di edificazioni lungo il confine. In particolare in alcuni punti sembra necessario fare in modo che lungo i bordi siano presenti elementi che assicurino una visibilità in profondità dai tessuti esistenti contermini, ad esempio in corrispondenza di via degli Imbriani, di via Bernina, di via Alserio.

Due situazioni che coinvolgono in parte le aree in trasformazione dovranno essere assoggettate ad una progettazione dettagliata e coordinata, al fine di risolvere condizioni complesse e a volte di degrado, ad integrazione di quanto avviene all'interno dello scalo. A sud, l'ambito frammentato e complesso compreso tra via Messina e il Monumentale, a nord della fermata di Cenisio. A nord l'ambito che gravita attorno a piazzale Lugano con l'area delle Poste e il margine sud dell'Ambito di Trasformazione di Bovisa assicurando la continuità dello spazio aperto e della percorrenza ciclopedonale sotto il viadotto Bacula, verso nord.

Nel quadro delle trasformazioni previste alcune presenze di rilievo nel quartiere Cenisio vanno valorizzate: Villa Simonetta (che ospita la Scuola civica di musica) e il suo spazio aperto che potrebbe essere consolidato e ampliato, impiegando parte delle aree disponibili fino alla linea ferroviaria; la Fabbrica del Vapore, facilitando le connessioni con il sistema degli spazi aperti a nord e con l'interno del parco Farini.





Bovisa

Villapizzzone

Parco  
ex Campo  
dei Fiori

ATU  
Bovisa

Giardini di  
Piazzale Lugano

PA 10

Atu  
Caserma  
Montello

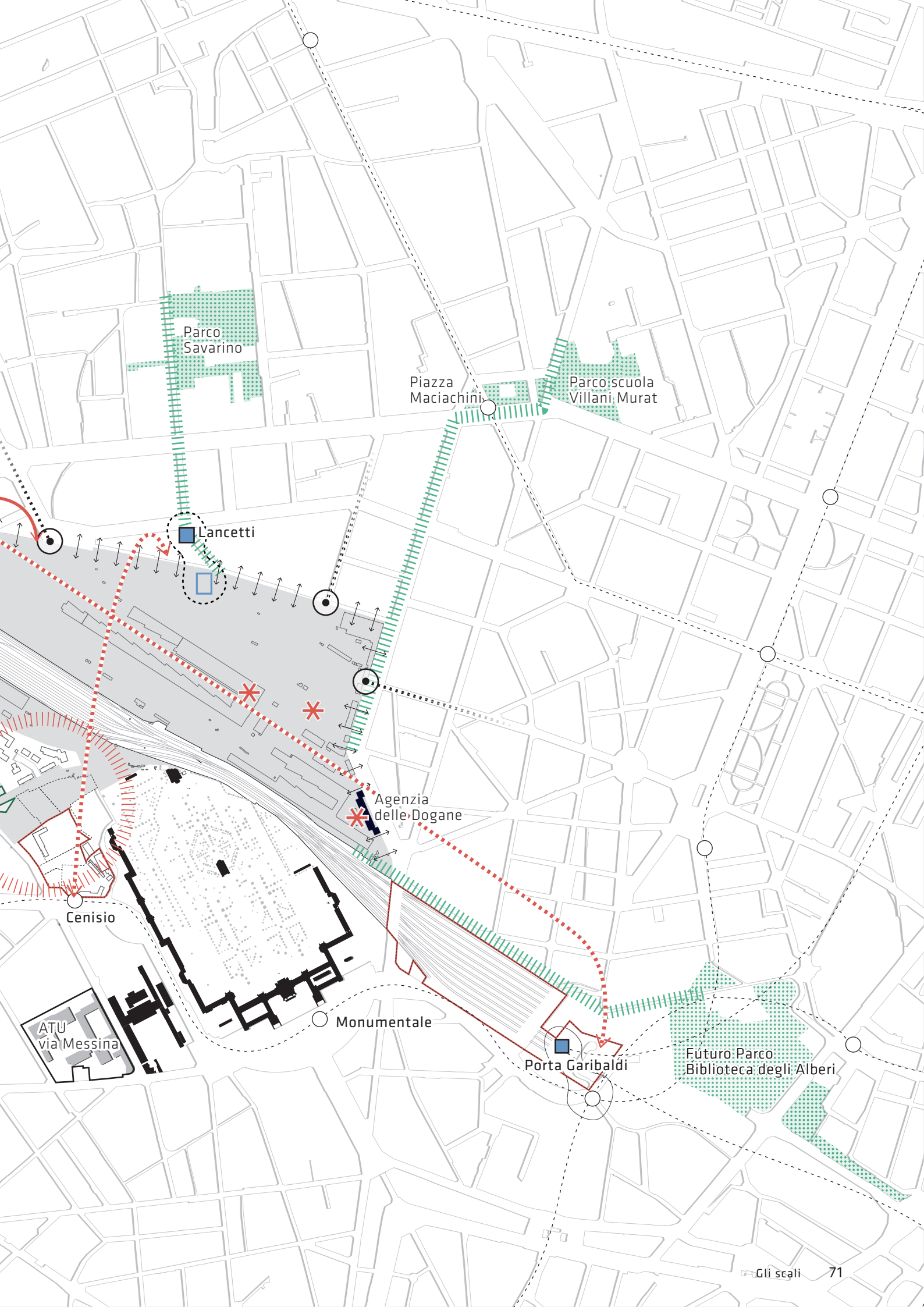
Piazza  
Firenze

Giardino  
Cederna

Villa  
Simonetta

Domodossola





Parco Savarino

Piazza Maciachini

Parco scuola Villani Murat

Lancetti

Agenzia delle Dogane

Cenisio

ATU via Messina

Monumentale

Porta Garibaldi

Futuro Parco Biblioteca degli Alberi

<b>Superficie complessiva</b>	73.526 mq
Superficie territoriale	62.189 mq
Superficie strumentale	11.337 mq
Viabilità esistente	0 mq
<b>Superficie lorda pavimento</b>	24.000 mq
<b>Verde attrezzato</b>	37.313 mq

Attestato lungo la linea ferroviaria verso Monza e la Svizzera, lo scalo Greco-Breda ha la forma di un fuso che dalla stazione di Bicocca raggiunge i confini comunali di Sesto San Giovanni, senza soluzione di continuità. Lo scalo, pur di modeste dimensioni, acuisce la cesura creata storicamente dalla ferrovia fra il quartiere di Precotto ad est con i quartieri occidentali di Niguarda e Bicocca. Precotto è ricco di servizi e attività e ben integrato con il sistema metropolitano per la presenza di viale Monza e la linea metropolitana M1. Bicocca è un quartiere storico investito negli ultimi anni da una delle trasformazioni urbanistiche più importanti di tutta l'area metropolitana, avviata con il trasferimento del campus dell'Università Statale. Fa parte dell'area di trasformazione anche una stretta fascia di terreno, leggermente ribassata rispetto al piano stradale, che costeggia per tutta la lunghezza lo scalo dal lato di Bicocca.

Le due parti oggi comunicano attraverso due ponti carrabili, di via Corsini a nord e via De Marchi, a sud, e un sottopasso per bici e pedoni in corrispondenza della stazione. Un sistema di attraversamento insufficiente per garantire relazioni fluide e intense verso l'Università, gli attrattori culturali di recente formazione come il teatro Arcimboldi, l'Hangar Bicocca e il Cinema Multisala con lo shopping mall. A breve distanza si trova il Museo del Cinema nell'area ancora in trasformazione dell'ex Manifattura Tabacchi. Per queste ragioni il progetto dovrà in primo luogo: porre attenzione al miglioramento della mobilità dolce, anche con interventi di risagomatura degli assi esistenti; risolvere le strozzature della viabilità sul ponte Breda a nord e prevedere una riqualificazione di via Breda anche con la realizzazione di una viabilità alternativa parallela, per alleggerire il traffico nel nucleo storico originario della Fornasetta; realizzare un altro attraversamento ciclo-pedonale della ferrovia integrato con funzioni attrattive per migliorare fruibilità e sicurezza.

Con la realizzazione del tram e della linea 5 della metropolitana, la stazione di Greco – ora un modesto edificio con servizi minimali – è divenuta parte di un nodo importante del trasporto pubblico, da sviluppare sia nelle sue potenzialità per la mobilità raccordando meglio i diversi approdi, sia come "contenitore" di attrezzature urbane.

Per la sua posizione lo scalo può dare continuità alle connessioni territoriali e ambientali del nord Milano, fungendo da snodo fra le due spalle verdi esistenti costituite a ovest dal Parco Nord e a est dal Parco della Martesana, in collegamento anche con il Parco Lambro, nonché con il Parco delle Aree ex Falck (a Sesto SG) di prossima realizzazione. La creazione di una rete di aree verdi e percorsi ciclopedonali consentirebbe al tempo stesso di ricucire aree di respiro più locale, ma vitali, come la Collina dei Ciliegi di Bicocca e il Parco Villa Finzi di Precotto.

La vocazione dello scalo è duplice: da un lato il progetto dovrà soddisfare la domanda di spazi e attrezzature nel campo della cultura, soprattutto giovanile (data anche la presenza dell'Università e del Teatro), e dei servizi di vicinato per la popolazione locale (asilo, scuola materna, biblioteca, ufficio postale),

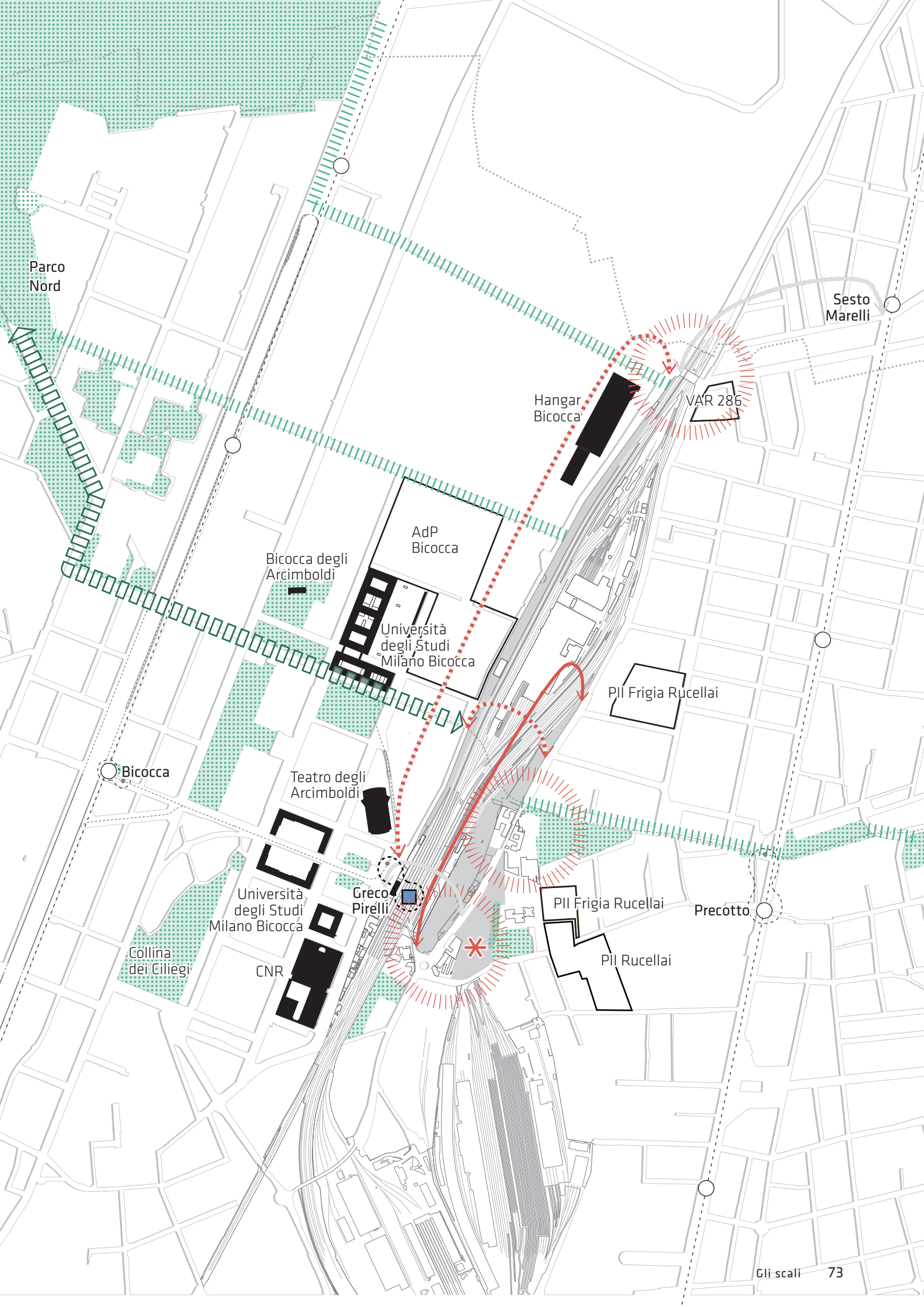
La vocazione della zona è legata alla posizione di interfaccia tra due contesti diversi, per funzioni, utenti, morfologia urbana. Quindi sarà necessario facilitare lo scambio, con migliori connessioni affinché si acceda alle funzioni culturali di rango nel settore di Bicocca e con attrezzature di supporto a tali funzioni a est dello scalo: ricettività, residenza prevalentemente per studenti e per popolazioni temporanee (che lavorano o frequentano le numerose aziende o le strutture sanitarie e ospedaliere della zona), a prezzi accessibili, cui saranno integrate previsioni di attività produttive leggere.

La quota di verde nello scalo potrebbe essere in parte dedicata al riordino e ampliamento degli orti urbani esistenti, che potrebbero essere oggetto di uso temporaneo regolamentato. Ad uso temporaneo potrebbe essere anche dedicato l'edificio lungo e in parte porticato che fronteggia la stazione sul lato est del fascio di binari.



Attualmente una parte importante dello scalo da dismettere è occupata da orti urbani. Vista la loro carenza nel Municipio 2 sarà importante mantenere tale vocazione dell'area prevedendo interventi migliorativi. La realizzazione del verde è un elemento qualificante...per promuovere l'aggregazione sociale, la cultura, lo sport e il tempo libero..."

Consiglio di Municipio 2  
Delibera 20/17



Parco Nord

Sesto Marelli

VAR 286

Hangar Bicocca

Bicocca degli Arcimboldi

AdP Bicocca

Università degli Studi Milano Bicocca

PII Frigia Rucellai

Bicocca

Teatro degli Arcimboldi

Università degli Studi Milano Bicocca

Greco Pirelli

PII Frigia Rucellai

Precotto

Collina dei Ciliegi

CNR

PII Rucellai



## Lambrate

<b>Superficie complessiva</b>	70.187 mq
Superficie territoriale	70.187 mq
Superficie strumentale	0 mq
Viabilità esistente	0 mq
<b>Superficie lorda pavimento</b>	24.000 mq
<b>Verde attrezzato</b>	42.112 mq

Sullo scalo si affacciano due diverse città. Sul lato occidentale, una città a carattere più consolidato, con funzioni di studio ricerca e sanitarie di eccellenza, sul lato orientale, una città in corso di profonda trasformazione fisica e funzionale, dove si stanno concentrando nuovi complessi residenziali e per servizi e dove le vecchie fabbriche in disuso hanno lasciato spazio a nuove forme di lavoro e ad un sistema permanente di atelier e spazi espositivi.

Il progetto dovrà considerare le modalità di integrazione fra queste due città, di natura ambientale, viabilistica e sociale. Di rilievo metropolitano sarà la realizzazione di un importante spazio verde, di elevata qualità paesaggistica, che potrà fungere da perno tra gli impianti sportivi esistenti di Città Studi e le aree verdi prossime di Rubattino con i parchi del Lambro e di Forlanini, nervatura di un sistema ambientale orientale che si estende fino ai grandi spazi agricoli del Parco Sud.

A scala locale, il disegno di fasce verdi parallele ai binari, che potranno mitigare gli effetti visivi e acustici della barriera ferroviaria, qui in rilevato, consentirà la ricucitura dei tessuti urbani con un percorso ciclo pedonale nord sud, dalla stazione FS (e M2) di Lambrate fino allo storico quartiere dell'Ortica, e la riconnessione degli spazi aperti con i luoghi della socialità che si stanno attivando in via San Faustino (giardino condiviso). Un ruolo importante in questo programma lo dovrà assumere la stazione di Lambrate e la piazza Monte Titano che, una volta riqualificate, potranno vedere la qualificazione della piazza Rimembranza di Lambrate, posta in continuità con la recente sistemazione di via Conte Rosso.

Una buona fruibilità degli spazi, attraverso l'organizzazione di attività all'aperto (sportive e per il mercato settimanale, ove valorizzare i prodotti vivaistici e agricoli di prossimità), anche di natura specialistica a tutela della biodiversità (casa delle farfalle) e la loro riconnessione con percorsi nel verde, costituiranno gli ingredienti fondamentali di un nuovo sistema di relazioni sociali e la garanzia per il miglioramento dell'integrazione fra i quartieri.

Il tracciato di un nuovo collegamento viabilistico di attraversamento dei binari, la cui necessità è legata alle condizioni ormai compromesse degli attuali sottopassi di via Porpora e via Bassini, sarà valutata con attenzione per garantirne l'attuabilità, risolvendo questioni sia di natura tecnica (per la presenza di sottoservizi) che di nuova gerarchizzazione della viabilità esistente in Città Studi, interessata da un progetto più esteso di ciclopodalità.

Sul versante delle vocazioni, è necessario garantire un'opportuna *mixité* sociale, onde evitare la formazione di quartieri ghetto e favorire, con una buona dotazione di residenze a prezzi accessibili, la compresenza di popolazioni diversificate, tra cui gli studenti e le popolazioni temporanee, ad esempio quelle legate ad eventi sportivi. Più specificamente il progetto dovrà estendere le occasioni di socializzazione per i giovani (luoghi per lo sport e aggregativi), anche a supporto della vocazione universitaria del quartiere, senza tuttavia trascurare la tutela di alcune risorse esistenti, come il nucleo abitato costituito dalle case dei ferrovieri.

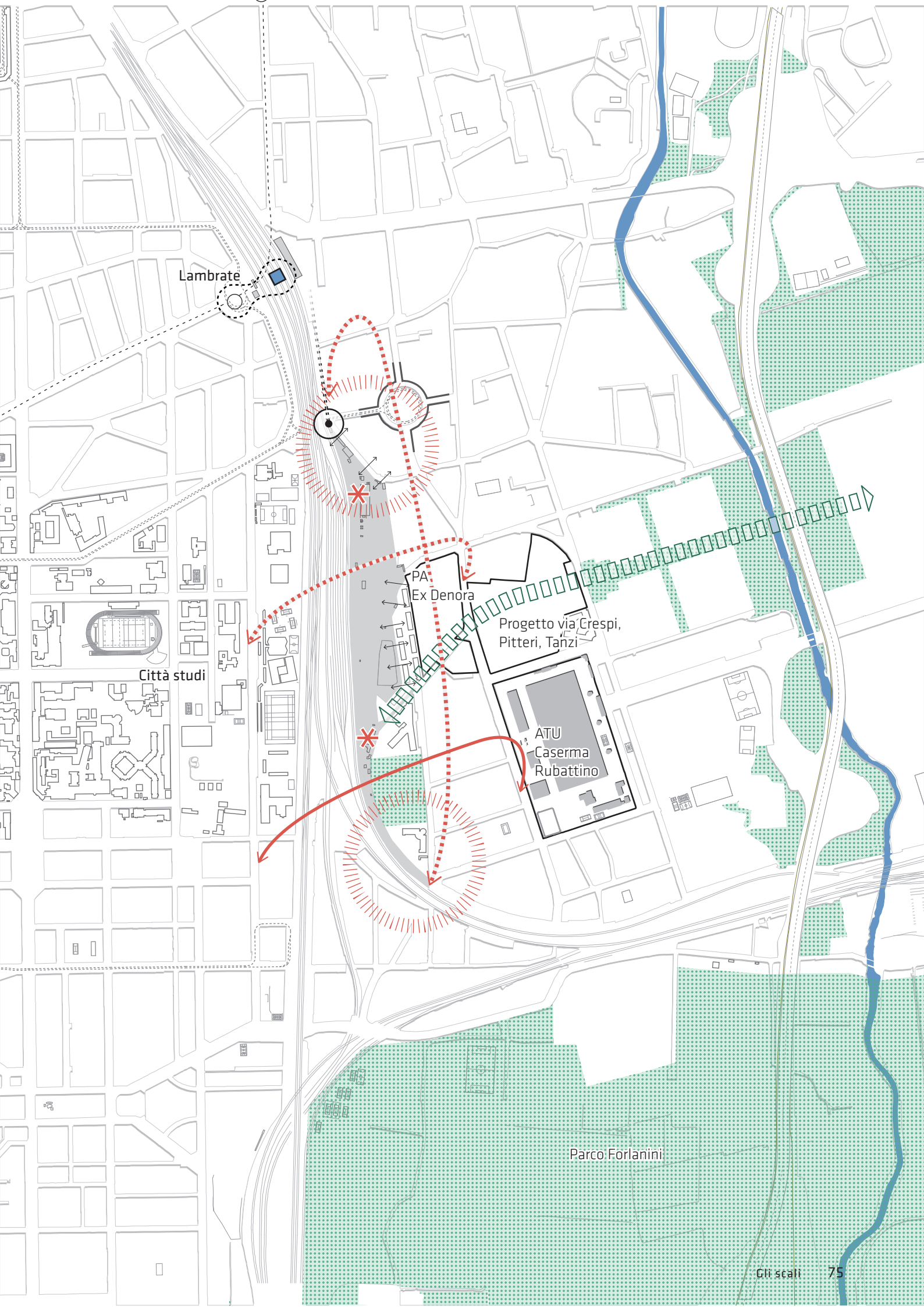
Infine, considerato che il processo di trasformazione dello scalo sarà lungo e investirà molteplici aspetti e diverse scale di intervento, anche per la ricerca di connessioni con le trasformazioni già avviate nelle aree circostanti, è indispensabile creare le condizioni per una più ampia conoscenza continuativa dei diversi momenti ed estendere le possibilità di partecipazione tra i cittadini e gli abitanti: a questo scopo si potrà considerare la realizzazione di una 'casa del progetto', spazio di informazione, discussione e formazione su quello che viene proposto e realizzato.



Nell'area è necessario prevedere servizi e funzioni pubbliche per soddisfare i bisogni dei residenti...anche valorizzando le potenzialità seppur temporanee del Fuorisalone e la presenza di attività legate al design... soprattutto al piano terra degli edifici per evitare di avere recinti residenziali chiusi ma costruire porzioni di città permeabile a usi diversi."

Consiglio di Municipio 3  
Delibera 28/17





Lambrate

Città studi

PA  
Ex Denora

Progetto via Crespi,  
Pitteri, Tanzi

ATU  
Caserma  
Rubattino

Parco Forlanini

## Porta Romana

<b>Superficie complessiva</b>	216.614 mq
Superficie territoriale	187.226 mq
Superficie strumentale	29.075 mq
Viabilità esistente	313 mq
<b>Superficie lorda pavimento</b>	164.000 mq
<b>Verde attrezzato</b>	93.613 mq

Lo Scalo di Porta Romana (di 21,6 ettari, il secondo per dimensioni dopo Farini), ha storicamente svolto un ruolo di barriera, rafforzando la distanza tra due parti di città separate: storica e berutiana a nord; contemporanea e di margine a sud, interessata da consistenti progetti di rigenerazione diffusa ma discontinua; un elemento di frattura del disegno urbano, in cui solo la recente apertura a ovest di via Leoni ha permesso di sottopassare la ferrovia; con un ruolo di barriera rafforzato anche dal traffico veicolare, almeno sui tre lati di via Isonzo e sui ponti di via Ripamonti e di Corso Lodi. Dal punto di vista della mobilità, lo scalo si dovrà conseguentemente caratterizzare come uno spazio facilmente attraversabile, in particolare con connessioni di mobilità dolce e in più punti; e soluzioni urbane semplici e armonicamente integrate nel disegno della città. Con relazioni di scala locale tra le fermate Lodi e Porta Romana e le trasformazioni a sud (Fondazione Prada, Fastweb, Milano Smart City Lab): un ponte ciclo - pedonale (da realizzare anche anticipatamente rispetto alle trasformazioni), potrebbe in particolare connettere viale Isonzo a Largo Isarco.

La trasformazione dello scalo può rappresentare l'occasione per realizzare un grande parco urbano unitario (di circa 10 ettari): un vero e proprio "polmone verde", nodo di connessione degli spazi aperti a scala territoriale; caratterizzato dalla presenza della ricucitura del reticolo idrico, con aree verdi produttive (un avamposto agro - alimentare del Parco Sud, che tenga conto del progetto OpenAgri); ma anche con aree per la pratica sportiva e spazi per i bambini e i giovani, da localizzare possibilmente nelle vicinanze di Corso Lodi e della residenza universitaria di viale Isonzo. A queste ipotesi si può collegare il progetto Rotaie Verdi, costruendo un vero e proprio parco lineare tra San Cristoforo e Porta Romana, utilizzando le fasce di rispetto dei binari in attività come elementi di connessione. Lo scalo dovrà essere trattato come un paesaggio urbano unitario, senza per questo perdere l'obiettivo di realizzare un progetto coerente alla scala territoriale, come quello di costituire un insieme di parchi lungo la cintura ferroviaria; che anche sotto il profilo percettivo consenta di continuare a leggere questa realtà come spazio aperto, ampio e continuo; prevedendo un'edificazione prevalentemente sui margini, coerente con i caratteri dei tessuti limitrofi, discontinua per consentire visuali profonde all'interno dello spazio dello scalo. In questa prospettiva, dovrà essere predisposto un attento esame del clima acustico per gli edifici esistenti e le nuove addizioni, la collocazione della stazione e i contributi in termini di attenuazione dell'inquinamento acustico che il parco urbano potrà offrire, anche attraverso soluzioni di ingegneria ambientale e mitigazioni integrate.

Dal punto di vista delle vocazioni funzionali, si segnalano alcuni orientamenti fra loro compatibili.

Lo scalo potrebbe assumere il carattere di *hub* della cultura: un centro polifunzionale per l'arte, per la musica e le attività integrate, da connettersi al sistema espositivo della Fondazione Prada; con un centro aggregativo destinato anche ai bambini e ai giovani, motore d'innovazione urbana e tecnologica (progetto Sharing Cities). Lo scalo potrebbe anche ospitare un centro con spazi destinati alla crescita della finanza e dell'economia sociale collegato al sistema della Bocconi.

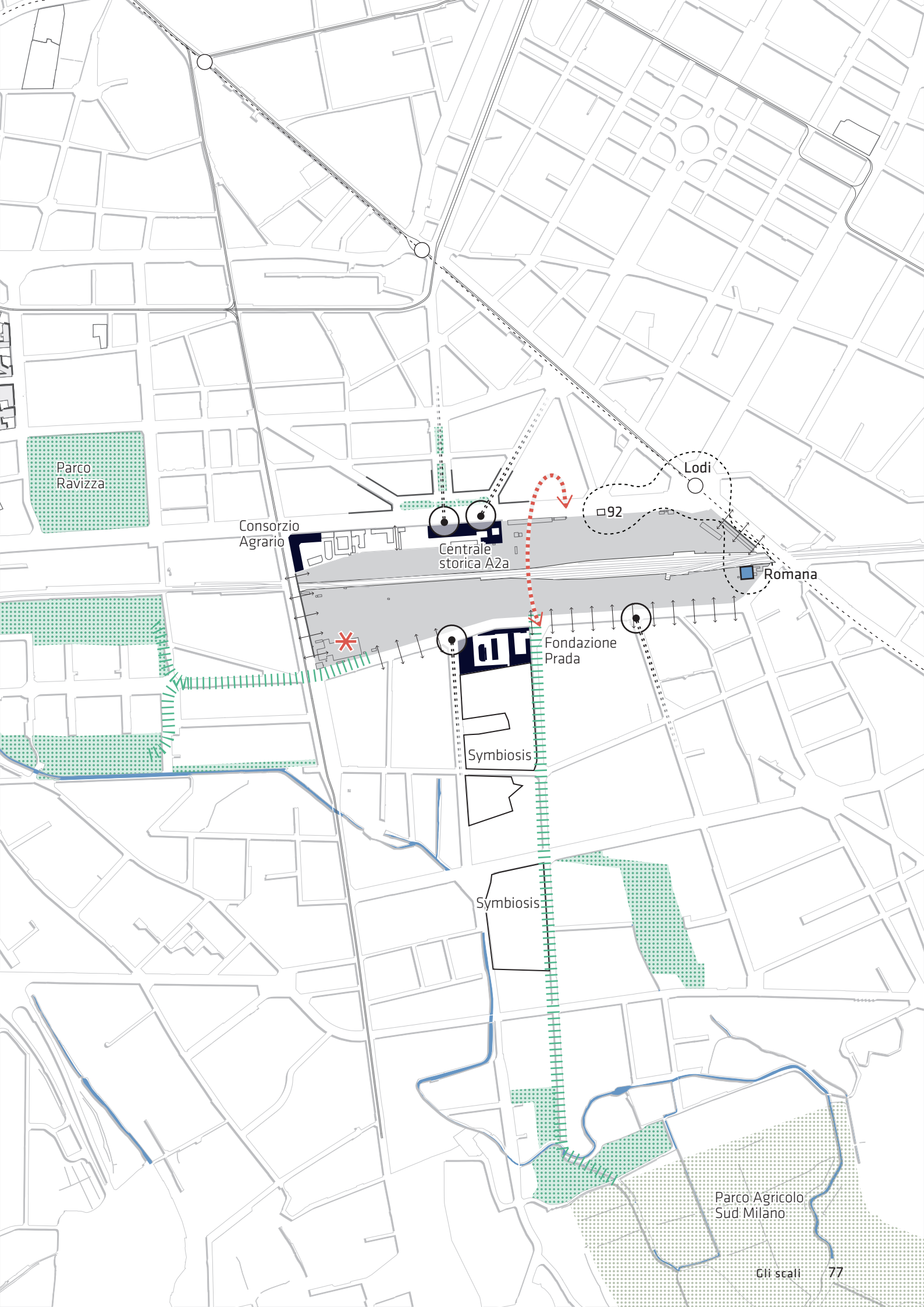
Queste vocazioni potranno influenzare l'articolazione del mix urbano e le caratteristiche insediative dell'intervento, valorizzando anche una ricollocazione della stazione in prossimità dell'attuale fermata della linea metropolitana M3 quale fulcro di una nuova centralità (ferroviaria e d'interscambio con la M3 Lodi), con un ruolo di connessione sia nord-sud che est-ovest.

Per gli usi temporanei, si potrebbero infine recuperare sia l'ex Consorzio Agrario (perlomeno lo spazio ipogeo, collegato direttamente alla quota dei binari), sia i magazzini/ officine dismessi sul margine sud - occidentale, fra le vie Lorenzini e Ripamonti.



...un centro di sviluppo dell'imprenditorialità e dell'innovazione in relazione al progetto "Milano Smart City"... un luogo nel quale convergano le nuove tendenze dello sviluppo urbano e delle più recenti evoluzioni tecnologiche e sociali destinate a migliorare il funzionamento della città e della vita dei suoi abitanti/ utenti (*city users*)"

Consiglio di Municipio 5  
Delibera n.32/17



Parco Ravizza

Consorzio Agrario

Centrale storica A2a

Lodi

92

Romana

Fondazione Prada

Symbiosis

Symbiosis

Parco Agricolo Sud Milano



# Rogoredo

<b>Superficie complessiva</b>	21.132 mq
Superficie territoriale	21.132 mq
Superficie strumentale	0 mq
Viabilità esistente	0 mq
<b>Superficie lorda pavimento</b>	16.000 mq
<b>Verde attrezzato</b>	11.623 mq

Lo scalo di Rogoredo si colloca in una porzione di città che ancora oggi appare come un brano urbano periferico, anche a fronte dei tentativi di costruire nel sud-est Milano una nuova centralità (progetto Santa Giulia). Il suo ruolo potenziale nell'organizzazione urbana è circoscritto, viste le modeste dimensioni dell'area (è lo scalo più piccolo, di poco superiore ai 2 ettari) e le potenzialità più interessanti possono essere individuate nelle relazioni possibili con i sistemi ambientali e urbani più prossimi (Parco Agricolo Sud, Chiaravalle, San Donato Milanese). La stazione ferroviaria è l'approdo sud dell'alta velocità e questa particolarità, in connessione con lo scambio con la linea tre della metropolitana, ne fa un nodo di accessibilità dalle reti lunghe che non trova riscontro nella scadente configurazione funzionale e morfologica della piazza e delle fermate di autobus urbani e extraurbani, frutto di interventi episodici e scollegati. Uno spazio che va organicamente ripensato con l'occasione della riqualificazione complessiva dello scalo ferroviario, anche valorizzando la possibilità di connessione, attraverso il ridisegno dei sottopassi tra i settori a ovest (fino a Porto di Mare) e a est (Santa Giulia) della ferrovia.

Dal punto di vista della mobilità, due appaiono le strategie e le azioni da promuovere. Riprendere un progetto della Provincia, che prevede il riuso pedonale e ciclabile del tracciato ferroviario dismesso che connette Rogoredo con Chiaravalle; offrendo in questo modo anche un nuovo itinerario d'interesse turistico, paesaggistico e ambientale. Programmare un sistema di nuove connessioni ciclabili con il Parco Alessandrini e il Parco di Porto di Mare.

Ulteriori opportunità di rigenerazione urbana si aprono con il possibile avvio di programmi di riqualificazione degli immobili dismessi presenti nell'immediato intorno dello scalo. Si tratta di un tessuto urbano caratterizzato da una zona produttiva e logistica di primo impianto che presenta ancora diverse aree dismesse e/o sottoutilizzate il cui recupero può risultare in particolare utile per affrontare alcune problematiche legate alla carenza di alcune tipologie di servizi di quartiere. Una domanda di spazi che può essere assolta anche all'interno delle aree liberate dello scalo, da dedicare in primis agli spazi per l'aggregazione giovanile, che pur in una zona ricca di scuole scarseggiano, e comunque agli spazi e alle attrezzature a favore dei residenti del quartiere.

Dal punto di vista delle vocazioni insediative, Rogoredo si presta a sperimentare innovativi programmi di *housing sociale*, nelle sue varie declinazioni, privilegiando in particolare l'offerta di case in affitto; interventi da relazionare e integrare con il quartiere storico e che prevedano una robusta presenza e dotazione di aree verdi e di connessioni ciclabili e pedonali, sia con gli spazi aperti del sud Milano, sia con il sistema del verde urbano limitrofo (Parco Alessandrini e Porto di Mare), anche per consentire di affrontare con l'inserimento di funzioni di presidio urbano i gravi problemi di degrado e marginalità che caratterizzano vari ambiti di questo settore.

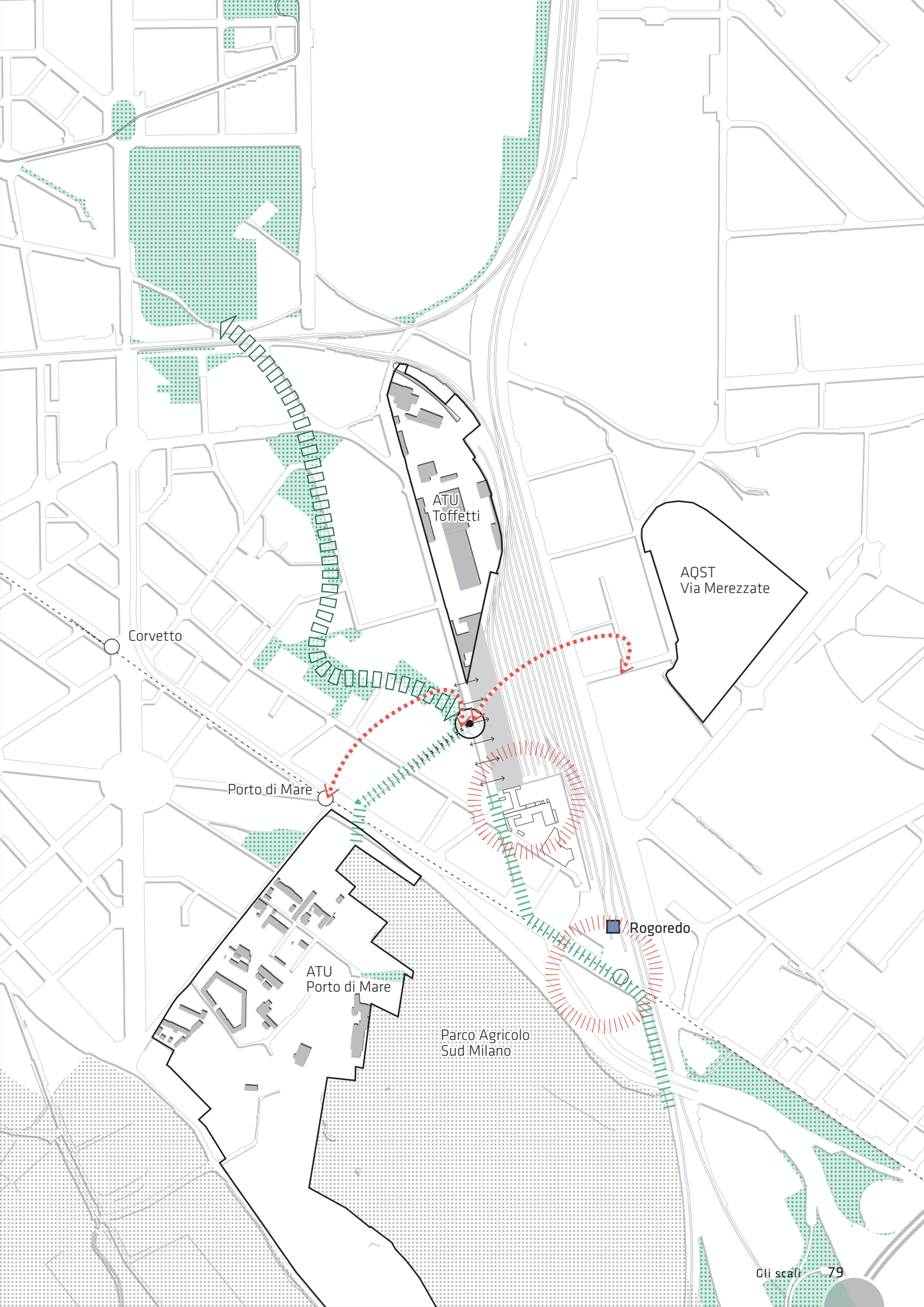
Dal punto di vista delle relazioni paesaggistiche e ambientali più generali, la riconversione e il riuso dello scalo può rappresentare l'occasione per realizzare la cerniera e il terminale meridionale di raccordo con il Parco Agricolo Sud, in grado di connettersi e valorizzare il sistema degli spazi aperti del sud Milano.



La cesura rappresentata dalla ferrovia crea delle sacche di emarginazione nel tessuto urbano e sociale che vanno contrastate tramite una migliore accessibilità. ... appare opportuno l'inserimento di spazi pubblici per gli adolescenti di cui attualmente l'area è priva, nonché particolare attenzione ad iniziative volte allo sviluppo e al sostegno dell'imprenditorialità giovanile."

Consiglio di Municipio 4  
Delibera n. 44/17





Corvetto

ATU  
Toffetti

AQST  
Via Merezzate

Porto di Mare

ATU  
Porto di Mare

Parco Agricolo  
Sud Milano

Rogoredo

# Porta Genova

<b>Superficie complessiva</b>	89.137 mq
Superficie territoriale	88.397 mq
Superficie strumentale	0 mq
Viabilità esistente	740 mq
<b>Superficie lorda pavimento</b>	44.000 mq
<b>Verde attrezzato</b>	44.199 mq

Gli scali di Porta Genova e San Cristoforo, che rappresentano un unicum funzionale ma anche paesaggistico e ambientale, ricadono entrambi in contesti in trasformazione, anche se con dinamiche differenti. In particolare, lo scalo di Porta Genova è il cuore di una zona sedimentata nelle sue forme a est (verso la Darsena e il Ticinese); e più vivace nei nuovi interventi a ovest (verso via Solari e le zone di Savona e Tortona). La presenza dell'acqua del Naviglio Grande e della Darsena rappresenta un elemento di pregio, sia come testimonianza storica, sia come potenzialità di progetto di paesaggio e di fruizione contemporanei. Nel suo insieme si tratta di un'area sovraccarica di attività e popolazioni, che generano conflitti con tempi e modi della vita quotidiana, per l'intensità d'uso di alcuni spazi (la Fiera di Sinigaglia, la movida notturna o il Fuori Salone). L'area dello scalo ha sempre svolto il ruolo di barriera, con un fronte "nobile" - esito del progetto berutiano collegato all'asse di via Vigevano e alla Darsena - e una relazione non risolta tra la piazza e il sistema via Conca del Naviglio/via Arena; e un "retro" rivolto allo storico tessuto industriale dominato dall'ex Ansaldo, che presenta caratteri di irrisolutezza della maglia viaria, in particolare con l'interruzione dell'asse di via Bergognone. La stazione fronteggia uno spazio irrisolto ma potenzialmente rilevante per il disegno urbano, a ridosso del centro (viale Coni Zugna - via Torino), nodo di interscambio tra città, periferia e territorio extraurbano.

Il preliminare criterio proposto è quello di tenere insieme i due scali e considerare il rapporto con i quartieri urbani al contorno, da strutturare attorno alla realizzazione del Parco Lineare del Naviglio Grande. Una figura che si caratterizza anche come "paesaggio d'acqua" in grado di valorizzare l'identità dei luoghi; è infatti possibile connettere, anche con una pista ciclabile, il Parco Lineare est-ovest con un sistema di spazi aperti nord-sud, attraverso il Parco Baden Powell e il Parco Segantini a sud e con il Parco Solari e con piazza Napoli a nord e da qui con largo Gelsomini. Di tale sistema continuo potrebbe fruire lo IULM, ben accessibile dal trasporto pubblico nel nodo di Romolo, ma in un contesto di qualità urbana molto problematica.

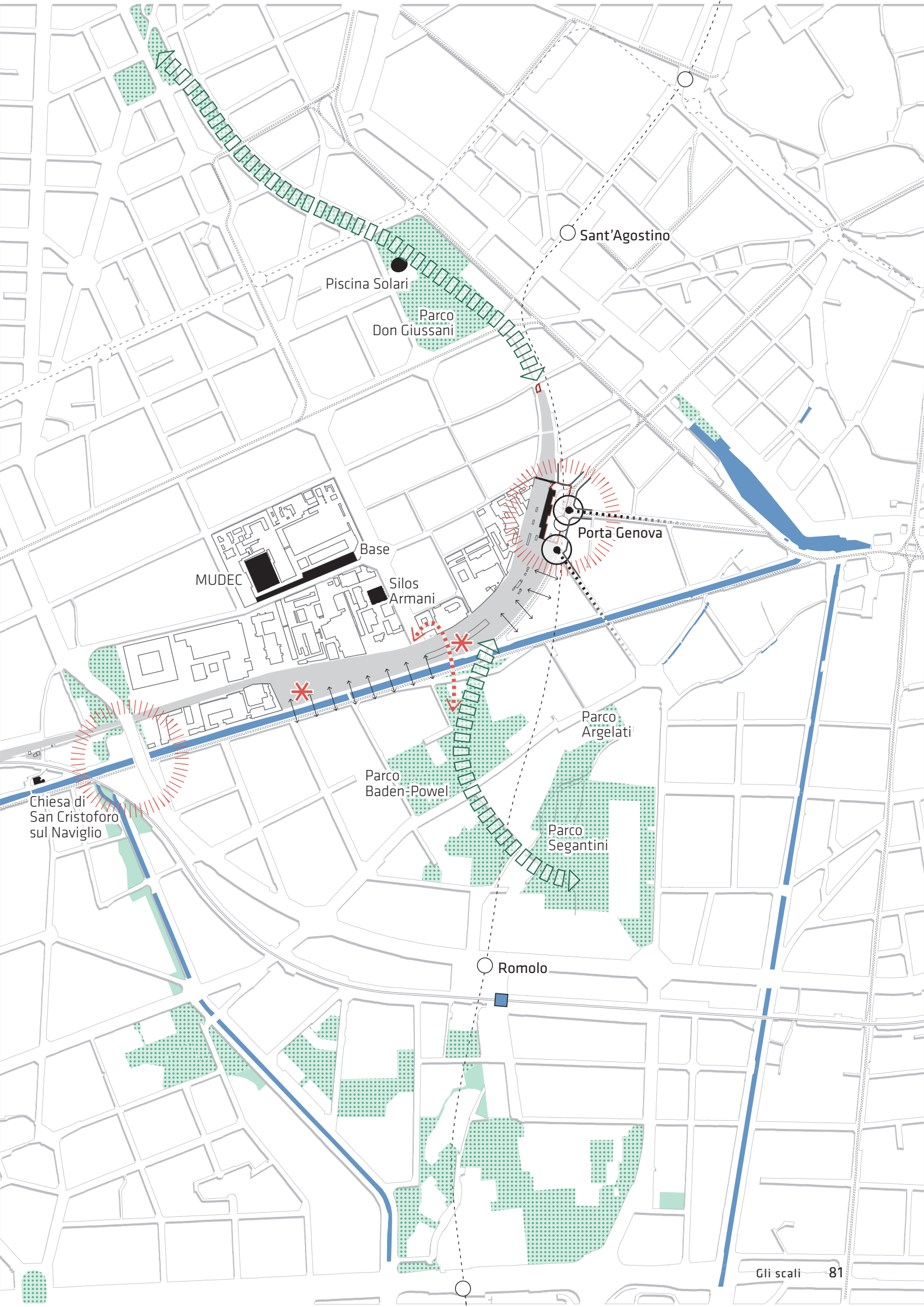
Il telaio degli spazi aperti, fatto di percorsi ciclopedonali - sul modello di successo della passerella pedonale "temporanea" che collega via Bobbio e via Voghera-, si potrà appoggiare sul sedime ferroviario in dismissione e sul verde pubblico esistente (seppur frammentato), che va dal centro alla periferia; e collega il cuore della città alla campagna agricola del Parco Sud e del Parco delle Risaie. Di grande rilievo monumentale e identitario è la presenza della chiesa di San Cristoforo, in prossimità di uno dei pochi ponti pedonali di attraversamento del naviglio.

La direttrice trasversale incontra in più punti assi verdi, attorno ai quali strutturare relazioni forti tra la città a nord e a sud del Naviglio e della ferrovia. In questa direzione, il progetto Rotaie Verdi prevede la connessione ambientale e paesaggistica con San Cristoforo, il Parco delle Risaie e il Parco Teramo. Dal punto di vista delle vocazioni funzionali, lo scalo di Porta Genova rappresenta un'opportunità per la rivitalizzazione culturale della zona; spazi per mostre, laboratori creativi, anche temporanei, che lo rendano un polo attrattore per giovani e *city users*. Lo scalo potrebbe ospitare una nuova piazza in continuità con il sistema degli spazi collettivi, approfondendo la possibilità di un grande sistema *car free*. La funzione residenziale, con una quota di housing sociale, rivolta in particolare ai giovani, e il sostegno al commercio di vicinato, con un'eventuale area mercatale, potrebbe bilanciare il sovraccarico di *city users*. La stazione, intesa quale snodo tra spazi e funzioni che già caratterizzano l'ex Ansaldo e il nuovo "quartiere", potrebbe essere riusata per funzioni culturali e espositive, di informazione e educazione. Alcuni edifici presenti all'interno dello scalo potrebbero essere mantenuti e riutilizzati come spazi espositivi e di servizio, da assegnare tramite bando per la sperimentazione di attività di produzione urbana. Un tema da approfondire riguarda infine la memoria storica della ferrovia: i bordi (i muri perimetrali) e il necessario sistema degli attraversamenti, dovranno essere trattati in maniera tale da preservare il ricordo di questa importante funzione e storia urbana.



la riqualificazione del piazzale sella Stazione di Porta Genova, la permeabilità e agibilità di tutta l'area, il rapporto funzionale e paesaggistico tra lo scalo e il Naviglio Grande costituiscono gli obiettivi prioritari nel processo di riqualificazione dello scalo ferroviario."

Consiglio di Municipio 6  
Delibera n. 23/17



Sant'Agostino

Piscina Solari

Parco Don Giussani

Porta Genova

Base

MUDEC

Silos Armani

Parco Argelati

Chiesa di San Cristoforo sul Naviglio

Parco Baden-Powel

Parco Segantini

Romolo



# San Cristoforo

<b>Superficie complessiva</b>	158.276 mq
Superficie territoriale	140.199 mq
Superficie strumentale	13.303 mq
Viabilità esistente	4.774 mq
<b>Superficie lorda pavimento</b>	0 mq
<b>Verde attrezzato</b>	140.199 mq

Lo scalo di San Cristoforo è percepito come la chiusura a sud di un sistema urbano "minore", che ha accolto e ospitato popolazioni differenti e un sistema stratificato nel tempo di edilizia pubblica (Giambellino e Lorenteggio). La stazione di San Cristoforo dialoga con i quartieri popolari ma anche con le nuove edificazioni e le vecchie fabbriche al confine comunale ovest, che presentano tutte le problematiche conseguenti a episodi di dismissione e degrado. A questi elementi si aggiungono le aree abbandonate o usate impropriamente: dagli spazi verdi sottostanti le infrastrutture (il cavalcavia Pietro Giordani ma anche quello di viale Cassala), al volume abbandonato e degradato dell'ex stazione autocucette (progetto Rossi – Braghieri); sino agli spazi verdi prossimi allo scalo e usati come area di sosta dalle popolazioni nomadi. Oltre ad essere un grande vuoto longitudinale, l'area dello scalo si configura come il retro di una parte di città che si attesta sugli assi Giambellino - Lorenteggio - Vigevanese. L'altra faccia dello scalo, verso sud, dialoga con un sistema ambientale articolato – Ronchetto - che affonda le radici nel Parco Agricolo Sud, dove sono ancora leggibili, tra le nuove costruzioni, le tracce delle microinfrastrutture agricole (rogge e tracciati).

Come per Porta Genova, il primo criterio da perseguire è una visione integrata dei due scali, con particolare attenzione al rapporto con i quartieri pubblici urbani al contorno: una strategia da strutturare a partire dalla realizzazione del Parco Lineare del Naviglio Grande, costituendo una vera e propria oasi ecologica lungo il fascio dei binari (progetto Rotaie Verdi) e definendo una figura che si caratterizza anche come "paesaggio d'acqua", in grado di valorizzare l'identità dei luoghi. È possibile ricucire il tessuto urbano, sociale ma anche paesaggistico – ambientale dei quartieri a nord e a sud del fascio infrastrutturale composto da Naviglio, alzaia e ferrovia (Giambellino e Barona-Lorenteggio, ma anche i quartieri che affacciano su via Foppa e via Valenza), da conseguire attraverso il rafforzamento delle relazioni ciclo - pedonali, con connessioni trasversali nord – sud che superino le ampie aree strumentali destinate a permanere e le connessioni est-ovest lungo il Parco Lineare; potenziando quindi la mobilità dolce sia alla scala urbana, sia metropolitana.

Dal punto di vista delle vocazioni funzionali, lo scalo si configura come uno spazio aperto di grande potenziale ecologico e ambientale a servizio della città, da conseguire a partire dalla riqualificazione e riuso dell'ex stazione delle autocucette, sui cui sono state già realizzate molte sperimentazioni progettuali, cercando tendenzialmente una funzione coerente con la prossimità al Parco Agricolo Sud e al Parco delle Risaie, con servizi aperti ai quartieri. Un presidio articolato e multifunzionale, all'interno del quale potrebbe essere ospitata anche un'area multifunzionale per le attività giovanili e lo sport. Si sottolinea la presenza di circoli legati agli sport nautici, come la Canottieri Milano e la Canottieri Olona e gli approdi della linea di traghetti Gaggiano-Milano.

Dal punto di vista della mobilità, la stazione di San Cristoforo può diventare un innovativo luogo d'interscambio tra il ferro, la mobilità dolce e l'acqua, da ripensare come una vera e propria arteria di trasporto pubblico (progetto navigabilità del Naviglio Grande), rispetto alla quale la stazione potrebbe sviluppare il ruolo di nuovo nodo d'intermodalità (acqua/bici/metro) da attrezzare con servizi per l'accoglienza (una ciclo stazione - ciclo officina); rafforzando al contempo le relazioni con la nuova stazione M4 di Piazza Tirana, da integrare in un progetto di connessione tra i servizi dello scalo e le aree limitrofe (ambito della cava) garantendo collegamenti sicuri anche verso il quartiere Tre Castelli, vera e propria cerniera con il Parco Sud. È prioritario un collegamento ciclopedonale tra la stazione di San Cristoforo, futuro nodo di scala metropolitana e Ronchetto sul Naviglio. Decisive appaiono infine le possibili relazioni funzionali e paesaggistico - ambientali da costruire con il sistema degli spazi aperti della campagna agricola del Parco Agricolo Sud e del Parco delle Risaie.

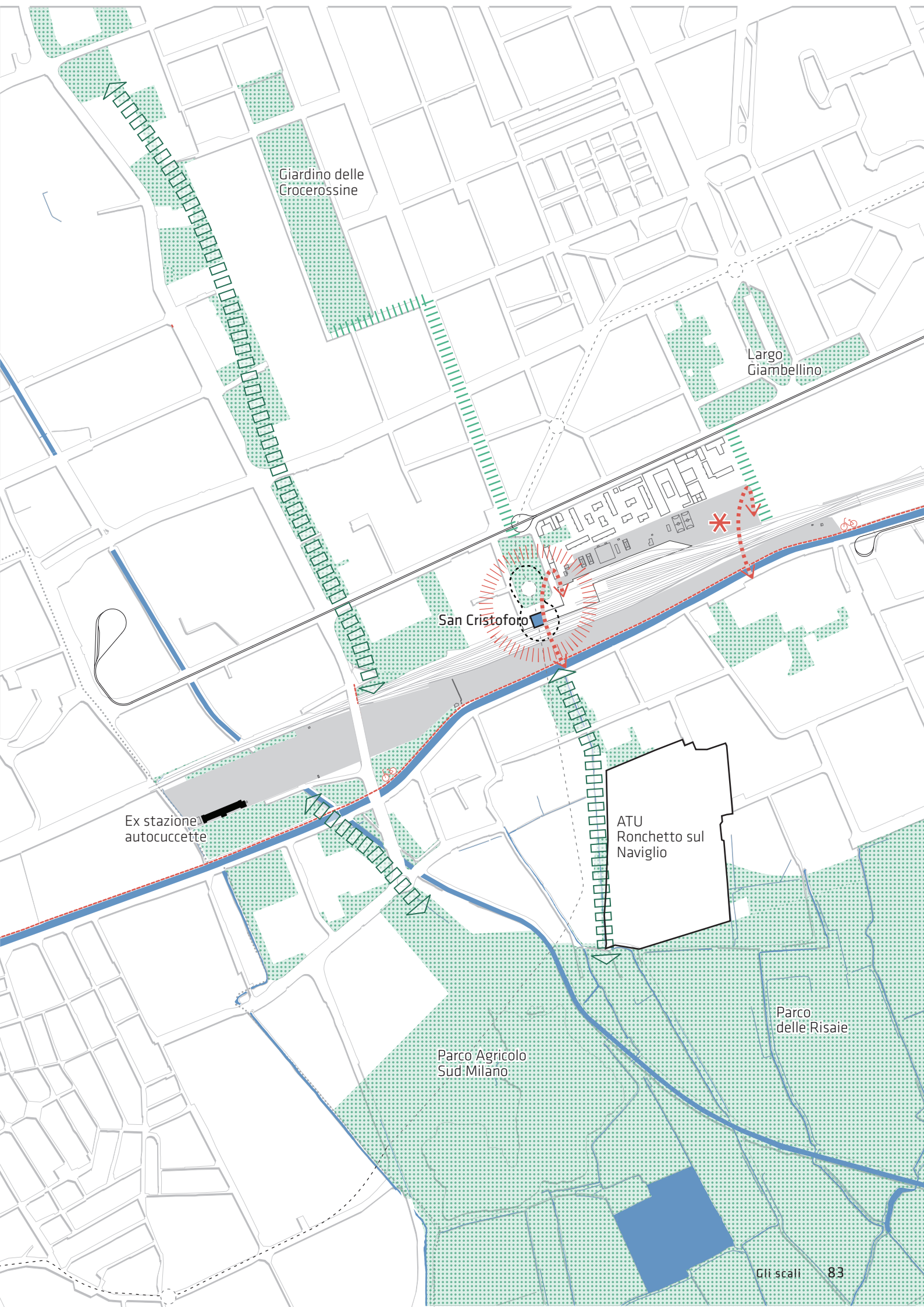
Per quanto riguarda gli usi temporanei, si segnala la presenza di vari orti informali, molto frequentati dagli anziani dei quartieri vicini, che potrebbero essere regolarizzati con forme di assegnazione a rotazione.



...la grande area verde di San Cristoforo, consentirà... un'importante ricucitura urbana attraverso le aree verdi limitrofe, molto diverse tra loro...un parco produttivo e fortemente presidiato da operatori, in grado di disincentivare gli usi impropri degli spazi pubblici."

Consiglio di Municipio 6  
Delibera n. 23/17





Giardino delle Crocerossine

Largo Giambellino

San Cristoforo

Ex stazione autocucette

ATU Ronchetto sul Naviglio

Parco Agricolo Sud Milano

Parco delle Risaie



# PROSSIMI PASSI







# DALLA VISIONE ALL' IMPLEMENTAZIONE

# 7

Il processo di trasformazione della città è fenomeno sempre più rapido e complesso; gli strumenti di pianificazione e progettazione tradizionale troppo lenti e macchinosi per permettere risposte adeguate al degrado e all'abbandono. I tempi (e i costi) necessari alla pianificazione delle trasformazioni urbane suggeriscono da un lato la necessità di snellire le procedure, dall'altro quella di incentivare e formalizzare nuovi strumenti. Attraverso soluzioni progettuali temporanee, di semplice e rapida realizzazione, si potranno restituire alla città aree per lungo tempo interdette alla frequentazione e modificare nel breve periodo il ruolo che queste ricoprono nell'immaginario urbano, dando risposte tempestive a problemi urgenti e testando sperimentazioni, con benefici immediati e immediatamente quantificabili.

Il tempo è un connotato che caratterizza questi processi di trasformazione, che è ragionevole pensare entro un contesto che cambia e quindi con esiti difficilmente prevedibili. In questa prospettiva, sia l'Accordo di Programma, sia i piani attuativi che lo specificheranno dovranno misurarsi con l'obiettivo di definire strategie di attuazione per parti del progetto complessivo, con attenzione particolare al tema della flessibilità e della semplificazione normativa, evitando la proposizione di un quadro vincolistico rigido, incapace di interpretare e gestire gli elementi di novità che dovessero emergere nel tempo.

La promozione di concorsi di progettazione urbana e architettonica, parallelamente allo sviluppo del dibattito cittadino e locale, può consentire un'evoluzione del processo trasparente e condivisa. Il continuo confronto con la cittadinanza nello sviluppo dei diversi momenti di progettazione (alla scala urbana e locale) permetterà di precisare i programmi dei progetti per confrontarli con le domande locali.

- 7.1 Usi temporanei. Anticipare la rigenerazione urbana
- 7.2 Fattibilità e qualità del processo
- 7.3 Condividere le decisioni. Dibattito pubblico



## 7.1 Usi temporanei. Anticipare la rigenerazione urbana

Il tema degli utilizzi temporanei delle aree dismesse o in fase di pianificazione assume una connotazione strategica quando si parla di processi di rigenerazione urbana che possono durare diversi anni, talvolta decenni. A Milano, gli scali ferroviari hanno fatto da apripista di questa nuova modalità di utilizzo degli spazi ospitando nel corso del 2015 attività di "Expo in Città"<sup>+</sup> che hanno avuto una risonanza e una frequentazione eccezionali.

La possibilità di "colonizzare" queste aree, da troppo tempo abbandonate o sottoutilizzate, con funzioni che sperimentino nuove modalità di utilizzo degli spazi è sicuramente di grande interesse per la città. L'introduzione di nuove attività consente infatti di testare vocazioni funzionali ancora inesprese, ma anche di gestire produttivamente spazi abbandonati migliorando la qualità ambientale e sociale dei quartieri interessati. Il coinvolgimento di giovani progettisti, nuovi imprenditori e delle comunità locali in tali iniziative potrà inoltre facilitare lo sviluppo di start-up, nonché rafforzare le reti di quartiere.

Attraverso l'implementazione di progettualità leggere, veloci ed economiche, il ri-uso temporaneo delle aree si pone come strumento innovativo di sperimentazione di nuove forme del vivere urbano, in grado di restituire senso del luogo, attrarre persone ed investimenti, ricucire quartieri e comunità a lungo disconnessi.

<sup>+</sup> ExpoinCittà è un progetto di promozione dell'offerta di eventi promosso dal Comune e della Camera di Commercio di Milano, nato in occasione di Expo 2015 come aggregatore delle attività *off-site* per accompagnare e integrare l'offerta attrattiva e di intrattenimento dell'Esposizione Universale con una proposta di oltre 46 mila appuntamenti cui hanno partecipato circa 11 milioni di persone.

Scalo Farini.  
Gli edifici esistenti all'interno degli scali, potrebbero ospitare funzioni attrattive ad uso temporaneo



## La disciplina degli usi temporanei

L'uso temporaneo delle aree è uno strumento nuovo per anticipare il processo di riappropriazione da parte della cittadinanza e per sperimentare impieghi innovativi degli spazi esistenti.

Un'appropriata disciplina degli usi temporanei, intesa sia come regolamentazione che come deregolamentazione, ove possibile potrà permettere di anticipare e sperimentare soluzioni, anche funzionali, innovative, che prevedano, insieme ad attività più remunerative, la disponibilità di aree per usi di interesse generale, come spazi per lo sport, la didattica, lo svago, nonché spazi di creatività e lavoro per i giovani.

Per quanto l'occasionalità dell'uso, limitato nel tempo di permanenza, non rappresenti un fattore di rischio, è necessario che l'attivazione di attività temporanee sia accompagnata indagini dello stato dei suoli (laddove queste non siano già disponibili) e degli immobili da utilizzare, magari proprio introducendo forme temporanee di naturalizzazione in grado di anticipare e favorire le successive attività di bonifica.

Tra le azioni da intraprendere da subito per potere attivare usi temporanei è quindi indispensabile avviare una mappatura delle aree abbandonate immediatamente disponibili per l'uso temporaneo, con definizione dell'orizzonte temporale e identificazione degli usi compatibili.

L'attivazione delle aree immediatamente disponibili mediante convenzione per bandi e concessioni e d'uso da parte della proprietà e l'introduzione di fasi temporanee nei bandi di concorso per la realizzazione delle singole aree potrà concorrere alla semplificazione delle procedure con l'obiettivo di favorire l'implementazione per fasi delle aree coinvolte.

L'anticipazione della realtà ha il potere di alleggerire il periodo transitorio verso le soluzioni definitive, aprendo i recinti - chiusi ormai da troppo tempo - e mitigando i disagi che derivano dall'implementazione dei futuri processi di rigenerazione permanente. Per questo motivo, la politica di anticipazione temporanea degli scenari definitivi, dev'essere uno strumento che accompagna non solo la fase di pianificazione, ma anche quella di implementazione e costruzione dei progetti.

## 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**



## 7.2 Garantire fattibilità e qualità del processo

L'Accordo di Programma, previsto dal PGT e avviato dal Consiglio Comunale, è lo strumento che consente non solo di definire un programma di interventi ambizioso, ma di porre la sostenibilità economica al centro dei propri obiettivi e strategie. Appare evidente che per garantire la tenuta qualitativa di un processo di rigenerazione così complesso, e quindi esteso nel tempo, i criteri di base non possano che essere quelli della adattabilità, della flessibilità ai cambiamenti, ma anche del controllo e della partecipazione ai processi.

Evitare gabbie troppo rigide incapaci di riconoscere possibili elementi di novità, e al contempo garantire la trasparenza e la condivisione ampia delle decisioni, consentirà di costruire progetti rispondenti alle necessità della città e alle opportunità che si presenteranno. Il processo dovrà prevedere programmi attenti di attuazione per fasi e per brani del progetto complessivo in grado di garantire l'autosufficienza delle realizzazioni parziali, con particolare attenzione agli spazi e alle attrezzature pubbliche che dovranno costituire l'ossatura delle trasformazioni e non, come altre volte accaduto, frammenti di un progetto interrotto.

Per queste ragioni, sarà fondamentale predisporre progetti e regole capaci di misurarsi con l'eventuale modificazione nel tempo di opportunità e domande emergenti, per evitare un disallineamento tra le realizzazioni e la realtà in mutamento. I progetti dovranno avere la capacità di sostenere lunghi periodi di implementazione con adeguati gradi di flessibilità, ma contemporaneamente dovranno contenere gli elementi irrinunciabili di natura strutturale e di orientamento nel lungo periodo delle trasformazioni.

Specie negli scali di maggior dimensione, la scomponibilità dei progetti in parti riconoscibili e di relativa autonomia realizzativa sarà una caratteristica fondamentale per avviare processi di trasformazione che riescano a sostenere tempi di realizzazione imprevedibili, garantendo contemporaneamente la qualità urbana e l'autosufficienza dei risultati parziali, oltre che una complessità adeguata, considerando inoltre che, all'interno di ciascuno scalo, si dovrà curare la convivenza tra aree trasformate e aree in attesa, per garantire la qualità urbana e funzionale durante gli stadi intermedi di realizzazione.

Adattabilità e flessibilità non sono sinonimi di vaghezza, ma precise e specifiche caratteristiche dei progetti che dovranno selezionare opportunamente gli elementi che li costituiscono (alle diverse scale) stabilendo su di essi ambiti di variazione possibile, in riferimento alla configurazione formale, al modello organizzativo, al programma funzionale, consentendo comunque il trattamento dei temi previsti alla scala urbana e di rapporto con l'immediato contesto.



## **Concorsi, masterplan e progettazione unitaria**

Come indicato dalla delibera, la volontà dell'Amministrazione è quella di adottare procedure concorsuali sia per definire gli assetti complessivi delle aree (masterplan), sia per sviluppare progettualmente le parti di città di carattere pubblico che le comporranno. I concorsi saranno intesi, da un lato, come un momento di apertura alla riflessione progettuale e non di mera implementazione lineare, dall'altro come occasione di aggiornamento dei programmi previsti.

La procedura concorsuale è lo strumento più corretto per un'ampia riflessione progettuale sia sull'assetto complessivo delle aree, sia per lo sviluppo degli spazi-cuore dei nuovi quartieri, come i nuovi parchi, gli spazi e i servizi pubblici più rilevanti.

I concorsi - aperti e preferibilmente in due gradi, con selezioni basate su esperienze precedenti, proposte metodologiche e/o progettuali - saranno banditi sulla base di Documenti Preliminari alla Progettazione (DPP) redatti con il coordinamento dell'Amministrazione Comunale, nei quali saranno definiti gli elementi invariati delle trasformazioni relativamente alle relazioni funzionali, morfologiche e ambientali, con il contesto e con la città. Il DPP fornirà inoltre indirizzi e detterà requisiti e prestazioni relative all'organizzazione interna delle trasformazioni, nel cui quadro la progettazione decentrata sperimenterà la proposizione di spazi abitabili entro diverse configurazioni possibili.

In particolare i DPP per i masterplan orienteranno la progettazione relativamente al ruolo delle aree nel contesto urbano e metropolitano, al rapporto con il contesto lungo i loro margini, alla distribuzione interna di massima dei pesi insediativi e degli spazi aperti, alla selezione dei servizi, delle opere pubbliche e infrastrutturali necessari e suggeriti.

Sugli scali maggiori - Farini e Porta Romana - ove necessario ai fini di individuare comparti urbani di sviluppo per fasi, i risultati dei concorsi sui masterplan saranno verificati ed approvati amministrativamente attraverso uno specifico strumento di coordinamento (Documento di Progettazione Unitaria), che diventerà il nuovo riferimento per l'assetto delle aree.

### **Azioni**

**Redazione di Documenti Preliminari alla Progettazione per avviare e indirizzare le procedure concorsuali**

**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**

## 7.3 Condividere le decisioni. Il dibattito pubblico

L'occasione di trasformazione degli scali ferroviari dismessi è talmente strategica per la città di Milano da non poter prescindere da un'esaustiva conoscenza del quadro delle attese del suo territorio. Il percorso di rigenerazione degli scali si propone pertanto di utilizzare ed incentivare il ricorso ad adeguate procedure di partecipazione, condivisione e coinvolgimento delle istituzioni, dei soggetti interessati e della cittadinanza, come metodo costante di lavoro, lungo tutto il processo di attuazione.

Il dibattito pubblico prevederà adeguati percorsi di informazione, discussione e confronto che permettano di far emergere le osservazioni critiche e le proposte sul progetto da parte di una pluralità di attori, compresi i singoli cittadini. Il loro coinvolgimento al processo di riqualificazione, permetterà di ampliare l'ambito conoscitivo e informativo sulla base del quale verranno assunte e/o orientate le decisioni; di rendere più trasparenti le modalità di scelta delle soluzioni possibili; di assicurare allo sviluppo del percorso urbanistico/edilizio maggiore garanzia di progetti adeguati al contesto e alle sue necessità.

Come dimostrato dai percorsi intrapresi dalle Commissioni Consiliari con il supporto del Dipartimento di Architettura Studi Urbani del Politecnico di Milano, l'Amministrazione è consapevole dell'importanza di un dibattito che possa essere il più ampio e inclusivo possibile. L'intenzione è portare avanti con metodo il confronto aperto e trasparente che sta accompagnando il processo di pianificazione, prevedendo la sua prosecuzione in fase di progettuale e attuativa delle trasformazioni urbanistiche.

L'idea della partecipazione attiva parte dal presupposto che ciascuno dei soggetti coinvolti (sottoscrittori dell'AdP, attori locali e stakeholders) è portatore di prospettive, valori, interessi, principi che possono essere diversi da quelli degli altri soggetti coinvolti nel percorso di trasformazione. Attraverso l'ampliamento della possibilità di scelta o di iniziativa di ciascun soggetto ascoltato, si costruisce un terreno comune per la soluzione delle tematiche di discussione.

### ➔ Pagina 18

Il lavoro di ascolto delle Commissioni Consiliari e le iniziative di dibattito pubblico

## Progettare insieme la città. Linee guida sulla partecipazione

Attraverso gli strumenti di partecipazione e coinvolgimento, l'Amministrazione pubblica intende condividere con la città le scelte urbanistiche fondamentali in fase decisionale, fin dal principio del processo di formazione degli atti di pianificazione, per raggiungere le scelte con maggiore efficacia: il coinvolgimento diretto costituisce uno strumento di responsabilizzazione della cittadinanza.

Le possibilità offerte dai diversi strumenti che potranno essere intrapresi nel corso del processo di trasformazione, consentiranno di orientare il percorso in base al soggetto promotore (pubblico o privato) e in funzione del risultato da raggiungere. Ad esempio, l'Amministrazione potrà proporre consultazioni per individuare gli specifici bisogni di un territorio e per definire gli indirizzi

strategici utili alla progettazione di luoghi e servizi pubblici; per verificare i contenuti dei processi volti alla progettazione di opere complesse; oppure istituire processi di co-decisione. Per quanto riguarda gli operatori privati, questi potranno a loro volta attivare percorsi di consultazione sui bisogni espressi dal territorio oggetto di intervento e sulla proposta progettuale iniziale dei servizi e delle opere di urbanizzazione previste, così da garantire una progettazione più efficace e meglio integrata con il contesto.

Tali processi, preceduti da una fase propedeutica di analisi e mappatura dei principali stakeholder, si concretizzano in metodi di "ingaggio" che accompagnano gradualmente gli attori coinvolti dalla manifestazione delle idee alla definizione di soluzioni appropriate. Tra questi, si evidenziano il ricorso all'ascolto attivo, alla consultazione pubblica e all'individuazione di esperienze di progettazione partecipata. In particolare, l'ascolto dei cittadini e dei gruppi di interesse risulta fondamentale nelle fasi di definizione dei contenuti urbanistici e progettuali a scala vasta e dei piani attuativi; la consultazione e l'interazione costruttiva può essere strumento utile all'individuazione di specifici biso-

gni e indirizzi strategici; mentre la sperimentazione di tecniche per il raggiungimento di conclusioni condivise va inteso come strumento da testare su specifici ambiti di progetto.

Il documento "Progettare insieme la città - linee guida per la sperimentazione di percorsi partecipati", approvato con delibera di Giunta Comunale n. 1079/2016, individua i percorsi attuabili, sulla base di finalità, principi e criteri di carattere generale, per incentivare il ricorso alla partecipazione; inoltre definisce le modalità operative di applicazione ed elenca, a titolo esemplificativo, alcuni dei principali strumenti utilizzati per i processi partecipativi.

### Azioni

Scelta di percorsi e strumenti diversi in funzione del soggetto promotore e dello stato della procedura: ascolto, consultazione, co-progettazione, 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







