Indice

Introduzione

		CAPITOLO I - Leggere
1	1.1	Inquadramento Urbano
5	1.2	Farini
9	1.3	Greco-Breda
13	1.4	Lambrate
17	1.5	Rogoredo
21	1.6	Porta Romana
25	1.7	Porta Genova
29	1.8	San Cristoforo
9 10 11 12 13 14 15	2.1 2.2 2.3 2.4 2.5 2.6 2.7 2.8	CAPITOLO II - Analizzare L'accordo di programma sugli scali ferroviari Zona Speciale Farini Zona Speciale Greco Zona Speciale Lambrate Zona Speciale Rogoredo Zona Speciale Porta Romana Zona Speciale Porta Genova Zona Speciale San Cristoforo
17 18 19	3.1 3.2 3.3	CAPITOLO III - Valutare Osservatorio del mercato immobiliare Calcolo del valore di mercato Analisi costi e ricavi

CAPITOLO IV - Interpretare

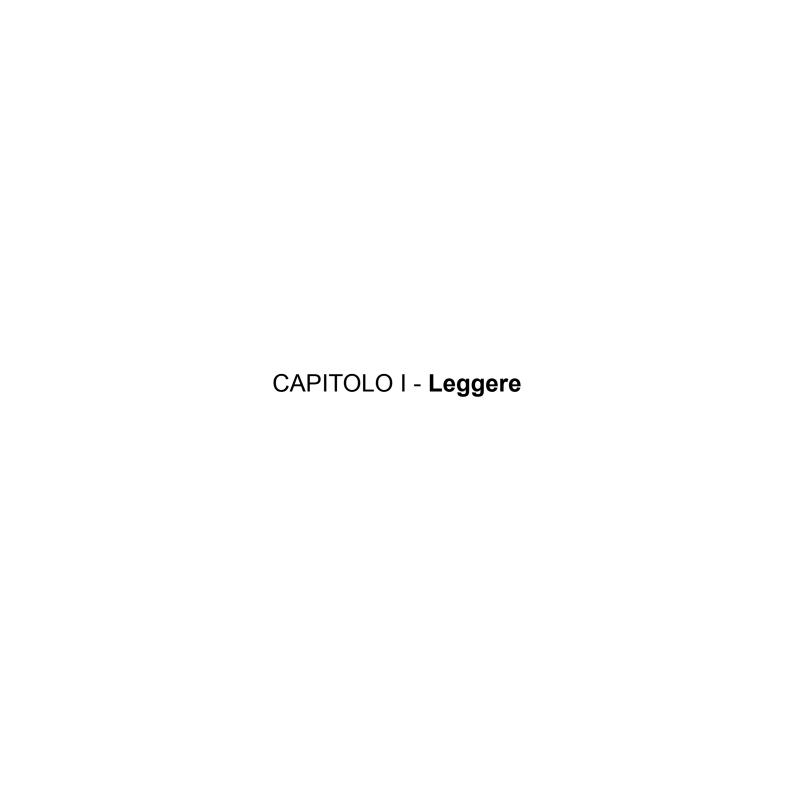
- 4.1 Concorsi
- 4.2 Masterplan Farini e San Cristoforo: "Agenti Climatici"
- 4.3 Masterplan Greco Breda: "Innesto"
- 4.4 Masterplan Lambrate: "Tre Piazze nel Parco"
- 4.5 Masterplan Rogoredo: "Abitare il Bordo"
- 4.6 Masterplan Porta Roman: "Parco Romana"
- 4.7 Linee Guida

CAPITOLO V - Progettare

Conclusioni

Bibliografia Sitografia

Indice e fonti delle immagini



1.1 Inquadramento urbano

Svuotati orami quasi completamente delle proprie funzioni, questi recinti si presentano oggi come strutture resistenti intorno alle quali la città ha continuato la propria espansione compatta e relativamente uniforme: una sorta di città arcipelago caratterizzata da elementi morfologici eccezionali.

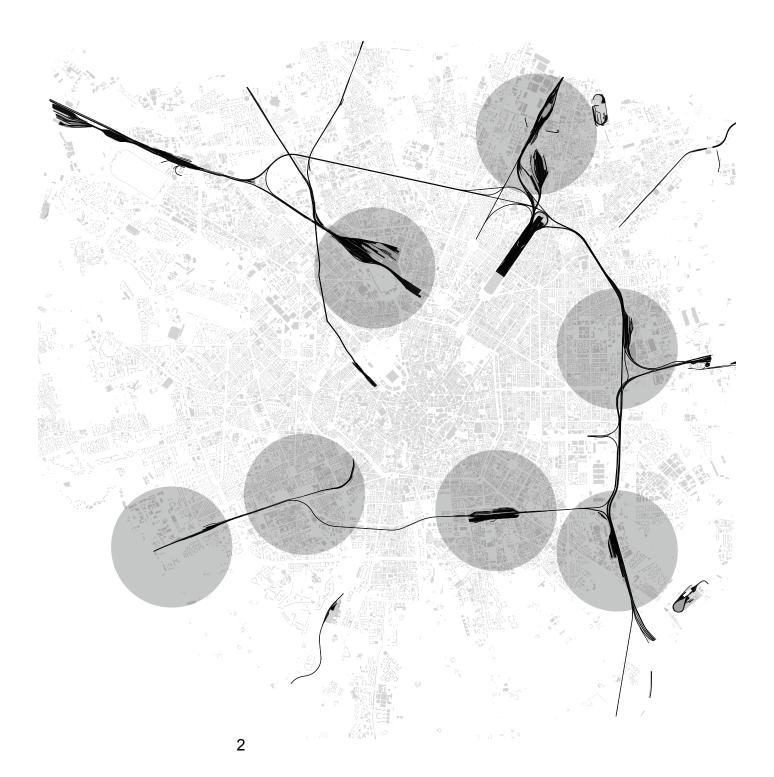
Così come i grandi dispositivi infrastrutturali tipici di ogni epoca, essi sono inseriti nel tessuto in contrapposizione e discontinuità rispetto a esso, imprimendo un segno, un solco, un'impronta difficilmente assimilabile attraverso operazioni successive.

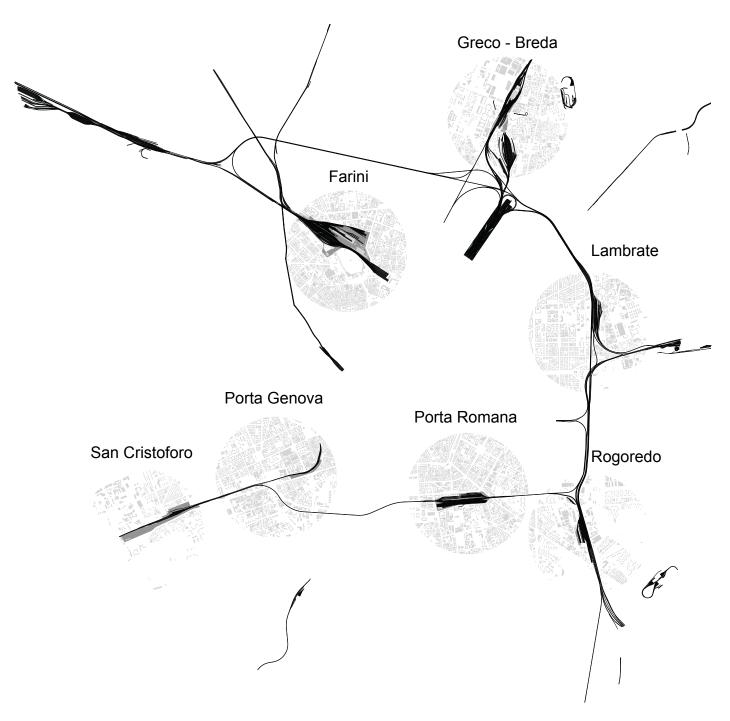
Tra le diverse tipologie di aree urbane abbandonate, quelle ferroviarie occupano un posto di assoluto rilievo, essendo quelle che possiedono contemporaneamente una molteplicità di opportunità: dalla loro collocazione nelle porzioni più centrali delle città, accessibili e già altamente infrastrutturale, alla loro dimensione contraddistinta da un regime proprietario indiviso.

"Gli scali ferroviari rappresentano un'eccezionale occasione per immaginare e definire il futuro di Milano, attraverso il recupero e la rigenerazione di aree di importanza strategica nel tessuto cittadino."

La presenza di ampie porzioni di spazi abbandonati all'interno della città spesso genera situazioni di degrado fisico, che si ripercuote sul valore degli immobili limitrofi, sull'attrattività degli spazi pubblici circostanti e sulla sicurezza dei luoghi stessi. Una volta trasformati, però, quegli stessi spazi possono diventare delle nuove centralità urbane, il cui effetto positivo di rigenerazione "si propaga con forza fino a diversi isolati di distanza, ottenendo dei benefici straordinari per la città stessa e per la cittadinanza nel suo insieme".

Per localizzazione e dimensione, infatti, gli scali ferroviari milanesi rappresentano un potenziale indiscutibile di trasformazione multi scalare.





Scali ferroviari	Superficie totale (mq)	Superficie edificabile (mq)	Superficie lorda di pavimento SLP (mq)
Farini	550.480	400.000	358.100
Greco - Breda	73.526	62.189	28.000
Lambrate	70.187	70.187	34.000
Rogoredo	21.132	21.132	20.000
Porta Romana	216.614	187.226	150.000
Porta Genova	89.137	88.397	40.000
San Cristoforo	158.276	140.199	0
Tabella di raccolta sui sette scali ferroviari mila		969.376	630.094

1.2 Farini

L'area di trasformazione Farini, posta nel settore nord-ovest della città di Milano, riguarda una superficie complessiva di circa 618.000 mq costituita, per la maggior parte, dalle aree dell'ex scalo merci, e compresa tra le vie Valtellina e dell'Aprica, a nord; Stilicone e Delfico, a sud, e tra due viabilità in rilevato: il cavalcavia Bacula a nord-ovest e il ponte di via Farini a sud-est.

Si tratta di un'area molto estesa e in gran parte dismessa, attraversata dalla linea ferroviaria attiva Milano - Varese e Milano Centrale - Malpensa.

L'area si colloca in un ambito semicentrale della città con una buona accessibilità, sia di trasporto pubblico che viaria, una discreta dotazione di servizi ma una scarsa presenza di aree a verde, caratterizzata da un tessuto misto, tipico delle zone vicine agli scali ferroviari, presenta frange di degrado e disordine morfologico, soprattutto nelle vicinanze del Cimitero Monumentale.

Sono prevalenti le funzioni residenziali a sud-ovest, mentre è più marcato il carattere misto, terziario-produttivo-artigianale a nordest, verso i quartieri storici di Bovisa e Dergano.

Lo scalo Farini si posiziona lungo la diagonale nord-ovest/sudest di Milano la cui trasformazione a scala urbana si è avviata a partire dalla costruzione del Passante Ferroviario.

In questo settore urbano si susseguono infatti importanti interventi che concorrono alla modificazione della città dal centro verso la periferia: a sud-est, gli interventi di Porta Nuova, che comprendono il progetto Garibaldi–Repubblica, nuovo Polo Direzionale della città e le trasformazioni previste nei programmi di Isola-Garibaldi; mentre a nord-ovest si sviluppano i progetti per Bovisa, con l'importante programma per l'area dei Gasometri, già nuovo sito del Politecnico.

L'intero ambito è stato inoltre oggetto negli anni di una profonda trasformazione del tessuto funzionale, che da produttivo o legato alla logistica delle merci, con la dismissione dello scalo, è stato interessato da una diffusa riconversione funzionale e da interventi di rinnovamento del tessuto edilizio.





1.3 Greco - Breda

L'area di trasformazione Greco-Breda, di circa 73.000 mq di superficie, si trova nel settore nord- orientale della città ed è costituita da due parti separate che stanno a cavallo della ferrovia che procede verso Monza.

Una è compresa tra la ferrovia e il quartiere di Precotto a est; l'altra tra la ferrovia e il quartiere della Bicocca, ad ovest.

L'area ad est dei binari, a cavallo della via Ernesto Breda, comprende l'area occupata dallo scalo dismesso e aree in stato di degrado.

L'area ad ovest dei binari, di forma stretta e allungata, che costeggia la via fino al quartiere Bicoccca, comprende invece la stazione Milano Greco – Pirelli e altri edifici che rimangono legati al servizio ferroviario.

I collegamenti con la metropolitana e le linee tramviarie rendono la stazione di Greco-Pirelli uno dei punti di interscambio più frequentati della città e dell'area metropolitana per il trasporto pubblico suburbano.

Anche qui, il tema delle connessioni è cruciale, le uniche connessioni esistenti a scavalco della ferrovia sono costituite dai ponti viabilistici di Greco, a sud, e di via Fiume, al confine con Sesto San Giovanni.

L'ambito urbano nel quale si colloca l'area di trasformazione è compreso tra gli assi di viale Fulvio Testi e viale Monza, caratterizzato a est, da un tessuto misto di maglia minuta residenziale e produttivo-artigianale, che ha inglobato i nuclei storici preesistenti (Greco Milanese, Precotto). Mentre a ovest era caratterizzato dalla presenza dei macro isolati di matrice produttiva, sostituiti recentemente da un disegno urbanistico compiuto.

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





1.4 Lambrate

L'ambito urbano in cui si colloca lo scalo di Lambrate, è situato nel settore orientale di Milano, esternamente alla cintura ferroviaria che corre in rilevato e separa l'omonimo quartiere di Lambrate dalla zona di Città Studi.

Il quadrante urbano in cui si inserisce è fortemente caratterizzato dalla presenza di grandi infrastrutture, la cintura ferroviaria e la linea Milano -Treviglio, la strada provinciale Cassanese a nord e dalla Tangenziale ad est, tracciati che ne hanno determinato il carattere intercluso.

Tali presenze hanno ostacolato le relazioni con i quartieri adiacenti, Ortica e Città Studi.

L'area dello scalo di circa 70.000 mq, si pone in adiacenza al rilevato ferroviario, poco distante dalla vicina stazione di Lambrate. In una zona ai margini del quartiere e delle trasformazioni urbanistiche che lo hanno recentemente interessato, dalla riconversione dell'Innocenti alle più diffuse trasformazioni delle piccole e medie industrie che caratterizzavano questo settore urbano.

Lambrate è caratterizzata da un tessuto edilizio e funzionale di tipo misto, residenziale artigianale e produttivo, che si è sviluppato nel dopoguerra in presenza di uno dei comparti industriale più importanti della città, costituito dagli stabilimenti della Innocenti-Maserati, rimasti attivi fino agli inizi degli anni '90.

Per molti anni, dopo la chiusura degli impianti, e la dismissione progressiva del suo indotto, l'area, in stato di abbandono, ha rappresentato uno degli scenari post industriali più significativi di Milano.

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

L'assetto funzionale, che registrava una forte presenza industriale, si sta continuamente modificando, accogliendo nuove strutture edilizie, funzioni artigianali, culturali e creative.





1.5 Rogoredo

Lo scalo ferroviario di Rogoredo con una superficie di circa 21 000 mq si colloca nel settore urbano Sud Est, zona periferica del Comune di Milano.

Lo scalo è delimitato a est dalla linea ferroviaria e a ovest da via Toffetti.

La posizione è baricentrica rispetto alla stazione ferroviaria di Milano Rogoredo e metropolitana di Porto di Mare.

Poco distante dallo scalo è presente la stazione di Milano Rogoredo, che permette collegamenti tramite le linee ferroviarie alta velocità e regionali, e la fermata metropolitana di Porto di Mare della linea 3.

Lo scalo Rogoredo risulta quindi in un contesto fortemente infrastrutturato compreso, da una parte, ad Est della linea ferroviaria, dalla vasta area di riqualificazione Montecity-Rogoredo, e dall'altra parte, nel versante urbano ovest, lungo via Vincenzo Toffetti, dalla presenza di una vasta area industriale e artigianale.

Magazzini, depositi e capannoni in parte anche commerciali, caratterizzano gli isolati prossimi allo scalo.





1.6 Porta Romana

Lo scalo ferroviario di Porta Romana è situato lungo la cintura ferroviaria sud di Milano, coinvolge una superfice di circa 217.000 mq, sviluppandosi in direzione est - ovest in prossimità dell'antica Porta Romana.

Lo scalo è delimitato a nord dal tracciato anulare della circonvallazione denominata "Viali delle Regioni", a sud da tracciati di quartiere, ad est e ad ovest dai due importanti tracciati radiali, Corso Lodi e via G. Ripamonti.

Diversamente dallo scalo Lambrate, la cintura ferroviaria che attraversa lo scalo, corre qui alla quota di campagna ed è la città che si alza con i cavalcavia per superarne il tracciato.

Il passaggio sull'asse Lodi/Romana della terza linea metropolitana di Milano, con la fermata Lodi Tibaldi adiacente allo scalo, rendono il nodo di Piazzale Lodi un punto strategico di scambio tra flussi diversi.

Lo scalo assume un ruolo di barriera tra le due parti di città a Nord e a Sud dell'area e costituisce un elemento di frattura nel disegno della città compatta, senza che nessun attraversamento al suo interno sia reso possibile nel tempo.

Lo scalo è attraversato da sempre solo ai suoi margini a Est e a Ovest, attraverso sistemi viari esterni allo stesso.

Il ruolo di barriera è rafforzato anche dal traffico lungo i bordi dell'isolato, che rende ancor più lontano lo scalo dalla percezione quotidiana dei suoi spazi.

La cintura ferroviaria sud e lo scalo Romana hanno favorito e determinato una forte differenziazione dei caratteri urbani e architettonici presenti nei tessuti a nord e a sud della cintura stessa: il versante nord si affaccia verso il centro della città e presenta caratteri urbani e residenziali tipici della città tardo ottocentesca e novecentesca, mentre a sud si formano aree industriali e artigianali più sfrangiate, edificazione mista e frammentaria, con dimensioni maggiori degli isolati in cui si perde progressivamente la cortina edilizia.

La zona sud è già stata oggetto di recenti trasformazioni urbane quali l'insediamento di Fondazione Prada e di Symbiosis.





1.7 Porta Genova

Lo scalo ferroviario Porta Genova è il cuore di una zona sedimentata nelle sue forme a Est e più dinamica nei nuovi interventi a Ovest.

L'area di circa 89.000 mq, comprende anche la stazione di Porta Genova e il tronco di binari che si stacca dalla stazione di San Cristoforo.

Si sviluppa in parte parallelamente Naviglio Grande e in parte si incunea all'interno del tessuto urbano.

Il tessuto edilizio intorno è rappresentativo dell'evoluzione storica e urbanistica che ha interessato Milano nei suoi vari passaggi da città preindustriale a città post-industriale.

Lo storico tracciato del Naviglio Grande si impone come elemento ordinatore originario, al quale si affiancano nel tempo reti di trasporto, prima stradale e successivamente ferroviario, aventi la medesima origine e destinazione della via d'acqua.

Lo scalo ha la sua 'testa' urbana nella Stazione di Porta Genova, dove si inserisce in un tessuto urbano tardo ottocentesco che si relaziona con i primi borghi edificati esterni alle antiche mura spagnole di Milano, ma separa il quartiere storico sorto fra i Navigli dal quartiere di via Tortona, di origine industriale e popolare, oggi profondamente trasformato funzionalmente e architettonicamente nel distretto del design.

Il piazzale della stazione costituisce invece il fulcro prospettico dell'asse del quartiere di Porta Genova.

L'ambito circostante la porzione settentrionale dello scalo, è caratterizzato da un tessuto edilizio residenziale risalente ai primi del '900 e uno riconducibile alle dimensioni tipiche dei borghi sviluppatisi all'esterno del limite storico costituito dalle mura spagnole e affacciati sul sistema costituito dai Navigli e dalla Darsena.





1.8 San Cristoforo

L'area di San Cristoforo costituisce la fine del complesso delle aree ferroviarie in dismissione lungo il Naviglio Grande.

Lo scalo ferroviario San Cristoforo di circa 158.000 mq complessivi si trova nel settore urbano Sud Ovest, tra Giambellino, San Cristoforo e ronchetto sul Naviglio.

L'area è percepita come conclusione a Sud di un sistema urbano minore che ha avuto il ruolo di accogliere, attraverso un sistema di edilizia pubblica, alcune delle popolazioni che negli anni hanno scelto Milano come città in cui trovare fortuna.

L'ambito è costituito dall'area libera, posta a sud della linea Milano-Mortara, che si sviluppa parallelamente alla ferrovia dal confine Comunale con Corsico fino ad oltrepassare la stazione, comprende inoltre l'area che ospita le attrezzature sportive del Dopo Lavoro Ferroviario di piazza Tirana e le aree strumentali della stazione Milano-San Cristoforo.

L'area, precedentemente in parte interessata dalle urbanizzazioni, poi non realizzate, di un Piano di Zona, fu destinata alla realizzazione di un nuovo terminal connesso alla Stazione di Milano-San Cristoforo, su progetto di Aldo Rossi e Gianni Braghieri. La parziale realizzazione di quel progetto ha lasciato sull'area la struttura dell'edificio del terminal, incompiuto e mai utilizzato, ma anche il cavalcavia Giordani, attuato in seguito, che mette in relazione i quartieri a nord della linea ferroviaria e quelli a sud.







2.1 L'accordo sugli scali feroviari

In questo capitolo verrà analizzato l'accordo di programma sugli scali ferroviari, in quanto rappresenta la base di partenza per la progettazione degli scali.

L'Accordo individua una serie di previsioni urbanistiche finalizzate al miglioramento dell'assetto e della qualità urbana e ambientale, all'incremento delle aree verdi, al rafforzamento dei servizi pubblici, all'incentivo dell'offerta di edilizia residenziale e sociale, ed al potenziamento del trasporto pubblico.

Le aree interessate dall'Accordo di Programma relativo alle aree ferroviarie dismesse e al potenziamento del sistema ferroviario milanese, sono costituite da sette Zone Speciali.

Sono definite Zone Speciali le aree destinate a insediamenti misti residenziali, ivi compresi quelli di edilizia residenziale sociale, terziari, ricettivi, commerciali, artigianali, ad attrezzature pubbliche o di uso pubblico e collettivo, a funzioni di interesse generale, a servizi privati per attività culturali, educative, sanitarie e assistenziali, sportive e per lo spettacolo, nonché alle funzioni complementari accessorie o compatibili, con i limiti di edificabilità previsti.

Le Zone Speciali dell'AdP sono così denominate:

- Zona Speciale Farini suddivisa in due unità: Unità Farini-Scalo e Unità Farini- Valtellina;
- Zona Speciale Greco-Breda;
- Zona Speciale Lambrate;
- Zona Speciale Romana; Zona Speciale Rogoredo;
- Zona Speciale Genova;
- Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato.

Le Aree Strumentali destinate all'esercizio ferroviario, individuate all'interno delle zone di Farini, Greco, Romana e San Cristoforo, sono costituite dagli spazi e dai fabbricati destinati alle infrastrutture e agli impianti ferroviari.

Storia dell'Accordo di Programma

Il tema del riuso delle aree ferroviarie dismesse nel capoluogo lombardo, giunse alla sotto scrizione di un accordo tra il Comune di Milano e il gruppo Ferrovie dello Stato nel 2005 per la prima volta in Italia.

Valorizzare gli scali milanesi assume molti significati.

Gli scali vengono considerati delle aree di valorizzazione immobiliare: per il Comune si tratta di promuovere lo sviluppo urbano senza consumo di suolo non urbanizzato, per le Ferrovie, invece, di valorizzare un patrimonio immobiliare ubicato in aree semicentrali e accessibili.

Gli scali vengono inoltre considerati possibilità di accrescimento di dotazioni pubbliche: aree verdi, servizi, reti ciclabili e viabilistiche in modo da ricollegare quelle parti di città che scali e ferrovie hanno separato. Inoltre tuttom ciò pone anche le basi di una rifunzionalizzazione della cintura ferroviaria.

Successivamente, nel 2007, con l'accordo Moratti - Moretti si identificano sette aree già dismesse in via di dismissione e quindi non più funzionali all'esercizio ferroviario, per un totale di circa 1,3 milioni di metri quadrati, distribuiti in varie parti della città, da valorizzare urbanisticamente. Su tali aree considerate rilevanti per il futuro sviluppo della città di Milano, è prevista una riqualificazione delle stesse al fine di realizzare un potenziamento del nodo ferroviario milanese.

Un successivo accordo di programma con la Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato, integrato nel 2008, prevede attraverso la predisposizione di una variante urbanistica al Piano Regolatore Generale vigente, la valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse. In seguito la proposta di variante urbanistica del 2009 attribuisce una SLP complessiva di 767.500 mq suddivisa tra 548.500 mq per edilizia libera e 219.000mq per edilizia sociale alla sette aree dismesse di Farini, Greco-Breda, Lambrate, Porta Romana, Rogoredo, Porta Genova, San Cristoforo.

Sono anche in corso gli studi relativi al nuovo strumento urbanistico comunale, il Piano del Governo del Territorio in sostituzione del vecchio Piano Regolatore Generale Comunale. Nel nuovo strumento urbanistico confluirà anche la nuova variante sugli scali ferroviari dismessi. Successivamente le aree ferroviarie vedono aumentare la loro capacità edificatoria nel passaggio dall'Accordo di Programma del 2008 al Piano di Governo del Territorio del 2011.

Nel 2011 però la nuova amministrazione comunale revoca il provvedimento di approvazione del PGT rimettendo in discussione i contenuti. Il PGT viene nuovamente approvato nel 2012 ma non contiene la disciplina delle aree ferroviarie dismesse.

Nel corso del 2013 e 2014, dopo un ulteriore lungo stop alla procedura, l'amministrazione comunale incarica il dipartimento di Architettura del Politecnico di Milano di svolgere un indagine tra la cittadinanza dei municipi interessati dalle trasformazioni urbanistiche che rappresentasse i bisogni e le attese degli stessi. Nel 2015 si sottoscrive l'Accordo di Programma dal Sindaco di Milano, dal presidente Regione Lombardia e Ferrovie Italiane. Solo però nel 2016, dopo le amministrative, si avvia finalmente l'inizio del processo di rigenerazione dei vuoti urbani, sette scali ferroviari strategici e vitali per il futuro della città di Milano.

L'accordo di programma viene ratificato dal Consiglio Comunale e approvato dalla regione Lombardia nel 2017: Farini, circa 468,00 mq (618.00 con le aree ferroviari che in parte rimarranno); Greco-Breda, circa 62.000 mq (73.000 con le aree ferroviarie che in parte rimarranno);Lambrate circa 70.000 mq; Porta Romana, circa 187.000 mq (216.000 con le aree ferroviarie che in parte rimarranno); Rogoredo circa 21.000 mq; Porta Genova, circa 89.000 mq; San Cristoforo, circa 140.000 mq (158.000 mq,

con le aree ferroviarie che in parte rimarranno).

2005 2009 2013 - 2014 Viene pubblicata la proposta L'Amministrazione comunale ACCORDO QUADRO urbanistica dell'accordo di incarica il Dipartimento (Comune di Milano e Ferrovie Programma (AdP), in Architettura e Studi Urbani dello Stato) variante al Piano Regolatore del Politecnico di Milano di Generale (PRG), associata svolgere una fase di Stretta relazione fra al Rapporto Ambientale ascolto della cittadianza nei riqualificazione delle aree della Valutazione Ambientale Municipi interessati dalle occupate dagli scali ferroviari Strategica (VAS), prevista trasfromazioni urbanistiche non più funzionali, presenti per i programmi con valenza dell'Accordo di Programma. anche in zone semicentrali territoriale. della città, e le strategie per il miglioramento del serivzio ferroviario milanese. 2004 2006 2008 2010 2012 2014 2016 2018 2020 2007 - 2008 2012 2016 Settembre . La Commisione ACCORDO DI **NUOVO PGT** Urbanistica consiliare riavvia il PROGRAMMA dibattito sull'Accordo. VL'amministrazione comunale (Comune di Milano, Ferrovie utilizza lo strumento dell'Adp dello Stato Regione

Lombardia)

vigente.

Valorizzazione delle aree

ferroviarie dismesse attraver-

so la predisposzione di una

Variante urbanistica al PRG

per definire il futuro delle

Aree ferroviarie dismesse, in

modo da mettere in relazione

lo sviluppo urbanistico con la

riqualificazione del sistema

ferroviario milanese e del

trasporto pubblico su ferro.

Novembre. Il Consiglio

comunale approvare le linee

di indirizzo per la trasfroma-

zione delle aree ferroviarie

temi prioritari e di interesse

dismesse, individuando i

strategico.

Di seguito verranno analizzate le zone speciali, dividendo l'analisi in tre parti, nella prima parte saranno evidenziate le strategie di carattere generale individuate per il singolo scalo, nella seconda verranno indicati gli obbiettivi che il futuro progetto di trasformazione dovrà perseguire per il miglioramento dell'area, ed infine verranno riportate per ogni area, le prescrizioni contenute nelle norme tecniche attuative.

Indici

Singolarmente le Zone Speciali assumono parametri di edificabilità e di dotazione territoriale specifici per ognuna delle zone. Valutata complessivamente, l'edificabilità massima dell'Accordo corrisponde ad un indice di Utilizzazione Territoriale pari a 0,65 mq/mq applicato alla Superficie Territoriale complessiva, pari a 1.037.631 mq, data dalla somma delle aree calcolate escludendo le aree già pubbliche e destinate all'uso pubblico - viabilità e canali esistenti - nonché le aree confermate nella destinazione ferroviaria strumentale.

Quote minime riservate alla residenza sociale e convenzionata

Compresa nella s.l.p. massima per ogni singola Zona Speciale, è prevista una superficie minima complessiva di edilizia residenziale sociale, pari a 156.498 mq di s.l.p. totali, da reperire nelle Zone Speciali.

L'edilizia residenziale sociale si divide nelle seguenti tipologie:

- a. edilizia convenzionata agevolata e/o edilizia convenzionata agevolata in locazione con patto di futura vendita e coabitazioni con servizi condivisi (co-housing);
- b. edilizia in locazione a canone moderato e/o a canone concordato, a canone convenzionato, residenze per studenti universitari, coabitazioni con servizi condivisi (co- housing) di natura sociale:
- c. edilizia in locazione a canone sociale, non sostituibile mediante ricorso alle monetizzazioni.

Dotazioni minime aree e attrezzature di uso pubblico

Negli strumenti attuativi e nelle relative convenzioni di attuazione dovrà essere garantita una dotazione complessiva di aree e attrezzature pubbliche e di uso pubblico pari al 100% della s.l.p. per le funzioni residenziali, ivi incluse quelle di residenza sociale, per le funzioni ricettive, direzionali e commerciali, o ad esse riconducibili, e il 20 % della s.l.p. per le funzioni artigianali.

Per ogni singola zona dovrà comunque essere garantita, mediante il reperimento in loco, la cessione o l'asservimento all'uso pubblico delle aree da destinare a verde attrezzato - comprensivo di aree pedonali pavimentate ed attrezzate, percorsi, strutture e servizi connessi, spazi sosta adibiti alla fruizione dei parchi - articolati come segue ed espressi in percentuale minima sulla Superficie Territoriale:

- nella Zona Speciale Greco-Breda 60% min.
- nella Zona Speciale Lambrate 60% min.
- nella Zona Speciale Romana 50% min.
- nella Zona Speciale Rogoredo 55% min.
- nella Zona Speciale Genova 50% min.
- nella Zona Speciale S. Cristoforo 100%.

2.2 Zona speciale Farini

L'ambito di trasformazione urbano dello scalo Farini risulterà caratterizzato dalla presenza di un grande parco urbano, che costituirà il recapito di un insieme di connessioni che innervano il settore urbano in cui è collocato.

Il parco Farini, ospiterà 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 e edifici dedicati allo sport agonistico, anche a valenza cittadina. La continuità di questo spazio aperto sarà garantita dalla realizzazione di 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.

Il nuovo assetto urbanistico, sarà finalizzato a saldare i quartieri oggi separati dalla ferrovia. La prossimità con il tessuto urbano intorno rende possibile la ricostruzione della continuità funzionale e tipologica tra le parti che separa: questa trasformazione terrà conto del recupero delle aree di frangia stando attenta alle aree sensibili e alle presenze storico-architettoniche.

L'area ospiterà 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.

Particolare attenzione dovrà essere posta nel trattamento dei bordi dell'area, in modo da assicurare una continua permeabilità verso l'interno.

Obiettivi

Realizzazione di un nuovo assetto urbano con funzione di cerniera, continuità tipologica e funzionale con il contesto.

Realizzazione di connessioni est-ovest, sopraelevate

Realizzazione di un grande parco attrezzato.

Collegamenti ciclo-pedonali Nord-Sud e Est-Ovest.

Rifunzionalizzazione di edifici appartenenti allo scalo.

Progetto dovrà relazioanarsi conle trasformazioni già in atto nella zona.

Prescrizioni

La Zona Speciale Farini è associata alla Zona Speciale San Cristoforo da un unico piano attuativo.

La capacità edificatoria complessiva, prevista per questa Zona, è di 402.460 mq di SIp che viene articolata in due distinte unità d'intervento:

L'Unità Farini-Scalo, 362.947 di slp di cui il 30% minimo destinato a funzioni non residenziali;

L' Unità Farini- Valtellina, 39.514 mq di slp, di cui il 50% minimo destinato a funzioni non residenziali.

Della volumetria complessiva della Zona Speciale una parte, pari a circa 62.000 mq di slp, di cui 9.878 mq a carico dell'Unità Valtellina, è destinata alla realizzazione di edilizia residenziale sociale, al fine di garantire un articolato mix sociale.

Farini Scalo: edilizia di tipo **a** 33.851mq min, **b** 6.606 mq min **c**, 11.713 mq min;

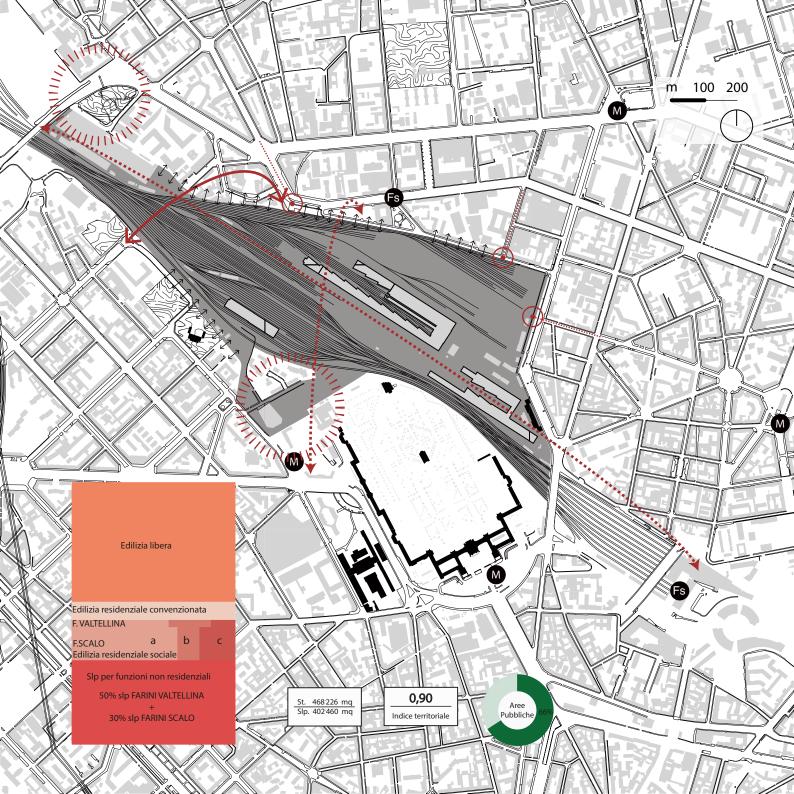
Farini Valetellina: ediliza di tipo **a** 5.971 mq min, **b** 2.605 mq min, **c** 1.302 mq min;

Una ulteriore quota pari a circa 30.000 mq di slp è destinata ad edilizia residenziale convenzionata ordinaria.

Per la Zona Speciale Farini dovrà essere garantita una quota da destinare a verde attrezzato pari a:

Zona Speciale Farini - Unità Farini-Scalo 65% min;

Zona Speciale Farini - Unità Farini-Valtellina 70% min.







Connessioni della viabilità di attraversamento



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.



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.



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.



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.



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



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.



2.3 Zona Speciale Greco - Breda

L'ambito di trasformazione urbana dello scalo Greco-Breda avrà una duplice vocazione. Da un lato il progetto andrà a soddisfare la domanda di spazi e attrezzatura nel campo della cultura, soprattutto giovanile, data la presenza dell'università di Bicocca e del teatro dell'Arcimboldi, e dall'altra la richiesta di servizi di vicinato per la popolazione locale (asili, scuole, biblioteche). Queste vocazioni sono legate alla posizione di interfaccia tra due contesti diversi. 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 attività produttive leggere. La quota di verde nello scalo sarà in parte dedicata al riordino e ampliamento degli orti urbani esistenti. In relazione al nuovo ruolo urbano di 'cerniera' dell'area sarebbe opportuna, in coordinamento con il piano attuativo ma con risorse esterne ad esso, la riqualificazione architettonica e funzionale della stazione ferroviaria di Milano-Greco.La riqualificazione dell'area, soprattutto per la parte ad est della linea ferroviaria, dovrà avvenire attraverso la ridefinizione di un nuovo margine urbano. Questo dovrà prevedere completamenti edilizi, preferibilmente orientati alla residenza sociale e universitaria, vista la prossimità con il nuovo polo universitario e tecnologico della Bicocca e la domanda di residenza temporanea che ne deriva.

Obiettivi

Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di cerniera fra i quartieri, con completamenti edilizi orientati alla residenza sociale e universitaria.

Riqualificazione architettonica e funzionale della stazione ferroviaria di Milano-Greco.

Realizzazione di una continuità ciclo-pedonale, sia di collegamento tra i diversi quartieri, che di collegamento con il centro città e con i sistemi del verde.

Realizzazione di una quota verde dedicata al riordino e all'ampliamento degli orti urbani esistenti.

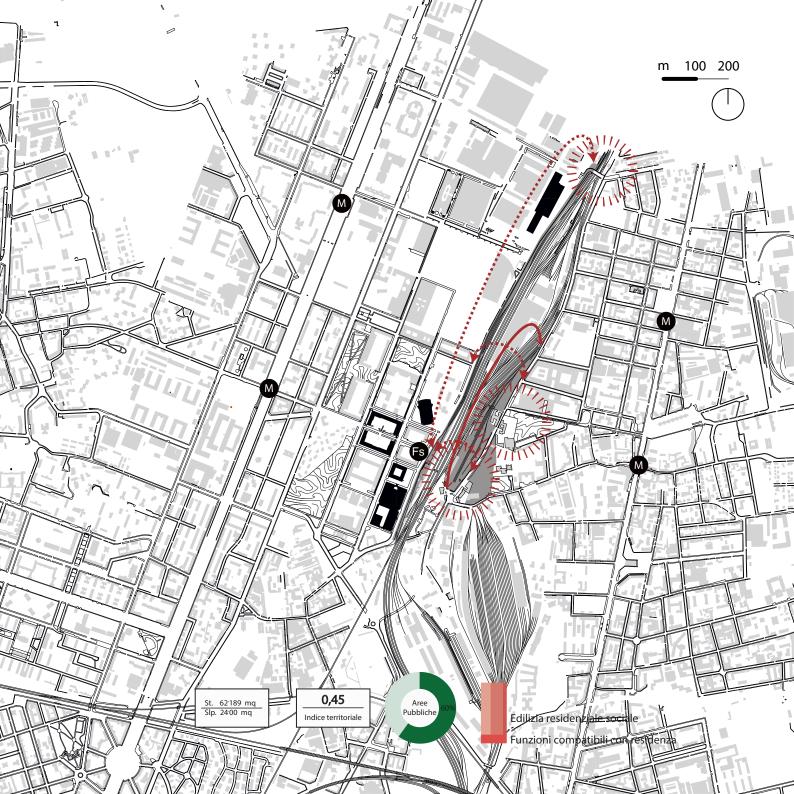
Il progetto dovrà inoltre affrontare il tema dell'accessibilità infrastrutturale dell'area, da migliorare mediante l'adeguamento della sezione del tracciato stradale di via Breda.

Prescrizioni

Per la Zona Speciale Greco-Breda, è prevista una capacità edificatoria complessiva di 24.000 mq di superficie lorda di pavimento. Tale quota, sarà riservata prevalentemente all'edilizia residenziale sociale, mentre la restante superficie nella misura del 13% della slp complessiva, sarà destinata a spazi commerciali, artigianali e di servizio alla residenza.

Quota minima slp residenza sociale, 21.000 mq totali minimo: edilizia di tipo **a**, 8.324 min, edilizia di tipo **b** 10.676 mq min, edilizia di tipo **c** 2.000 mq min,

Per la Zona Speciale Greco – Breda dovrà essere garantita una quota da destinare a verde attrezzato pari al 60% della Superficie Territoriale.







Connessioni della viabilità di attraversamento



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.



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.



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.



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.



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



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.



2.4 Zona Speciale Lambrate

L'ambito di trasformazione urbano dello scalo di Lambrate risulterà caratterizzato dalla realizzazione di un importante spazio verde, che potrà fungere da perno tra gli impianti sportivi esistenti oltre la ferrovia e le aree verdi prossime allo scalo, con i parchi del Lambro e di Forlanini.

Garantire una buona fruibilità degli spazi, attraverso l'organizzazione di attività all'aperto, anche di natura specialistica a tutela della biodiversità e la loro riconnessione con percorsi nel verde, costituiranno gli ingredienti fondamentali di un nuovo sistema di relazioni sociali per il miglioramento dell'integrazione fra i quartieri.

La presenza di funzioni di eccellenza come l'Università, nell'adiacente Città Studi, può orientare la scelta di insediare funzioni connesse alle necessità dell'utenza come la residenza universitaria. Verrà inoltre garantita un'opportuna mixitè sociale, con una buona dotazione di residenze a prezzi accessibili, data la compresenza di popolazioni diversificate, tra cui gli studenti e le popolazioni temporanee.

Un ruolo strategico lo dovranno assolvere la vicina stazione di Lambrate e Piazza Monte titano che, una volta riqualificate, potranno assumere un nuovo ruolo all'interno del disegno degli spazi pubblici.

Infine, la creazione di una "casa del progetto", uno spazio di informazione e discussione su quello che verrà proposto e realizzato, consentirà a creare una più ampia conoscenza continuativa dei diversi momenti del progetto, estendendo anche la possibilità di partecipare a tutti i cittadini.

Obiettivi

Realizzazione di un nuovo margine urbano e di spazi aperti, considerando la conformazione dell'area e della vicinanza della linea ferroviaria.

Realizzazione di nuove aree verdi.

Insediamento di funzioni di interesse, quale edilizia residenziale sociale rivolta anche alla residenza temporanea e all'università. Realizzazione di fasce verdi parallele ai binari, per mitigare gli effetti visivi e acustici della barriera ferroviaria, qui in rilevato, per consentire 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.

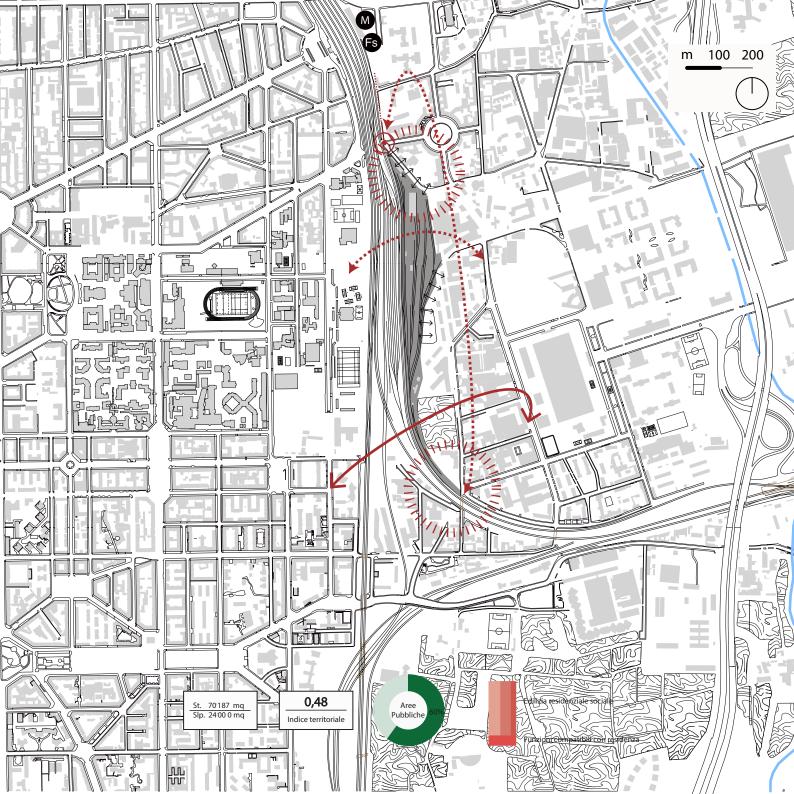
Prescrizioni

Per la Zona Speciale Lambrate, è prevista una capacità edificatoria complessiva di 24.000 mq di superficie lorda di pavimento. Tale quota, in fase attuativa sarà riservata prevalentemente all'edilizia residenziale sociale, mentre la restante superficie prevista nella misura del 14% della slp complessiva, sarà destinata a spazi commerciali, artigianali e di servizio alla residenza.

Quota minima slp residenza sociale, 20.600 mq totali minimo

- edilizia di tipo **a**, 8.177 min;
- edilizia di tipo **b**, 10.036 mq min;
- edilizia di tipo c, 2.387 mq min

Per la Zona Speciale Lambrate dovrà essere garantita una quota da destinare a verde attrezzato pari al 60% della Superficie Territoriale.







Connessioni della viabilità di attraversamento



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.



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.



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.



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.



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



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.



2.5 Zona Speciale Rogoredo

L'ambito di trasformazione urbano dello scalo di Rogoredo sarà caratterizzato dalla sperimentazione di innovativi programmi di housing sociale, nelle sue varie declinazioni, privilegiando in particolare l'offerta di case in affitto.

Questi interventi andranno relazionati e integrati con il quartiere storico, prevedendo una robusta dotazione di aree verdi e di connessioni ciclabili e pedonali, sia con gli spazi aperti del sud di Milano, sia con il sistema del verde limitrofo.

Obiettivi

Completamento tessuto urbanistico mediante edilizia residenziale sociale. (social housing)

Definizione del sistema dello spazio pubblico, sviluppo lineare delle aree a verde, al fine di integrare il sistema delle relazioni ciclo-pedonali.

Connessioni ciclo pedonali attente alla qualità della relazione tra parco il parco Alessandria a Nord, la stazione di Rogoredo e le aree a verde di Porto di mare, a sud.

Recupero di zone dismesse o sottoutilizzate intorno alla scalo per combattere la carenza di servizi di quartiere.

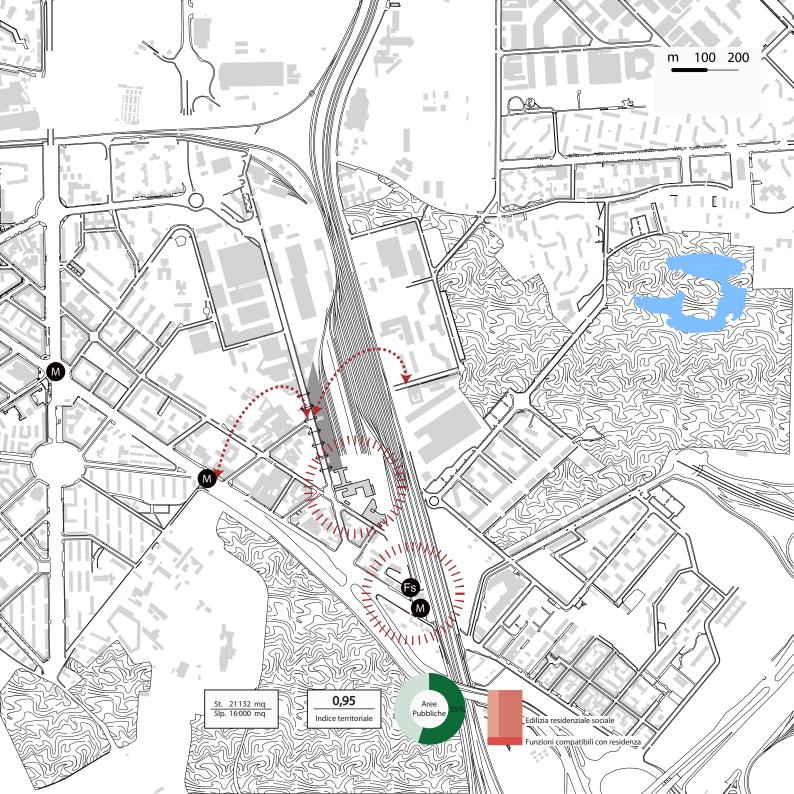
Prescrizioni

Per la Zona Speciale Rogoredo, è prevista una capacità edificatoria complessiva di 16.000 mq di superficie lorda di pavimento. Tale quota, sarà riservata prevalentemente all'edilizia residenziale sociale, mentre la restante superficie prevista nella misura del 13% della slp complessiva, sarà destinata a funzioni compatibili e complementari alla residenza. Infine, si indica la localizzazione interrata dei nuovi parcheggi pertinenziali.

Quota minima slp residenza sociale, 14.000 mq totali minimo

- edilizia di tipo a, 4.667 min;
- edilizia di tipo **b**, 9.333 mq min;

Per la Zona Speciale Lambrate dovrà essere garantita una quota da destinare a verde attrezzato pari al 55% della Superficie Territoriale







Connessioni della viabilità di attraversamento



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.



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.



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.



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.



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



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.



2.6 Zona Speciale Romana

L'ambito di trasformazione urbana dello scalo di Porta Romana risulterà caratterizzato dalla presenza di un parco urbano, grazie al quale verrà garantito l'attraversamento Est-Ovest della città. Il parco sarà tale da garantire anche la permeabilità Nord-Sud tra i tessuti lacerati dallo scalo stesso. Il collegamento al sistema dei parchi esistenti e programmati, attraverso connessioni ciclo-pedonali, permetterà la tessitura di una rete verde capillare sul territorio circostante. Lo spazio pubblico disegnerà le aree di concentrazione fondiaria all'interno delle quali verrà favorita la realizzazione di funzioni legate al sistema dell'università.

Obiettivi

Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di "cerniera" fra i quartieri, mediante la presenza di funzioni di interesse generale legate all'università e di spazi verdi pubblici; Realizzazione di una nuova polarità funzionale in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria, con funzioni terziarie, commerciali e di servizio e doppio fronte urbano a Nord e a Sud; Connessioni ciclopedonali Est-Ovest e Nord-Sud; Collegamenti ciclopedonali con la rete esistente.

Prescrizioni

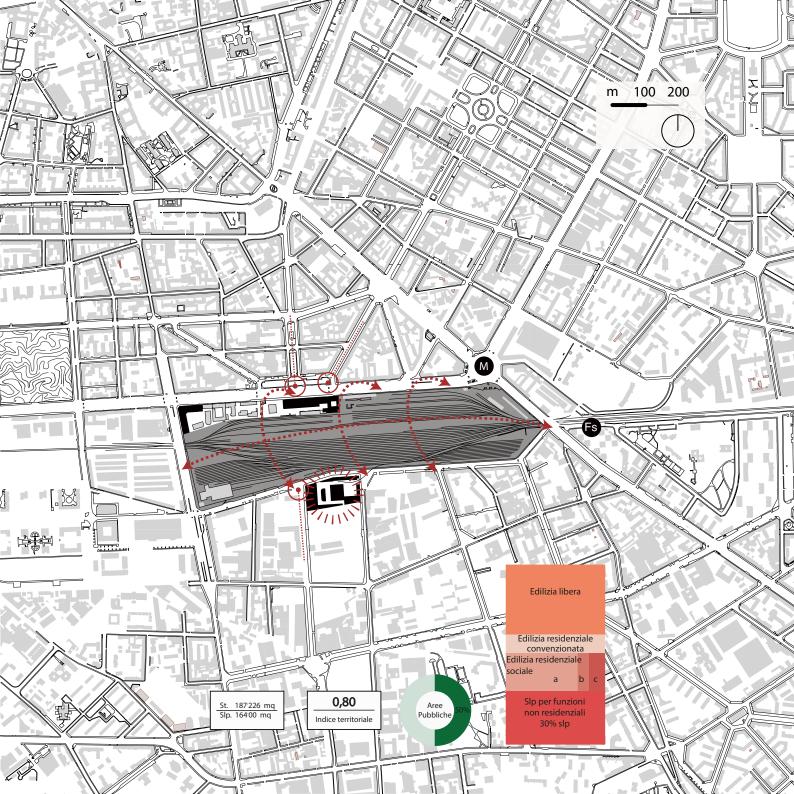
Per la Zona Speciale Romana, è prevista una capacità edificatoria complessiva di 164.000 mq di superficie lorda di pavimento. Tale quota, sarà destinata a funzioni urbane, di cui il 30% minimo destinato a funzioni non residenziali.

Quota minima slp residenza sociale, 34.850 mg totali minimo

- edilizia di tipo a 25.570 mq min;
- edilizia di tipo b, 4.000 mg min;
- edilizia di tipo c, 5.280 mq min

Nella s.l.p., è inoltre prevista, una superficie minima complessiva di edilizia residenziale convenzionata ordinaria di 17.000 mq min.

Per la Zona Speciale Romana dovrà essere garantita una quota da destinare a verde attrezzato pari al 50% della Superficie Territoriale.







Connessioni della viabilità di attraversamento



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.



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.



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.



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.



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



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.



2.7 Zona Speciale Porta Genova

L'ambito di trasformazione di Porta Genova, si correla fortemente con la trasformazione dell'ambito di San Cristoforo. Insieme rappresentano un unicum funzionale, paesaggistico e ambientale, ricadendo entrambi in contesti in trasformazione, anche se con dinamiche differenti. La dismissione del tronco ferroviario di Porta Genova, dalla stazione di San Cristoforo, consentirà infatti di realizzare un percorso ciclo-pedonale che porta a mettere a sistema una serie di spazi verdi esistenti o di futura realizzazione che, unitamente alla riqualificazione dell'alzaia del Naviglio Grande, costituirà un sistema di parco lineare che va dal centro alla periferia.

Dal punto di vista delle vocazioni funzionali, 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.

Alcuni edifici presenti all'interno dello scalo potrebbero essere mantenuti e riutilizzati come spazi espositivi e di servizio. 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. Lo scalo potrebbe ospitare una nuova piazza in continuità con il sistema degli spazi collettivi, approfondendo la possibilità di un grande sistema car free.

Obbiettivi

Tenere insieme i due scali andando a realizzare il Parco Lineare del Naviglio Grande.

Continuità ciclopedonale fino a San Cristoforo.

Sistema spazi aperti a terminale del parco si porrà in relazione con i parchi e gli spazi pubblici intorno.

Realizzazione nuove connessioni Nord-Sud

Realizzazione di una nuova piazza in continuità con il sistema degli spazi collettivi.

Rifunzionalizzazione della vecchia stazione di Porta Genova, trasformandola in uno spazio espositivo.

Memoria storica: i bordi e il necessario sistema degli attraversamenti, dovranno essere trattatati in modo tale da preservare il ricordo di questa importante funzione e storia urbana.

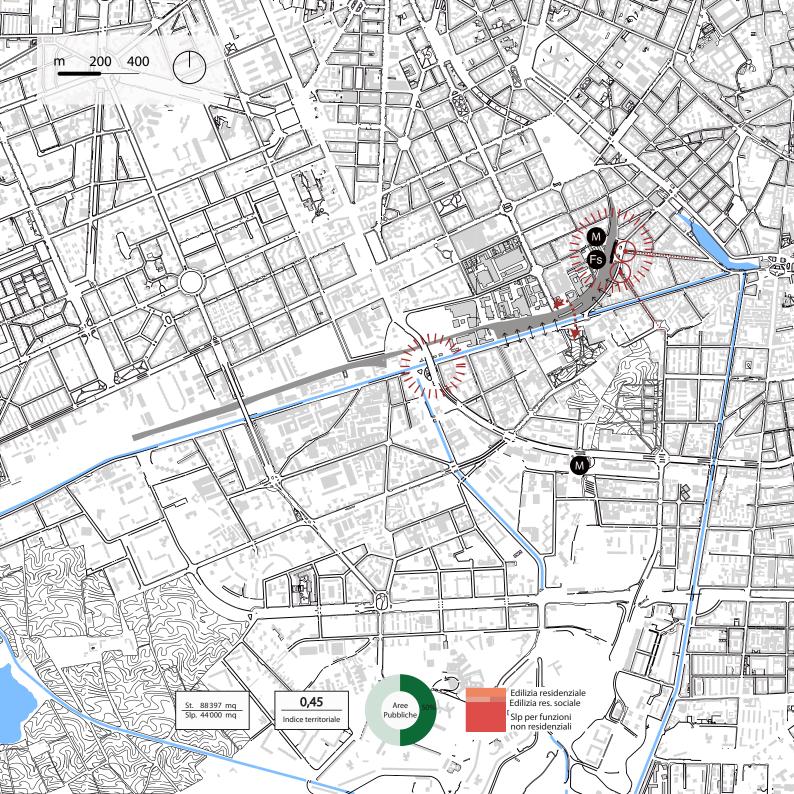
Prescrizioni

Per la Zona Speciale Genova, è prevista una capacità edificatoria complessiva di 44.000 mq di slp. questa è destinata a funzioni urbane di supporto alla creatività, alla produzione ed esposizione del sistema moda design e per un minimo pari al 20% e un massimo pari al 30%, compreso nella slp prevista, a funzioni residenziali e ricettive.

Quota minima slp residenza sociale, 4.000 mq totali minimo

- edilizia di tipo a, 2.500 mq min;
- edilizia di tipo b, 1.500 mg min;

Per la Zona Speciale Genova dovrà essere garantita una quota da destinare a verde attrezzato pari al 50% della Superficie Territoriale.







Connessioni della viabilità di attraversamento



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.



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.



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.



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.



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



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.



2.8 Zona Speciale San Cristoforo

L'ambito di trasformazione dello scalo di San Cristoforo, si correla fortemente con la trasformazione dell'ambito di Porta Genova. Come per Porta Genova, il primo criterio da perseguire è una visione integrata dei due scali, 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 e definendo una figura che si caratterizzerà 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 guartieri 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.

Il progetto del parco valuterà le possibilità e opportunità di recupero della struttura incompleta del terminal autocuccette e della rampa di accesso al cavalcavia con possibilità di inserimento di funzioni pubbliche o di interesse generale coerenti al parco con il parco e relazionandosi alla vocazione sportivo-ricreativa dell'asta del Naviglio Grande, qualificata dalla presenza delle strutture delle Canottieri Olona, Milano e San Cristoforo.

Obbiettivi

Realizzare il Parco Lineare del Naviglio Grande.

Acquisizione del sistema degli spazi e attrezzature pubbliche delle aree del Dopo Lavoro Ferroviario di piazza Tirana.

Riqualificazione della stazione ferroviaria San Cristoforo in funzione di un polo di interscambio con la nuova stazione metropolitana M4.

Continuità ciclopedonale dalla nuova stazione San Cristoforo fino a Ronchetto sul Naviglio.

Sistema spazi aperti del parco si porrà in relazione con i parchi e gli spazi pubblici intorno, come il Parco Agricolo Sud e il Parco delle Risaie.

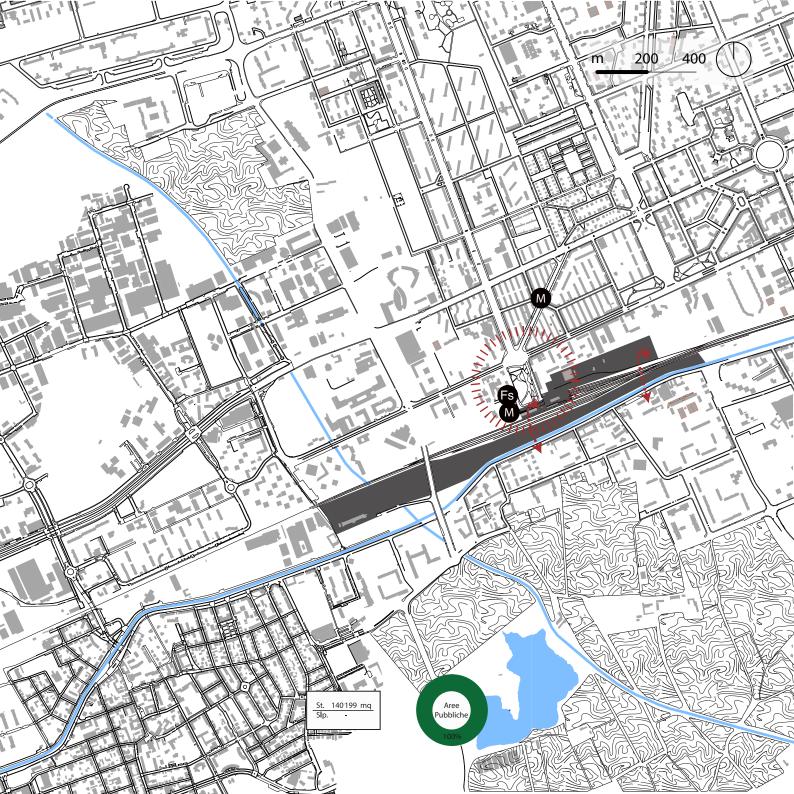
Realizzazione nuove connessioni Nord-Sud

Prescrizioni

L'attuazione del Parco è strettamente correlata a quella della Unità Farini-Scalo della Zona Speciale Farini, assoggettate ad un unico piano attuativo/DPU, al fine di garantirne la completa attuazione.

La Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato è integralmente destinata a parco pubblico e servizi pubblici o funzioni di interesse pubblico e generale.

Per la Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato dovrà essere garantita una quota da destinare a verde attrezzato pari al 100 % della Superficie Territoriale.







Connessioni della viabilità di attraversamento



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.



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.



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.



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.

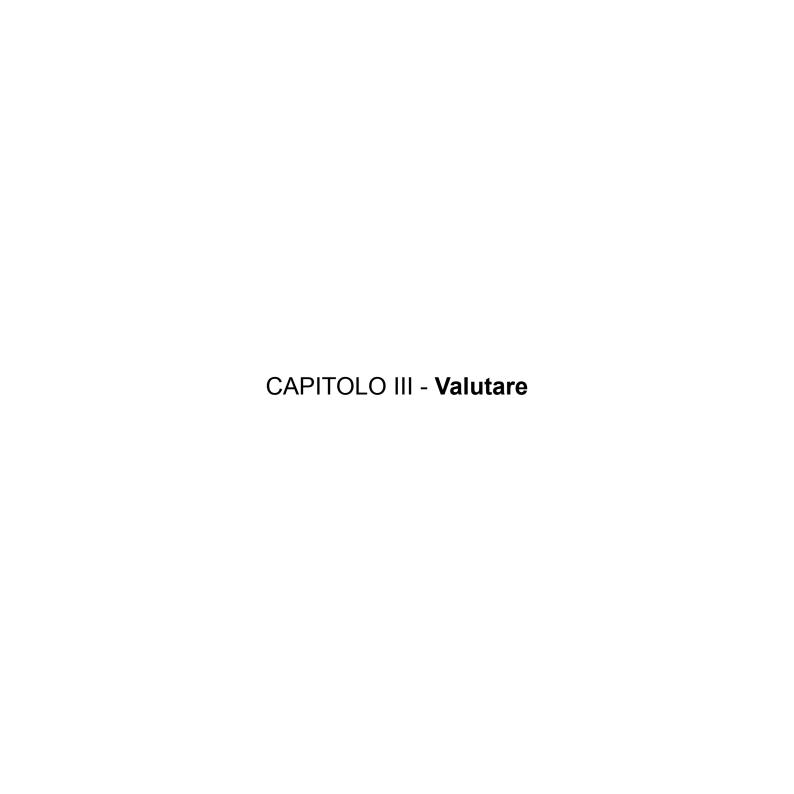


Edifici esistenti nelle aree prossime o adiacenti agli scali, che determinano criticità o pongono temi specifici.



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.





3.1 Osservatorio del mercato immobiliare

Per determinare il contesto economico delle zone in cui sono inserite le aree appartenenti agli scali, sono state usate le quotazioni dell'osservatorio del mercato immobiliare.

L'Osservatorio del Mercato Immobiliare, abbreviato OMI, è uno strumento nato dall'Agenzia delle Entrate per poter accertare il valore degli immobili.

Questo divide la città in zone, dette zone omi, aree il più possibile omogenee in termini di valori immobiliari, che a loro volta sono raggruppate in fasce, fasce omi, che individuano aree territoriali che hanno una collocazione delimitata nel comune.

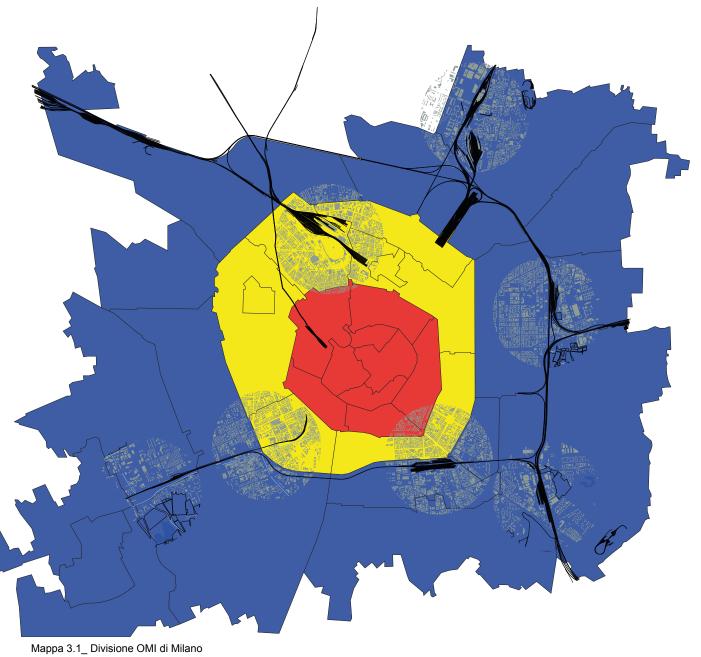
In genere, l'OMI tende a suddividere il territorio di un comune in aree centrali, semicentrali, periferiche, sub urbane e extra urbane. (Mappa 3.1)

Viene poi accertato lo stato conservativo dell'immobile (tra ottimo, normale e scadente) per poter fornire un risultato ancora più accurato all'interno delle stesse zone OMI, e dunque un valore per superficie commerciale, ovvero superficie lorda (compresa di muri). Viene poi accertato lo stato conservativo dell'immobile (tra ottimo, normale e scadente) per poter fornire un risultato ancora più accurato all'interno delle stesse zone OMI, e dunque un valore per superficie commerciale, ovvero superficie lorda (compresa di muri).

In questo sistema gli immobili sono divisi in base alla propria destinazione d'uso, un immobile puo essere di tipo residenziale, commerciale, terziaria o produttiva, ed in base alla tipologia edilizia, una classificazione fatta secondo omogenee caratteristiche distributive, organizzative e funzionali.

Le quotazioni immobiliare sono semestrali ed individuano per ogni zona omi, un intervallo min. max., per unità di superfice €/ mq dei valori di mercato e locazione, per tipologia immobiliare e stato di conservazione.

Per le successive analisi sono state prese in considerazione, le destinazioni, Residenziale (con destinazione d'uso abitativo) e Commerciale (con destinazione d'uso commerciale), di queste sono state selezionate tre tipologie immobiliari, ovvero: Abitazioni di tipo civile, abitazioni di tipo economico e Negozi. Tutti con uno stato di conservazione, quando possibile, ottimo.



Mappa 3.1_ Divisione OMI di Milano
In evidenza: fasce omi
area centrale
area semicentrale
area periferica

k<u>m 1</u> 2



Definizioni catastali delle tipologie prese in considerazione:

A/2 - Abitazioni di tipo civile

"Abitazioni di tipo civile - Unità immobiliari appartenenti a fabbricati con caratteristiche, tecnologiche e di rifiniture di livello rispondente alle locali richieste di mercato per fabbricati di tipo residenziale. Sono compatibili con la categoria anche quelle unità immobiliari di consistenza notevolmente inferiore a quella propria delle abitazioni di tipo civile, con caratteristiche costruttive, tecnologiche, di rifinitura e dotazioni proprie della categoria."

A/3 - Abitazione di tipo economico

"Abitazione di tipo economico - Unità immobiliari appartenenti a fabbricati di economia sia per i materiali impiegati che per la rifinitura, e con impianti tecnologici limitati ai soli indispensabili. Sono compatibili con la categoria anche quelle unità immobiliari (minialloggi) di consistenza inferiore a quella propria delle abitazioni di tipo economico, con caratteristiche costruttive, tecnologiche, di rifinitura e dotazioni proprie della categoria."

C1 – Negozi

"Per categoria catastale C si indicano i locali destinati ad uso commerciale. Nel dettaglio la categoria catastale C1 si riferisce ai negozi, botteghe e locali che prestano un servizio. Quei locali che sono utilizzati per commercio diretto, per la conduzione di affari e per esercitare la vendita al pubblico. In tal caso si può riassumere che per categoria C1 s'intendono tutte quelle attività che rientrano in: negozi, botteghe, barbieri, parrucchieri, ristoranti, ambulatori medici, panetteria, bar, trattorie, bigliettai e orologiai."

	Tipologia	Stato conservativo	(€/mq)		Superficie (L/N)	(€/mq x mese)		Superficie (L/N)	
			Min	Max		Min	Max		
	Abitazioni civili	Ottimo	4900	7000	L	12,5	20	L	
	Abitazioni civili	Normale	3500	4800	L	9	12,4	L	
	Abitazioni di tipo economico	Ottimo	3000	3900	L	8,8	11,5	L	
,	Abitazioni di tipo economico	Normale	2500	2950	L	6,5	8,7	L	
	Davi	Managala	4750	2200		7.0	40.5		

Valori

Valore

Di lato: tabella raccolta dati omi, riferita alla destinazione residenziale da www.agenziaentrate.gov.it Sulla base di queste informazioni sono state elaborate le mappe ed i grafici seguenti.

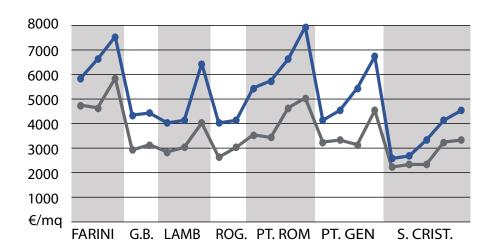
Data l'ambiguità dei nomi delle tipologie, trattandosi sempre di residenziale, identificheremo con **residenziale**, le tabelle e i grafici elaborati sulla base della tipologia A/2 - Abitazioni di tipo civile, e con **residenziale economico** tutti quelli elaborati sulla base della tipologia A/3 - Abitazione di tipo economico.

Tab. 3.1_Omi Residenziale

OMI	CODICE ZONA	MIN (€/mq)	MAX (€/mq)	MEDIA (€/mq)
	C15	4.800 €	5.900 €	5.350 €
FARINI	C16	4.700 €	6.700 €	5.700 €
	C12	5.900 €	7.600 €	6.750 €
GRECO	D34	3.000 €	4.400 €	3.700 €
GRECO	D35	3.200 €	4.500 €	3.850 €
	D13	2.900 €	4.100 €	3.500 €
LAMBRATE	D15	3.100 €	4.200 €	3.650 €
	D12	4.100 €	6.500 €	5.300 €
ROGOREDO	D18	2.700 €	4.100 €	3.400 €
ROGOREDO	D15	3.100 €	4.200 €	3.650 €
	D20	3.600 €	5.500 €	4.550 €
PORTA ROMANA	D16	3.500 €	5.800 €	4.650 €
TORTA ROMANA	C19	4.700 €	6.700 €	5.700 €
	C20	5.100 €	8.000€	6.550 €
	D25	3.300 €	4.200 €	3.750 €
PORTA GENOVA	D21	3.400 €	4.600 €	4.000 €
TORTA GENOVA	D24	3.200 €	5.500 €	4.350 €
	C18	4.600 €	6.800 €	5.700 €
	D2	2.300 €	2.650 €	2.475 €
	B1	2.400 €	2.750 €	2.575 €
SAN CRISTOFORO	D1	2.400 €	3.400 €	2.900 €
	D25	3.300 €	4.200 €	3.750 €
	D21	3.400 €	4.600 €	4.000 €

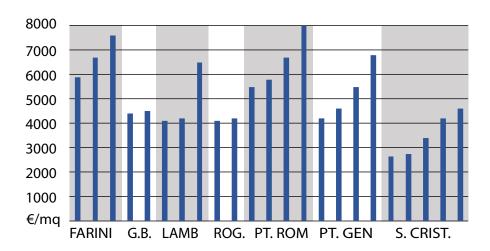
La tabella 3.1 riporta i dati della destinazione residenziale dell'osservatorio del mercato immobiliare,qui sono stati riportati i valori massimi e minimi espressi in €/mq delle zone che interessano gli scali. I prezzi medi sono stati invece ricavati facendo un media tra massimi e minimi e sono stati usati per la rappresentazione grafica della mappa 3.2_Omi residenziale.

Grafico 3.1 _ Max e Min Omi residenziale

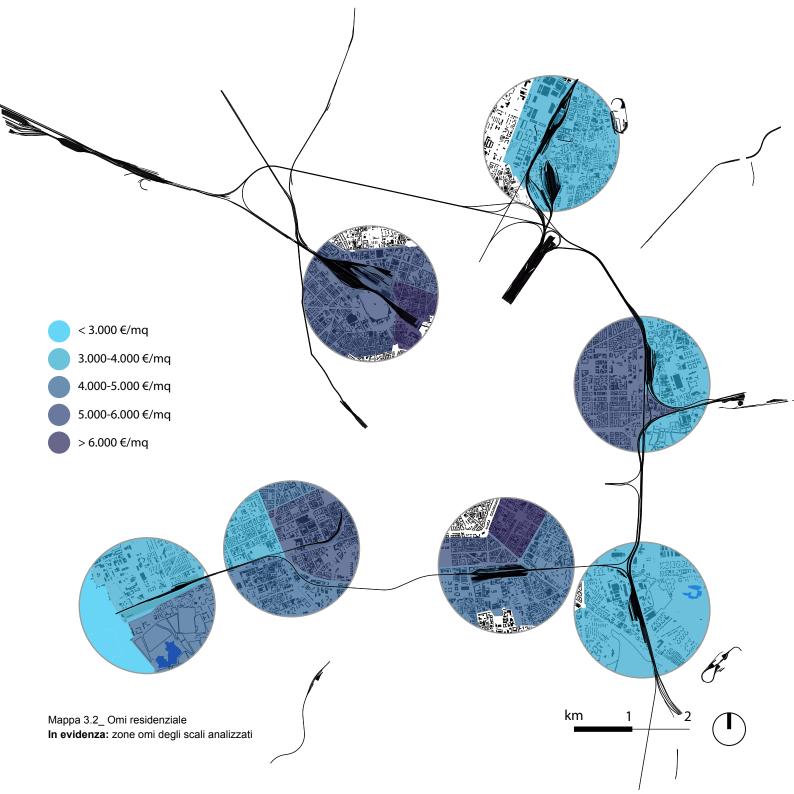


Nel grafico 3.1 sono riportati i valori omi di massimo e minimo della destinazione residenziale indicati nella tabella 3.1. Con questo grafico si vuol sottolineare come il range di prezzo tra questi varia a seconda della zona considerata.

Grafico 3.2_ Valori Max Omi residenziale



Nel grafico 3.1 sono riportati i valori omi massimi della destinazione residenziale indicati nella tabella 3.1.

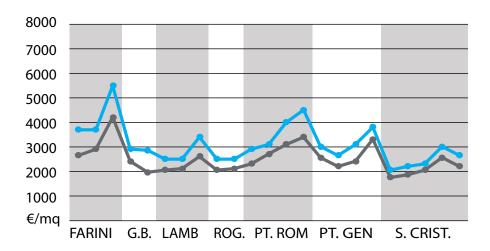


Tab. 3.2_Omi Residenziale economico

OMI	CODICE ZONA	MIN (€/mq)	MAX (€/mq)	MEDIA (€/mq)
	C15	2.650 €	3.700 €	3.175 €
FARINI	C16	2.900 €	3.700 €	3.300 €
	C12	4.200 €	5.500 €	4.850 €
GRECO	D34	2.400 €	2.900 €	2.650 €
GRECO	D35	1.950 €	2.850 €	2.400 €
	D13	2.050 €	2.500 €	2.275 €
LAMBRATE	D15	2.100 €	2.500 €	2.300 €
	D12	2.600 €	3.400 €	3.000 €
ROGOREDO	D18	2.050 €	2.500 €	2.275 €
KOGOKEDO	D15	2.100 €	2.500 €	2.300 €
	D20	2.300 €	2.900 €	2.600 €
PORTA ROMANA	D16	2.700 €	3.100 €	2.900 €
TORTAROWARA	C19	3.100 €	4.000 €	3.550 €
	C20	3.400 €	4.500 €	3.950 €
	D25	2.550 €	3.000 €	2.775 €
PORTA GENOVA	D21	2.200 €	2.650 €	2.425 €
FORTA GENOVA	D24	2.400 €	3.100 €	2.750 €
	C18	3.300 €	3.800 €	3.550 €
	D2	1.750 €	2.050 €	1.900 €
	B1	1.850 €	2.200 €	2.025 €
SAN CRISTOFORO	D1	2.050 €	2.300 €	2.175 €
	D25	2.550 €	3.000 €	2.775 €
	D21	2.200 €	2.650 €	2.425 €

La tabella 3.2 riporta i dati della destinazione residenziale economico dell'osservatorio del mercato immobiliare,qui sono stati riportati i valori massimi e minimi espressi in €/mq delle zone che interessano gli scali. I prezzi medi sono stati invece ricavati facendo un media tra massimi e minimi e sono stati usati per la rappresentazione grafica della mappa 3.3_Omi residenziale eonomico.

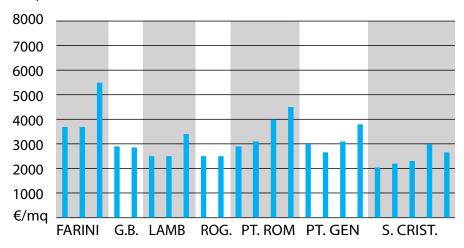
Grafico 3.3 _ Max e Min Omi residenziale economico



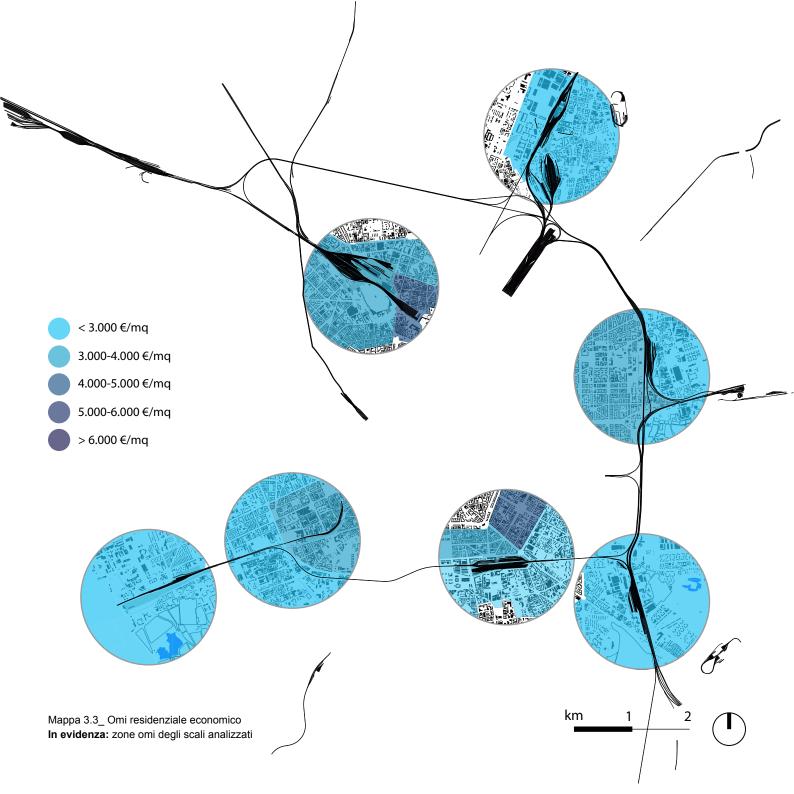
Nel grafico 3.3 sono riportati i valori omi di massimo e minimo della destinazione residenziale economico indicati nella tabella 3.2.

Con questo grafico si vuol sottolineare come il range di prezzo tra questi varia a seconda della zona considerata.

Grafico 3.4_ Valori Max Omi residenziale economico



Nel grafico 3.4 sono riportati i valori omi massimi della destinazione residenziale economico indicati nella tabella 3.2.

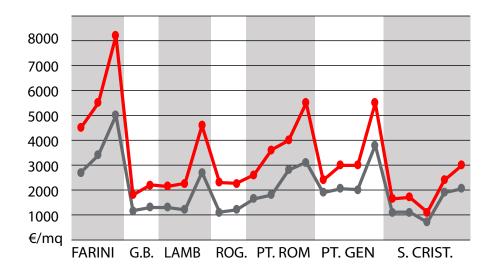


Tab. 3.3_Omi Commerciale

OMI	CODICE ZONA	MIN (€/mq)	MAX (€/mq)	MEDIA (€/mq)
	C15	2.700 €	4.500 €	3.600 €
FARINI	C16	3.400 €	5.500 €	4.450 €
	C12	5.000 €	8.200 €	6.600 €
GRECO	D34	1.150 €	1.800 €	1.475 €
GRECO	D35	1.300 €	2.200 €	1.750 €
	D13	1.300 €	2.150 €	1.725 €
LAMBRATE	D15	1.200 €	2.250 €	1.725 €
	D12	2.700 €	4.600 €	3.650 €
ROGOREDO	D18	1.100 €	2.300 €	1.700 €
ROGOREDO	D15	1.200 €	2.250 €	1.725 €
	D20	1.650 €	2.600 €	2.125 €
PORTA ROMANA	D16	1.800 €	3.600 €	2.700 €
FORTA ROIVIANA	C19	2.800 €	4.000 €	3.400 €
	C20	3.100 €	5.500 €	4.300 €
	D25	1.900 €	2.400 €	2.150 €
PORTA GENOVA	D21	2.050 €	3.000 €	2.525 €
PORTA GENOVA	D24	2.000 €	3.000 €	2.500 €
	C18	3.800 €	5.500 €	4.650 €
	D2	1.100 €	1.650 €	1.375 €
	B1	1.100 €	1.700 €	1.400 €
SAN CRISTOFORO	D1	700 €	1.100 €	900 €
	D25	1.900 €	2.400 €	2.150 €
	D21	2.050 €	3.000 €	2.525 €

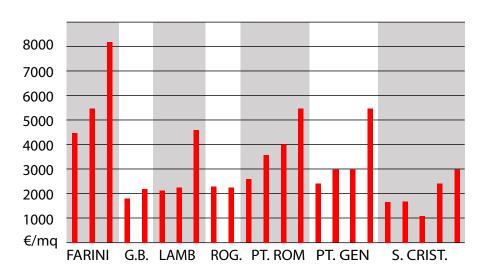
La tabella 3.3 riporta i dati della destinazione commerciale dell'osservatorio del mercato immobiliare,qui sono stati riportati i valori massimi e minimi espressi in €/mq delle zone che interessano gli scali. I prezzi medi sono stati invece ricavati facendo un media tra massimi e minimi e sono stati usati per la rappresentazione grafica della mappa 3.4_Omi commerciale.

Grafico 3.5 _ Max e Min Omi residenziale economico

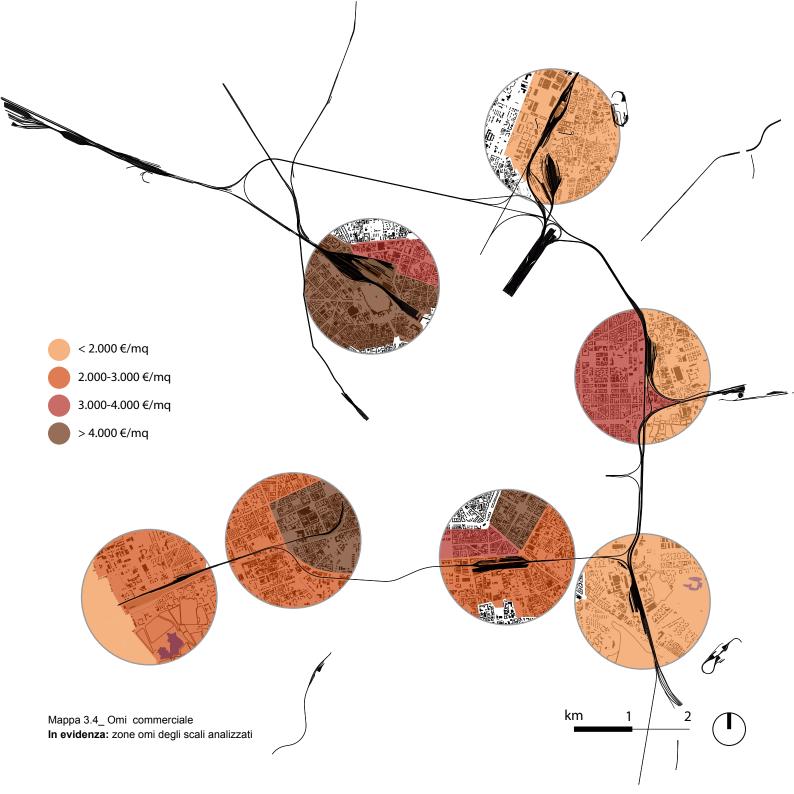


Nel grafico 3.5 sono riportati i valori omi di massimo e minimo della destinazione commerciale indicati nella tabella 3.3. Con questo grafico si vuol sottolineare come il range di prezzo tra questi varia a seconda della zona considerata.

Grafico 3.6_ Valori Max Omi residenziale economico



Nel grafico 3.6 sono riportati i valori omi massimi della destinazione residenziale economico indicati nella tabella 3.3.



Considerazioni sulle zone omi analizzate

Scalo Farini

Le zone prese in considerazione per l'ambito Farini sono tre:

C16 Cenisio – Farini – Sarpi

C15 Stazione Centrale – Valle Stelvio

C12 Pisani – Buenos Aires - Regina Giovanna

Tutte le zone Omi che insistono su Farini appartengono alla fascia semi centrale di Milano.

Nello specifico l'area dello scalo è tutta all'interno di un'unica zona omi (C16), quindi in questo caso possiamo stimare un valore più specifico e preciso. Sono comunque stati presi i valori delle due zone confinanti (C12 e C15), per capire se ci fossero differenze di prezzi nelle aree limitrofe.

Come era facile immaginare e come si può notare dai grafici di riferimento, a Farini, la media gerarchica dei prezzi indica il residenziale, come destinazione con i prezzi più alti, seguito dal commerciale ed infine dal residenziale economico.

Come possiamo notare nel grafico di confronto, la zona C12, ha un prezzo massimo per il commerciale molto alto. La zona C12 è una zona omi molto estesa, che comprende molte zone commerciali, come ad esempio Corso Buenos Aires (una delle vie commerciali più estese ed importanti di Milano), che però si trova molto distante dall'area da noi analizzata.

In questo caso, dato che lo scalo è totalmente inscritto in un'unica zona omi, per le successive operazioni, le altre due zone non verranno considerate.

Scalo Greco Breda

L'area di Greco è occupata da due zone omi,

D34 Sarca – Bicocca

D35 Monza – Crescenzago – Gorla – Quartiere Adriano

Entrambe le zone prese in considerazione fanno parte della parte periferica; quindi, già questo ci fa intuire che essendo più lontani dal centro, dovremmo avere un livello generale dei prezzi un livello generale dei prezzi inferiore rispetto alla fascia dello scalo precedente semicentrale.

I valori della zona D35 sono leggermente più alti dell'adiacente

zona presa in considerazione, eccezione fatta per i prezzi riferiti al residenziale economico. Questa differenza è dovuta al fatto che la zona adiacente è abbastanza circoscritta e si identifica in unico quartiere, quello di bicocca. Mentre la zona dello scalo racchiude un'area molto più vasta e quindi il prezzo generale è influenzato da più fattori.

Anche per queste zone, i prezzi più alti si registrano per il residenziale, seguiti in questo caso dal residenziale economico. I prezzi più contenuti si riferiscono al commerciale. Questo identifica delle zone prelevatemene residenziali, dove il commerciale è posizionato in corrispondenza delle viabilità principali, è il caso per esempio di viale Monza, oppure il commerciale viene tutto concentrato in strutture come centri commerciali, è il caso di Bicocca. La differenza di prezzo tra le due zone è praticamente nulla, infatti nelle mappe, che suddividono le zone degli scali in range di prezzo, queste due zone hanno sempre la medesima rappresentazione.

Scalo Lambrate

La ferrovia divide l'area in 3 quartieri differenti Città Studi, Lambrate e Ortica, di conseguenza anche in 3 zone omi:

D12 Piola – Argonne – Corsica

D13 Lambrate – Rubattino – Rombon

D15 Forlanini – Mecenate – Ortomercato – Santa Giulia

Sono tutte zone che rientrano nella fascia periferica, nonostante questo è presente una marcata differenza di prezzo tra la zona D12 (Città Studi), e le zone D13 (Lambrate) e D15 (Ortica).

Questa differenza è in parte dovuta alla ferrovia che essendo in rilevato, ha ridotto l'interazione tra questi quartieri.

Questo ha portato a vocazioni storiche completamente diverse, Lambrate e Ortica, essendo "al di fuori del muro", si sono sviluppati come quartieri operai, mentre Città Studi, essendo all'interno della cerchia del rilevato ferroviario, si è sviluppato come quartiere universitario. Per quanto riguarda l'estensione delle varie zone e quindi l'accuratezza dei prezzi, la zona D15 comprende un vasto territorio, infatti, rientrerà anche nell'analisi della zona di Rogoredo. La gerarchia dei prezzi per le zone D13 e D15, è residenziale, residenziale economico, commerciale, mentre la

zona D12 ha i valori di commerciale più alti rispetto a quelli del residenziale economico, questo è dovuto anche alla vocazione universiataria del quartiere.

Scalo Rogoredo

Per Rogoredo sono state prese in considerazione due zone, D15 Forlanini – Mecenate – Ortomercato – Santa Giulia D18 Marocchetti – Vigevano – Chiesa Rossa

Anche le zone prese in considerazione per Rogoredo rientrano nella fascia periferica. In particolare tutto lo scalo rientra nella zona D18, e anche qui come succede spesso è la liena ferroviaria che segna il confine tra quartieri e zone omi.

I prezzi delle due zone sono praticamente identici, ed anche in questo caso la destinazione con valori più bassi è quella del commerciale, anche se comunque molto vicini a livello dei prezzi del residenziale economico. C'è invece una differenza molto più marcata tra queste due destinazioni e la destinazione residenziale.

Scalo Porta Romana

L'area analizzata nell'ambito dello scalo di Porta Romana è composta da quattro zone omi, appartenenti a due fasce diverse, che convergono in "Piazzale Lodi".

C19 Tabacchi - Sarfatti - Crema

C20 Libia – XXII Marzo – Indipendenza

D16 Tito Livio – Tertulliano – Longanesi

D20 Ortles – Spadolini – Bazzi

Tra queste quattro zone, la C19 e la C20 rientrano nella fascia semicentrale e la D16 e D20 rientrano nella fascia periferica.

La zona che comprende lo scalo in particolare è quella che ha un livello generale dei prezzi inferiore su tutte le tipologie analizzate (D20). La due zone a nord della circonvallazione (C19 e C20) essendo più vicine al centro hanno prezzi maggiori. Il grafico (3.??)ci fa notare come la zona dello scalo, è l'unica tra le zone analizzate con i prezzi del commerciali più bassi rispetto a quelli del residenziale economico. Concentrando l'analisi sul commerciale notiamo come, è presente un valore molto basso (D20), un valore molto alto (C20), mentre i valori di D16 e D19 sono abbastanza simili, pur appartenendo a due fasce diverse. Infatti

nella mappa 3.4, risultano con le stesse caratteristiche. Il cambio di fascia da semicentrale a periferica è fatto in corrispondenza della circonvallazione, questo implica che anche storicamente le zone oltre hanno avuto usi e sviluppi differenti.

Scalo Porta Genova

Per valutare l'area dello scalo ferroviario di Porta Genova, sono state prese in esame 4 Zone Omi.

D25 Lorenteggio – Inganni – Bisceglie – San Carlo

D21 Barona – Famagosta – Faenza

D24 24 Segesta – Aretusa – Vespiri – Siciliani

C18 Solari – Pt. Genova – Ascanio – Sforza

Tre di queste appartengono alla fascia omi periferia, mentre la zona C18 rientra nella fascia semicentrale. In questa zona, che comprende la prima parte dello scalo, quello dove è presente la stazione di porta Genova, si registrano i prezzi più alti in tutte le categorie. Il valore del commerciale tocca i livelli delle altre zone semicentrali analizzate, mentre i valori di residenziale e residenziale economico sono più bassi. Lo scalo di porta Genova avendo una conformazione lunga e stretta è attraversato da tutte le zone omi prese in considerazione per l'analisi.

Scalo San Cristoforo

La porzione di città analizzata, comprendente lo scalo di San Cristoforo, è divisa in 5 zone omi, due di queste (D25 e D21) sono in comune con porta Genova, essendo scali contigui, le altre zone analizzate invece non sono appartenenti alla città di Milano, ma a comuni limitrofi.

D25 Lorenteggio – Inganni – Bisceglie – San Carlo

D21 Barona – Famagosta – Faenza

D1 Buccinasco

D2 Corsico (Zona centrale)

B1 Corsico (Zona periferica)

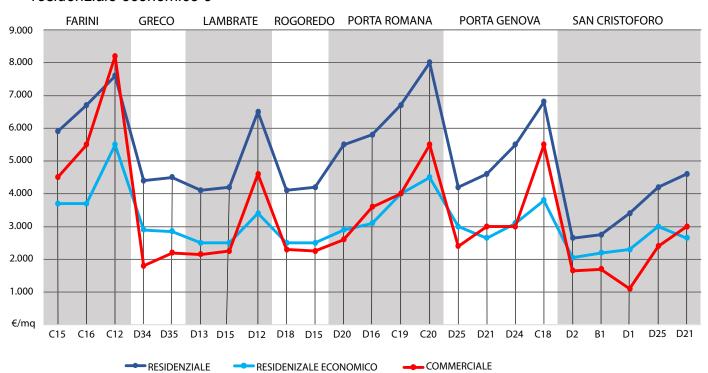
Tra queste zone si può notare la consistente differenza di prezzo, nonostante siano tutte zone periferiche, tra le zone che rientrano nel comune di Milano e quelle esterne che si riferiscono ai comuni di Corsico e Buccinasco. Anche in queste zone vige la gerarchia di prezzi già spiegata.

Considerazioni sul grafico di confronto

Nel grafico 3.7, sono riportati tutti i valori massimi delle tre destinazioni analizzate, questo per poterli confrontare e capire come cambiano i rapporti nelle varie zone. I prezzi maggiori si registrano per la tipologi residenziale, seguiti dal commerciale per le zone rientranti nella fascia semicentrale, o dal residenziale economico nelle zone della fascia periferica.

L'unica eccezione è rappresentata dal quartiere universitario di citta studi (zona D12), analizzato nell'ambito di Lambrate, questa zona ha un livello di prezzi generale molto simile alla zona semicentrale di Porta Genova (C18), pur essendo nella fascia periferica. I prezzi più bassi del grafico, che si registrano nelle zone di Greco e San Cristoforo, sono associati alla destinazione commerciale. Queste zone, entrambe periferiche, sono posizionate in corripondenza dei confini di Milano, per San Cristoforo addirittura sono state analizzate zone apprtenenti ad altri comuni.

Grafico 3.7_ Confronto tra i valori max di resideniale, residenziale economico e



3.2 Calcolo del valore di mercato

Per stimare il valore di mercato complessivo di questo grosso intevernto sugli scali ferroviari milanesi, sono stati usati i dati contenuti nell'accordo di programma e i dati ottenuti dall'analisi omi. Nelle tabelle seguenti (tab. 3.4 e 3.5), che riportano i dati e le quantità contenuto nell'accordo di programma sugli scali ferroviari, ho provato a quantificare tramite gli omi definiti nelle tabelle precedenti il valore di mercato delle varie slp.

Per ogni scalo sono stati riportati, superficie territoriale (ST) espressa in mq, e superficie lorda di pavimento (SLP) espressa in mq. Quest'ultima suddivisa in:

- SIp destinata alla residenza convenzionata, indicata in valori complessivi minimi;
- Slp destinata a funzioni non residenziali, indicata in percentuale sulla slp totale;
- Slp libera.

La SIp residenziale convenzionata, a sua volta si divide in edilizia residenziale sociale ed edilizia convenzionata ordinaria.

Tab. 3.4_Indici dell'accordo di programma

		o= ()	SLP (mq)			SLP FUNZIONI NON		Edilizia Residenziale Sociale (mq)		
		ST (mq)			RESIDENZIALI USANDO % MAX (mq)		Edilizia A	Edilizia B	Edilizia C	(mq)
FARINI	FARINI SCALO	468.226	402.460	362.947	30%	108.884	33.851,00	6.606,00	11.713,00	52.170,00
FARINI	FARINI VALTELLINA	400.220	402.400	39.513	50%	19.757	5.971,00	2.605,00	1.302,00	9.878,00
G	RECO	62.189	24.	000	DAL 5% AL 13%	3.120	8.324,00	10.676,00	2.000,00	21.000,00
LAM	/IBRATE	70.187	24.	000	DAL 5% AL 14%	3.360	8.177,00	10.036,00	2.387,00	20.600,00
PORTA	ROMANA	187.226	160	160.000		48.000	25.570,00	4.000,00	5.280,00	34.850,00
ROG	GOREDO	21.132	16.	000	DAL 5% AL 13%	2.080	4.667,00	9.333,00	0,00	14.000,00
PORTA	A GENOVA	88.397	44.	000	70%	5.720	2.500,00	1.500,00	0,00	4.000,00
SAN CR	RISTOFORO	140.199		0	0%	0	0,00	0,00	0,00	0,00

Tra queste, l'edilizia residenziale sociale vine articolata nelle seguenti tipologie:

- a. "edilizia convenzionata agevolata e/o edilizia convenzionata agevolata in locazione con patto di futura vendita e coabitazioni con servizi condivisi (co-housing)";
- b. "edilizia in locazione a canone moderato e/o a canone concordato, a canone convenzionato, residenze per studenti universitari, coabitazioni con servizi condivisi (co- housing) di natura sociale":
- c. "edilizia in locazione a canone sociale, non sostituibile mediante ricorso alle monetizzazioni".

Dopo aver identificato tutte le varie slp queste sono state moltiplicate con la media ponderata dei valori massimi di Omi delle tipologie indicate precedentemente.

In particolare, la slp libera è stata calcolata nell'ipotesi che venga tutta dedicata per il residenziale.

Per calcolare il valore della sip residenziale convenzionata, sono stati usati i dati del residenziale economico.

Infine l'slp per le funzioni non residenziali è stata calcolata con i valori del commerciale.

Tab. 3.5_Indici dell'accordo di programma

Edilizia Convenzionata Ordinaria (mq)	Tot. Edilizia Sociale + Conv. (mq)	SLP LIBERA	MEDIA PREZZI MAX RESIDENZIALE (€/mq)	MEDIA PREZZI MAX RES. ECONOMICO (€/mq	MEDIA PREZZI MAX COMMERCIALE (€/mq)	VALORE SLP LIBERA NELL'IPOTESI RESIDENZIALE	VALORE DELLE ZONE RESIDENZIALE ECONOMICO	VALORE DELLE ZONE COMMERCIALE
30.213,00	82.383,00	171.679,90	6.733,33 €	4.300,00 €	6.066,67 €	1.222.493.227 €	396.722.300 €	780.419.640 €
0,00	9.878,00	9.878,50						
0,00	21.000,00	0,00	4.450,00 €	2.875,00€	2.000,00€	-	60.375.000 €	6.240.000 €
0,00	20.600,00	40,00	4.933,33 €	2.800,00€	3.000,00€	197.333 €	57.680.000 €	10.080.000 €
17.000,00	51.850,00	60.150,00	6.500,00 €	3.625,00€	3.925,00€	390.975.000 €	187.956.250 €	188.400.000 €
0,00	14.000,00	0,00	4.150,00 €	2.500,00€	2.275,00 €	-	35.000.000 €	4.732.000 €
0,00	4.000,00	34.280,00	5.275,00 €	3.137,50 €	3.475,00 €	180.827.000 €	12.550.000 €	19.877.000 €
0,00	0,00	0,00	3.520,00 €	2.440,00 €	1.970,00€	- €	- €	- €

3.3 Analisi costi e ricavi

Di seguito è riportatata un riassunto dei costi che interessano le aree degli scali, questa tabella è stata elaborata sulla base delle informazioni contenute nell'accordo di programma sugli scali ferroviari allegato e.

Tab. 3.6_stima costi dei complessivi

STIMA DEI COSTI COMPLESSIVI					
Stima indicativa dei costi complessivi di smantellamento e razionalizzazione delle strutture attive, costi che verranno sostenuti da FSI prima della trasformazione delle aree.	45.100.000,00€				
Stima indicativa dei costi che dovranno essere sostenuti per interventi di bonifica e messa in sicurezza per ca. 149 Mln di euro (dato parametrico e non ancora verificato sulla base di puntuali analisi).	149.000.000,00€				
I costi di urbanizzazione, distinti in opere di urbanizzazione primaria (reti, infrastrutture, parcheggi, ecc.) e opere di urbanizzazione secondaria (verde e spazi pubblici, servizi pubblici), si stimano pari a 213,2 Mln di euro.	213.000.000,00€				
Gli oneri di urbanizzazione, calcolati su un mix funzionale medio, cui viene applicato un coefficiente di riduzione per risparmio energetico, assommerebbero a ca 133,18 Mln di euro.	133.180.000,00€				
A copertura dei costi urbanizzativi, oltre agli oneri di urbanizzazione tabellari, contribuiscono 81 Mln di euro previsti all'art. 6 dell'Accordo di Programma, destinati alla realizzazione delle infrastrutture e delle opere di riammagliamento urbanistico previste.	81.000.000,00€				
Tot.	621.280.000,00€				

Nella tabella 3.7 sono stati sommati tutti i valori totali delle slp (tab. 3.5) ed è stata fatta la differenza con i costi complessivi (tab.3.6).

Tab. 3.7_costi e ricavi

Tot. slp libera	1.794.492.560 €
Tot. slp res. sociale	750.283.550 €
Tot. slp funzioni non residenziali	1.009.748.640 €
Tot. valore slp	3.554.524.750,00 €
Tot. costi complessivi	621.280.000,00 €
TOT	2.933.244.750,00 €



3.1 Concorsi

In questo capitolo verranno analizzati i masterplan vincitori dei concorsi aperti dedicati agli scali di Farini e San Cristoforo (unico concorso), Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo e Porta Romana.

Con la sola eccezione dello scalo di Porta Genova, per il quale, ad oggi non è statat avviata nessuna procedura di concorso, per probelmi legati allo spostamento della linea ferroviaria, e fino a che non sarà risolta questa questione, il gruppo FS, non potrà procedere a concedere l'alinazione dei terreni.

Farini e San Cristoforo

Il concorso internazionale per gli scali di Farini e San Cristoforo, bandito da FS Sistemi urbani Srl, proprietario di tutti gli scali, Coima SGR in collaborazione con il Comune di Mllano, è stato vinto dal progetto "Agente Climatici" del team composto da Oma e Laboratorio permanente.

Il bando richiedeva la redazione di un Masterplan, per la Zona Speciale di Farini, composta dall'Unità Farini Scalo e dall'Unità Farini Valtellina, e dell'area dello Scalo San Cristoforo, questi scali sono stati oggetto di un unico concorso in quanto la cubatura dello scalo San Cristoforo è stata spostata sullo scalo Farini, in modo da progettare a San Cristoforo un unico grande parco. Di seguito gli obbietti del concorso sulla base dei quali è stato scleto il progetto vincitore:

"Il Masterplan dovrà contenere soluzioni orientative in merito:

al sistema degli spazi, dei servizi pubblici e di interesse generale, in particolare al disegno del verde e degli spazi attrezzati e delle funzioni qualificanti i nuovi spazi pubblici e i nuovi quartieri;

al sistema delle connessioni e dell'accessibilità, al sistema viario, ciclo-pedonale e del trasporto pubblico, progettate in modo integrato con il complesso degli spazi pubblici ed edificabili, e sostenibile sotto il profilo ambientale e dei costi;

all'assetto morfologico e insediativo generale, con particolare riguardo al rapporto con il contesto circostante e alle connessioni con i luoghi e i sistemi qualificanti del settore urbano in cui si inseriscono;

alla fattibilità per fasi, indicando soluzioni sostenibili per tutto il corso del processo di attuazione e ipotesi di flessibilità"

Greco - Breda e Lambrate

Greco Breda e Lambrate

Per la riqualificazione dello scalo ferroviario di Greco - Breda, e dello scalo di Lambrate, è stato immaginato un percorso particolare attraverso la partecipazione a Reinventing Cities, un bando internazionale indetto da C40, Cities Climate Leadership Group, per promuovere le ultime innovazioni di emissione zero nel mondo e per presentare le migliori proposte di trasformazione di siti sottoutilizzati come esempi di sostenibilità e resilienza che fungano anche da vetrina per i futuri sviluppi urbanistici a impatto zero. Il concorso che si svolge contemporaneamente in varie città del mondo, nelle prime due edizioni ha visto Milano, che fa parte delle rete di città del C40, proporre come siti da rigenerare lo scalo Greco, nella prima edizione del concorso e lo scalo di Lambrate nella seconda edizione. Il concorso è strutturato in due differenti fasi, una prima fase apera a tutti, ed una successiva, dedicata ai soli gruppi selezionati, i team dovevano coinvolgere attori diversi per il raggiungimento degli obiettivi, infatti oltre ad architetti, esperti in campo ambientale, sviluppatori, investitori appaltatori, i team potevano includere, titolari di progetti creativi, start-up, artisti membri della comunità locale e stakeholder.

Il concorso per lo scalo di Greco Breda, è stato vinto dal progetto "Innesto", proposto da un team rappresentato dal Fondo Immobiliare Lombardia (FIL) – gestito da Investire sgr – con Fondazione Housing Sociale (FHS) – partner strategico – Barreca & La Varra per il progetto architettonico e del paesaggio e Arup Italia per il progetto urbanistico e ambientale.

Il concorso per lo scalo di Lambrate, è stato vinto dal progetto "Tre Piazze nel Parco" del team multidisciplinare Lambrate Streaming con capofila Sant'Ilario Società cooperativa edilizia e coordinato da Caputo Partnership International S.r.I. (masterplan e architettura) comprende, oltre a Poliedra, Tekne S.p.A. (ambiente, strutture, impianti), Pro Iter S.r.I. (mobilità e infrastrutture), Studio Giorgetta (paesaggio), Ernst&Young e Ambiente Italia progetti S.r.I., l'avv. Guido Bardelli e l'artista Giorgio Milani.

Rogoredo

Una proposta per l'area dello scalo ferroviario dismesso di Rogoredo è l'oggetto del concorso, AAA architetticercasi, concorso di architettura per giovani progettisti under 33, ideato da Confcooperative Habitat per scoprire giovani talenti e diffondere la cultura dell'abitare cooperativo. Tra gli oltre 170 partecipanti riuniti in 47 gruppi, con il progetto "Abitare il Bordo" vincono il primo premio Gregorio Pecorelli, Tobia Davanzo e Chiara Dorbolò, ai quali successivamente è conferito l'incarico di progettazione del masterplan dell'area dello scalo.

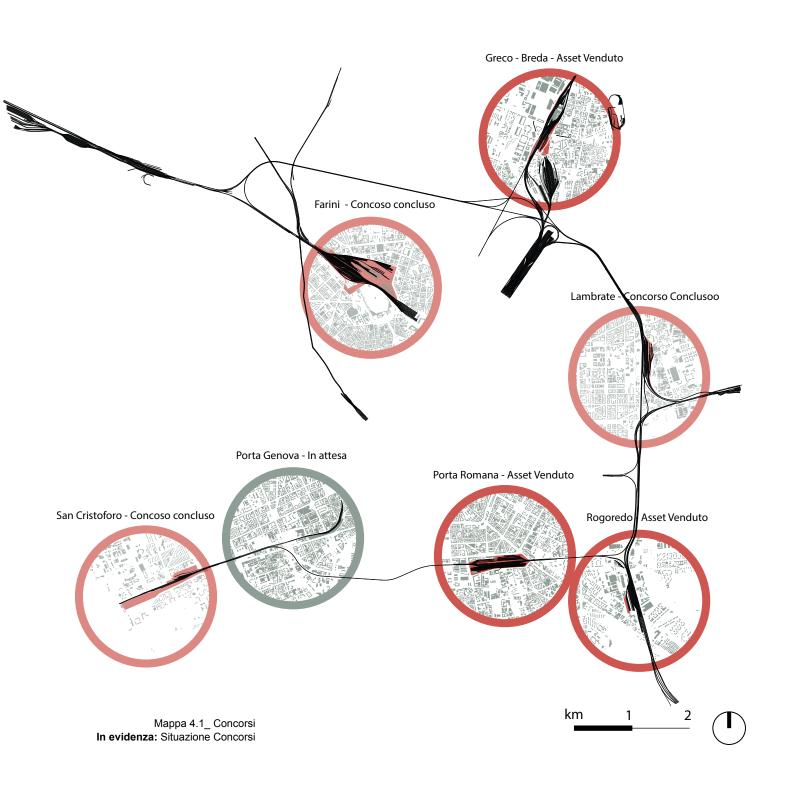
"Dare forma agli spazi dell'abitare, sia nella sua parte più privata sia nella sua parte collettiva e pubblica - commenta il professor Giancar-lo Consonni, presidente di giuria - richiede nei progettisti un senso di equilibrio, ossia quello che auspichiamo e per cui ci battiamo da tempo: un'urbanistica e un'architettura che sappiano farsi interpreti di una tensione civile e comunitaria. Il concorso e il giusto equilibrio fra realismo e utopia del progetto vincitore sottolineano la traiettoria in cui si inserisce il movimento cooperativo e rilanciano anche a tutti gli altri interlocutori che hanno in mano le sorti della città la sfida a superare modelli consolidati, esplorando il nuovo e la reinvenzione della città sulle sue radici più antiche".

L'edizione 2019 del concorso è stata ideata e promosso da Confcooperative Habitat, insieme a Fondosviluppo spa, e FS Sistemi Urbani (Gruppo FS Italiane) con il patrocinio del Comune di Milano e dell'Ordine Architetti della Provincia di Milano e con il supporto di CCL Consorzio Cooperative Lavoratori, Delta Ecopolis e Assimoco.

Porta Romana

Il concorso internazionale per la riqualifica dell'ex scalo ferroviario di Porta Romana, è stato vinto dal progetto "Campo Selvatico" del team Outcomist.

Il team è composto da Diller Scofidio + Renfro, PLP Architecture, Carlo Ratti Associati, Gross. Max, Nigel Dunnett Studio, Arup, Portland Design, Systematica, Studio Zoppini, Aecom, Land, Artelia. Il concorso è promosso da Fondo Romana, proprietario dello scalo, e di cui fanno parte Coima, Covivio e Prada Holding. Il bando si è svolto in accordo con il Gruppo FS, proprietaria della linea ferroviaria su cui verte un vincolo.



3.2 Agenti Climatici Masterplan Farini e San Cristoforo

I Masterplan di scalo Farini e scalo San Cristoforo, partono da una constatazione, ovvero che oggi, le nostre priorità sono cambiate a causa delle drammatiche trasformazioni ambientali e del momento di continua incertezza economica.

Il modello di città contemporanea, ad alto consumo energetico, deve essere superato, sfruttando i principi climatici che hanno segnato lo sviluppo dell'urbanistica classica.

Il progetto "Agenti Climatici" propone due diversi dispositivi ambientali: Limpidarium d'aria e Limpidarium d'acqua.

A Farini, il dispositivo "Limpidarium d'aria", presenta un grande bosco lineare in grado di raffreddare i venti provenienti da sud ovest e di depurare l'aria.

A San Cristoforo invece, il dispositivo "Limpidarium d'acqua" è caratterizzato da un lungo sistema lineare di depurazione delle acque.

"Il grande Parco Farini libera orizzonti inediti e stabilisce rapporti tra quartieri storicamente separati tra loro. Un ambiente unitario al cui interno convivono paesaggi differenti, progettati in relazione ai tessuti e ai materiali urbani che li delimitano."

Il nuovo dispositivo ecologico del parco Farini, si compone, di una fascia di alberi di grandi dimensioni lungo il versante sud-ovest da entrambi i lati della ferrovia. Si da vita ad uno spazio ideale per trascorrere il tempo all'aperto e che contemporaneamente riduce l'isola di calore generata dalla città e filtra l'inquinamento trasportato dai venti.

Il bosco, genera ombra e aria fresca, grazie all'evaporazione delle fronde degli alberi e all'umidità prodotta dai corpi d'acqua, che riducono la temperatura dell'aria.

Successivamente per il processo di convezione l'aria si espande per tutto il quartiere, orientato trasversalmente al parco, per favorire circolazione dell'aria.

XXXXX

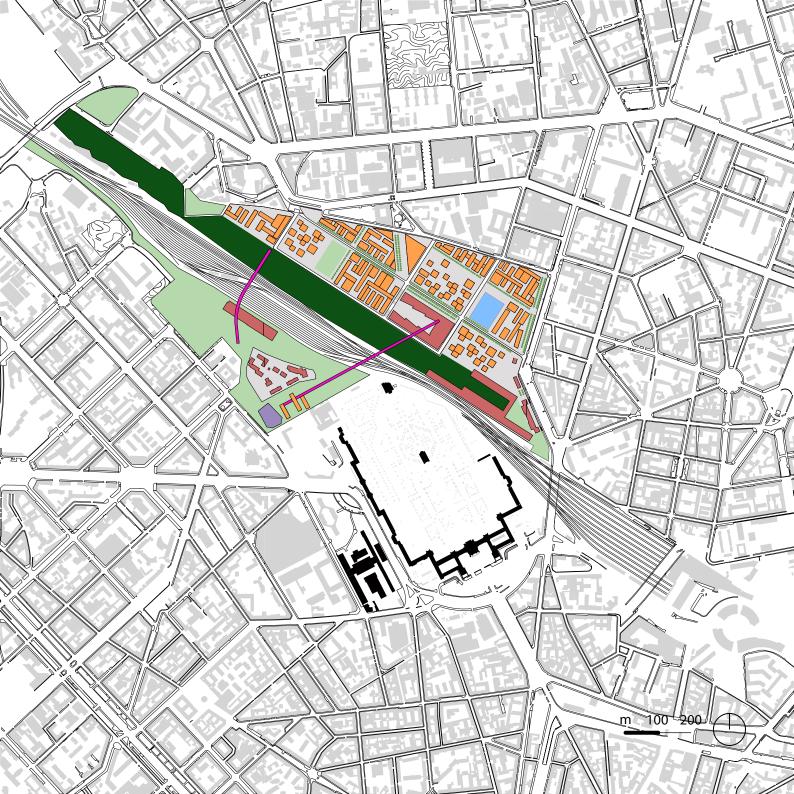
In questo sistema il tessuto edilizio è secondario, una griglia urbana punteggiata da un sistema di spazi pubblici assicura il massimo della flessibilità. Il tessuto edilizio viene proposto mediante l'utilizzo di modelli insediativi resilienti ricercati nella città di Milano, che possono essere adattati agli shock dell'economia globale.

Viene eliminato il muro che circonda lo scalo per creare continuità con la città che gli sta attorno. Nella griglia urbana una struttura di verde urbano e spazi pubblici distribuiti strategicamente, si lega alle orditure dei quartieri adiacenti e definisce relazioni di continuità con il contesto circostante. A sud l'attuale sistema frammentato del verde viene ricomposto in una serie di giardini urbani e spazi pubblici in continuità con gli spazi esistenti. Infine lungo versanti della linea ferroviaria suoli minerali e vegetazione spontanea integrano il parco con il paesaggio meccanico dello scalo.

Il parco San Cristoforo, "Limpidarium d'acqua", è un sistema di purificazione delle acque basato su principi naturali, l'acqua scorrendo all'interno dello spessore ambientale, subisce processi di filtraggio e purificazione attraverso specie differenti di piante acquatiche, selezionate per assorbire e trattenere contaminanti presenti nelle acque.

Alla fine del processo, l'acqua diventata balneabile, va ad alimentare le piscine naturali presenti nel parco progettato (scalo), prima di continuare il suo percorso verso parco agricolo. Il parco San Cristoforo vuole diventare un Common Ground alla scala metropolitana, dando luogo ad attività che oggi non esistono a Milano, galoppare lungo le sponde del naviglio, nuotare all'aperto, osservare le specie di uccelli migratori, fare snorkeling per esplorare l'ecosistema subacqueo.

Liberata dei suoi agenti tossici l'acqua è il materiale principale del parco San Cristoforo, supporto fluido per sport attività aria aperta, casa per specie animali e vegetali, luogo della comprensione profonda e corporea del rapporto che lega l'uomo all'ambiente.





Mappe 4.2 e 4.3_ Farini_"Agenti Climatici"
In evidenza a sx: Destinazioni piani alti
In evidenza a dx: Destinazioni piano terra

3.3 Innesto Masterplan Greco - Breda Innesto è il primo progetto di "Housing Sociale" Zero Carbon proposto dal team rappresentato da Fondo Immobiliare Lombardia (FIL) gestito da Investire sgr, con Fondazione Housing Sociale (FHS) come partner strategico, Barreca & La Varra per il progetto architettonico e del paesaggio, e Arup Italia per la progettazione ambientale e urbanistica, vince a maggio 2019 il concorso "C40 Reinventing Cities" per l'area Scalo Greco-Breda a Milano.

L'Innesto si caratterizza come un disegno urbano centrifugo, che attraverso un sistema di "filamenti urbani", immagina di poter innescare strategie di rigenerazioni per un intera porzione urbana.

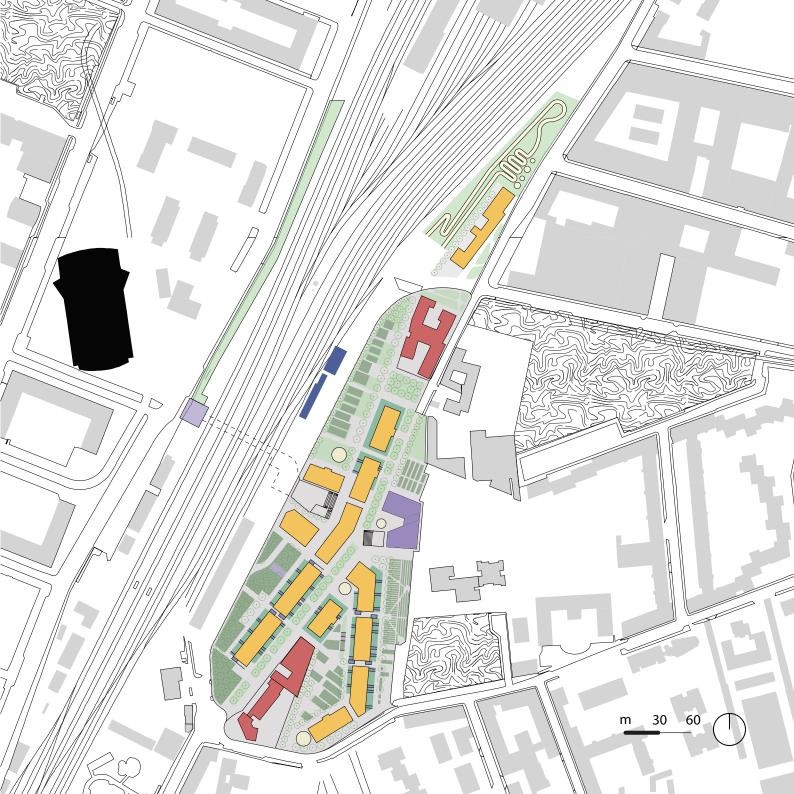
"L'intervento è caratterizzato da un'architettura di singoli "pezzi" che si allineano secondo alcune direzioni principali. Frammentando l'impianto si rende più leggibile il principio, si 'provoca' la riqualificazione dell'esistente, si suggeriscono le direttrici di sviluppo."

Il progetto attraverso lo spostamento della Via Breda, in fregio alla linea ferroviaria, genera un riassetto urbanistico della zona e ne ridefinisce i margini. In questo modo si viene a creare un lotto unitario di maggiori dimensioni. Si nota come si è cercato di promuovere un ambito urbano dinamico, attraverso l'inserimento di un mix funzionale che comprende oltre all'housing sociale, una residenza universitaria, un community food hub, un circular economy district, uno zero waste store ed un energy showroom. Architettonicamente troviamo, un tessuto residenziale edilizio caratterizzato da regolarità costruttiva, mentre gli edifici funzionali si configurano con geometrie più articolate. Questi sono posizioanti in corrispondenza dello snodo centrale, il punto di massimo incrocio dei flussi e il luogo di massima intensità di servizi e attività collettive.

"Gli edifici sono del tipo "Nearly Zero Energy Buildings" integrati con sistemi costruttivi e tecnologici industrializzati con un mix ottimale di materiali sostenibili, identificati con l'obiettivo di minimizzare la produzione di CO2 e di rifiuti, consentendo di disassemblare e riciclare al 100% le strutture."

Il costruito è articolato su una sequenza di spazi stratificati di natura differente, caratterizzati da forte biodiversità. Orti privati, frutteti, piazze, giardini pubblici e spazi attrezzati, articolano l'intero spazio aperto.

Il progetto propone oltre 45000 mq di verde attrezzato, suddiviso tra viale dei gelsi (lungo il tracciato della nuova via), gli orti di comunità, vivai, frutteti, ciclabili verdi e altre forme. Gli orti del food hub, sono rivolti al quartiere a est del sito, ridisegnando lo sfondo dei giardini pubblici. Il verde è anche molto presnete sulle coperture degli edifici.





Distribuzione

Residenza

Attività commerciali

Servizi di quartiere

Uffici

Edifici rifunzionalizzati

Attività sportive

Edifici esistenti

Edifici di riferimento

Accessi residenziali

VERDE PUBBLICO

Foresta urbana

Giardino

VERDE PRIVATO

Verde residenziale

Orti urbani

Mappe 4.5 e 4.6_"Innesto"
In evidenza a sx: Destinazioni piani alti
In evidenza a dx: Destinazioni piano terra

3.4 Tre Piazze nel ParcoMasterplan Lambrate

Il masterplan è sviluppato sulla base di alcune considerazioni iniziali sull'area e sulla zona: lo scalo che si sta trattando è un'area marginale, non un'area degradata;il quartiere di Lambrate manca completamente di piazze, quelle esistenti di fatto non lo sono; manca un parco che crei convergenza, le attuali zone verdi ti portano "fuori dal quarterie".

"Il progetto vuole costruire una "Nuova Centralità Urbana e di Quartiere" fondata sul binomio spaziale Piazza-Parco, integrato da un sistema spazio-funzionale di servizi collettivi"

Questo sistema fornisce uno spazio pubblico di riferimento per i quartieri di Lambrate Ortica e Rubattino, e costituisce una cerniera con il quartiere di Città Studi e il complesso del Politecnico. "Il tema della centralità urbana è, in termini morfologici, significato e disegnato dalla Quinta Urbana, che ingloba la totalità delle volumetrie edificabili. Questo definisce il limite costruito del sistema edilizio e si pone come riferimento iconico sia alla scala dell'isolato che alla scala urbana."

Il Masterplan viene generato da un unico segno sinusoidale che attraversa tutta l'area dello scalo, e ingloba l'edificato, la strada, e il bordo est del sistema Parco-Piazza. In questo semplice segno si sintetizza tutta la complessità di questo luogo urbano. In questo contesto il parco, inteso come spazio multitasking, va a rivestire il ruolo di magnete urbano, di spazio di riferimento, motore di convergenza, per una parte di città cresciuta con poche regole "al di la del muro ferroviario"

"La morfologia complessiva dell'intervento si esprime unitariamente attraverso il lineare sistema del costruito che è declinato attraverso tipi in linea e a torre e che, nella sua estensione, chiama alla interrelazione il rilevato ferroviario nella sua continuità. La complessità della forma urbana è risolta dai due sistemi intervallati dal "vuoto" del Parco. Questo ugualmente articola il pieno e il vuoto attraverso la figura del bosco e quella delle tre piazze."

A livello tipologico, si fonda su un basamento continuo che ospita i volumi delle funzioni commerciali e di servizio, che si alternano ai porticati di accesso alle piazze e al parco, nella parte superiore il complesso si suddivide in edifici a linea e a torre, tutti caratterizzati da ampie logge per creare dei giardini verticali, sulle coperture sono presenti terrazze a giardino con pergole a supporto di celle fotovoltaiche.

L'impianto strutturale del progetto è composto da quattro linee affiancate che pulsano assieme. La linea centrale, costituita dalla linea architettonica degli edifici, è la colonna vertebrale del sistema. Questa viene affiancata dalla linea essenziale dell'infrastruttura. Queste due centrali sono entrambe inquainate dalle due linee esterne del sistema verde che conferiscono all'insieme la dimensione vitale pulsante, dove si fronteggiano le due anime verdi: quella della "natura selvatica", e quella della "natura domestica" di parco urbano e agricolo. A carattere forestale la prima, naturalissima, formata da raggruppamenti di piante autoctone, potenzialmente anche spontanee, accogliendo quelle che già hanno invaso l'area. Mentre la seconda è prodotta dall'inserimento di spazi verdi dedicati alle diverse attività del tempo libero. e quindi, colture, ortaggi e fruttiferi, piante da legno e da frutto. L'elemento verde diventa importante struttura compositiva contribuendo alla gradevolezza dell'ambiente per le persone, che. unito al miglioramento della qualità ambientale, mira a produrre un beneficio per la salute di utenti e residenti.





Distribuzione

Residenza

Attività commerciali

Servizi di quartiere

Uffici

Edifici rifunzionalizzati

Attività sportive

Edifici esistenti

Edifici di riferimento

Accessi residenziali

VERDE PUBBLICO

Foresta urbana

Giardino

VERDE PRIVATO

Verde residenziale

Orti urbani

Mappe 4.7 e 4.8_"Tre Piazze nel Parco" In evidenza a sx: Destinazioni piani alti In evidenza a dx: Destinazioni piano terra

3.5 Abitare il bordo Masterplan Rogoredo

Il bordo si differenzia dal confine per la possibilità di interagire, Per bordo, che da anche il nome al progetto, si intende lo spazio dello scalo confinante con la strada.

Le strategie progettuali usate, hanno lo scopo di incentivare l'interazione tra i diversi elementi che si incontrano nel bordo, ed a coordinarne la complessità che ne deriva.

Attraverso i concetti di porosità, sincronismo, molteplicità e punteggiatura vengono identificate le strategie.

Porosità, il bordo del progetto è inteso come una membrana porosa che crea interazione tra il progetto e l'intorno. Questo si concretizza nell'apertura, di due piazze fronte strada, con gli edifici a fare da quinte scenografiche, per dare quell'idea di membrana porosa che restituisce ampie porzioni di superficie al dominio pubblico.

Sincronismo, uno spazio dove più cose accadono nello stesso momento, dove l'individuo sceglie in che modo muoversi e quali attività compiere. Quindi, spazi pubblici definiti da attività diverse, per coinvolgere la comunità. Le funzioni pubbliche e private si intersecano favorendo uno sviluppo dello spazio sincronico, cioè caratterizzato da molteplici attività.

Punteggiatura, indica una gerarchia di scala che organizza gli spazi aperti, fondamentale per non far diventare lo spazio caotico. La transizione dagli spazi aperti a carattere pubblico (le piazze che si aprono sulla strada) a quelli a carattere collettivo (le corti verdi), prevede sempre un cambio di direzione, garantendo una chiarezza compositiva che permette di gestire la complessità.

Molteplicità, un limitato numero di forme tipo viene combinato per creare variazione, una molteplicità di tipologie architettoniche, di spazi aperti, di verde e di percorsi, che incoraggiano ad un utilizzo personalizzato dello spazio. All'interno del progetto gli spazi verdi sono distinguibili in due tipologie, le corti verdi e la permaforesta.

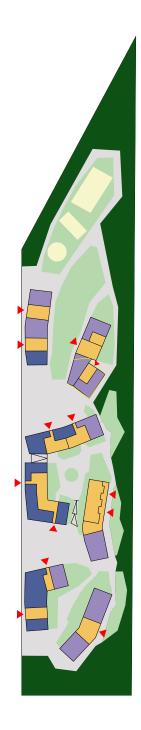
La permaforesta (o foresta alimentare), è un sistema basato sullo sfruttamento del suolo per massimizzare la produzione e la materia verde, formata da diversi tipi di vegetazione, alberi ad alto fusto, alcune specie di funghi, vegetazione di medio formato con l'obbiettivo ultimo di creare una foresta commestibile.

La permaforesta si colloca in prossimità della ferrovia, andando creare una trincea tra questa e il progetto, la presenza di alberi ad alto fusto aiuta schermare questo spazio sia a livello visivo che a livello acustico. Inoltre, la disposizione delle alberature è in grado di apportare benefici climatici al complesso, costituendo uno strumento per il raffrescamento passivo in estate.

Gli spazi adibiti a permaforesta lungo la ferrovia sfumano in verde adibito ad attrezzature sportive e ludiche a nord del lotto, e nel landscape che circonda gli edifici fino alle corti verdi.

Le corti verdi, rappresentano spazi semi privati sopraelevati, alla stessa quota della permaforesta, posizionate sopra i parcheggi, che per ridurre i costi di scavo sono stati solo parzialmente interrati. Il tipo di vegetazione presente è del tipo prato verde.





Distribuzione

Residenza

Attività commerciali

Servizi di quartiere

Uffici

Edifici rifunzionalizzati

Attività sportive

Edifici esistenti

Edifici di riferimento

Accessi residenziali

VERDE PUBBLICO

Foresta urbana

Giardino
VERDE PRIVATO

Verde residenziale

Orti urbani

Mappe 4.8 e 4.9_"Abitare il Bordo" In evidenza a sx: Destinazioni piani alti In evidenza a dx: Destinazioni piano terra





3.6 Campo Selvatico Masterplan Porta Romana

Per lo scalo di Porta Romana il Masterplan "Campo Selvatico" ha come obbiettivo, la ricucitura della frattura del contesto urbano, generata dallo scalo e dal successivo sviluppo attorno ad esso. Il sito è interessato da un vincolo relativo alla riqualificazione della linea ferroviaria regionale da parte di Rete Ferroviaria Italiana, un'area non edificabile della larghezza di 30 metri, è prevista su entrambi i lati dei binari. La nuova linea ferroviaria per legge, può essere interrata solo parzialemente, in corrispondenza della parte centrale dello scalo. Questo lascia il sito con "una grande ferita aperta". Questo progetto si definisce attorno agli elementi che lo caratterizzano: le due Eco-Zone, il Campo selvatico, i collegamenti Nord-Sud, la Foresta sospesa.

Il progetto punta trasformare il vincolo edilizio appena illustrato in un'opportunità per l'ambiente e i cittadini, andando a creare sui 30 metri di fasce vincolate delle Eco-Zone, ovvero delle aree naturali accessibili al pubblico, caratterizzate da ambienti boschivi e aeree umide, capaci di arricchire la biodiversità e attirare nuova fauna urbana. Questo intervento andrà ad offrire alla città un paesaggio naturale accessibile, esteso lungo tutto lo scalo da est ad ovest che connetterà le aree private, pubbliche e i percorsi in direzione nord sud.

Il baricentro del Masterplan invece ospiterà il Campo Selvatico, un area caratterizzata da un paesaggio naturale immersivo, sul modello dei paesaggi selvatici che rinverdiscono in modo spontaneo i siti urbani, proprio in corrispondenza del tunnel ferroviario progettato dai RFI al centro del sito. Qui il campo selvatico raggiunge il culmine per poi scendere dolcemente da entrambi i lati. Questa zona verde confina a sud con fondazione Prada e a nord con la storica centrale elettrica, creando un collegamento.

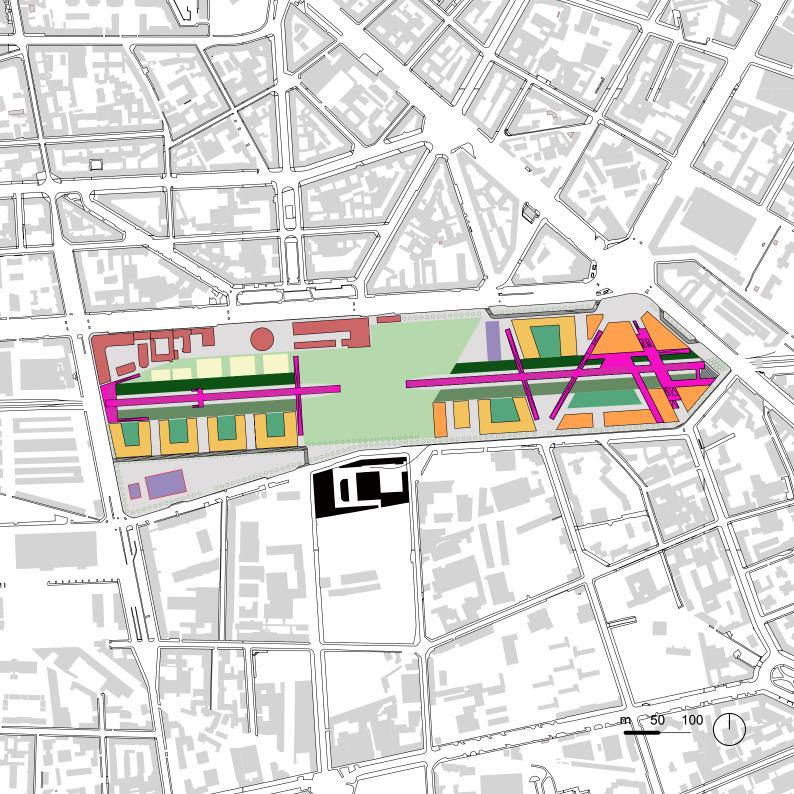
I collegamenti nord-sud, essenziali per ricucire il contesto urbano, vengono fatti penetra all'interno del sito ricomponendo gli assi urbani storicamente interrotti dallo scalo ferroviario.

Queste nuove connessioni ciclo pedonali ritmano il Masterplan creando aree edificabili proporzionate alle dimensioni del tipico blocco milanese. Lungo questi assi, i percorsi pedonali alberati diventano elemento di coesione tra nuovi quartieri, parchi, piazze ed il contesto preesistente.

Altro elemento di spicco del progetto è la Foresta Sospesa, un asse longitudinale di congiunzione degli attraversamenti trasversali, che unisce percorsi principali e secondari.

Una passeggiata tra gli alberi, sospesa sui binari, che percorre il sito nella sua interezza, e si caratterizza come una nuova tipologia di infrastruttura pedonale. L'effetto di questo collegamento viene enfatizzato anche dal tessuto edilizio dello scalo che tramite un sistema di terrazza pensili si allontana progressivamente. richiamando "l'erosione di una valle urbana". La Foresta sospesa ospita più di 500 alberi di diverse specie autoctone, incrementando il verde di progetto. Questa struttura sospesa serve anche a mitigare l'acustica dei treni in prossimità delle proprietà commerciali e residenziali. Lo spazio pubblico è caratterizzato da una serie di piazze distribuite lungo il perimetro del sito, andando a creare luoghi di ritrovo spontaneo per tutti coloro che vivranno questi spazi. A est viene espanso e attivato lo spazio pubblico di piazzale Lodi, con la creazione della piazza sopraelevata nel distretto di uffici, mentre a sud-ovest le aree dialogano con il patrimonio industriale riqualificato. Il sistema di spazi sociali include community hub, servizi multifunzionali e flessibili per eventi culturali ed esposizioni.

AGGIUNGERE OLIMPIADI





Attività sportive
Edifici esistenti

Edifici di riferimento

Accessi residenziali

