

**A3**

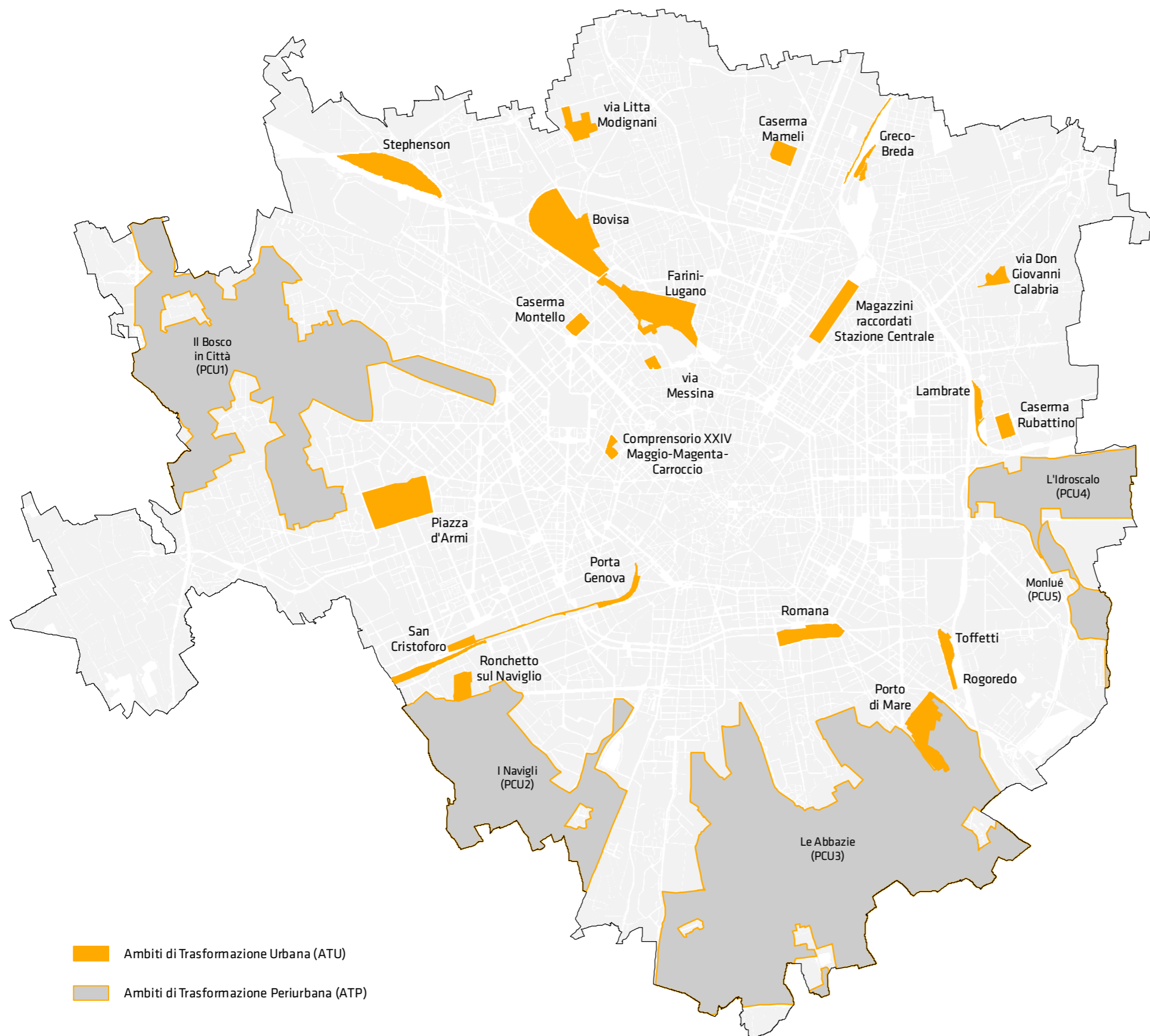
**ALLEGATO 3**  
"SCHEDE DI INDIRIZZO PER L'ASSETTO DEL TERRITORIO" E  
TABELLA DATI QUANTITATIVI

**OTTOBRE 2012**  
Stesura originale:  
Dicembre 2009

Adozione: Delibera n. 25 Seduta Consiliare del 13-07-2010 terminata il 14-07-2010  
Approvazione: Delibera n. 16 Seduta Consiliare del 22-05-2012  
Pubblicazione: BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 47 del 21-11-2012

Testo modificato a seguito dell'approvazione delle controdeduzioni alle osservazioni, dei pareri degli Enti e dell'accoglimento delle proposte di modifica presentate dal C.C.



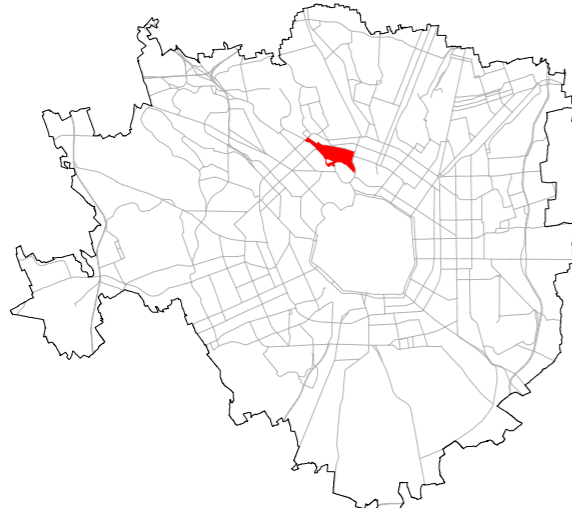


Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)  
 Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP)

**Ambiti di Trasformazione Urbana**

Farini-Lugano	1
Greco-Breda	2
Lambrate	3
Romana	4
Rogoredo	5
Porta Genova	6
San Cristoforo	7
Piazza d'Armi	8-A
Caserma Montello	8-B
Caserma Rubattino	8-C
Caserma Mameli	8-D
Comprensorio XXIV Maggio	8-E
Bovisa	9
Stephenson	10
Toffetti	11
Ronchetto Sul Naviglio	12
Magazzini Raccordati Stazione Centrale	13
via Messina	14-A
via Litta Modignani	14-B
via Don Giovanni Calabria	14-C
Porto di Mare	15



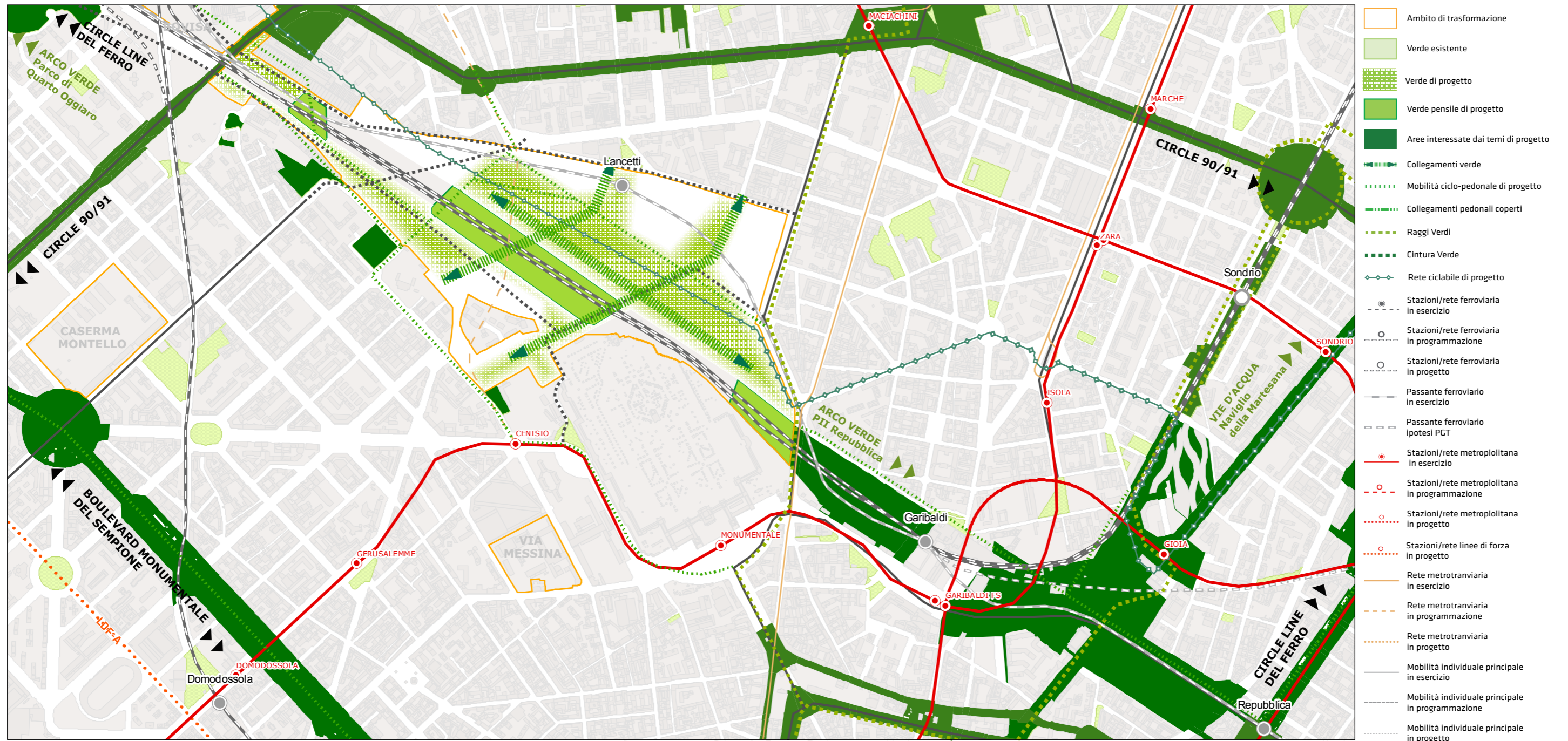


FARINI-LUGANO

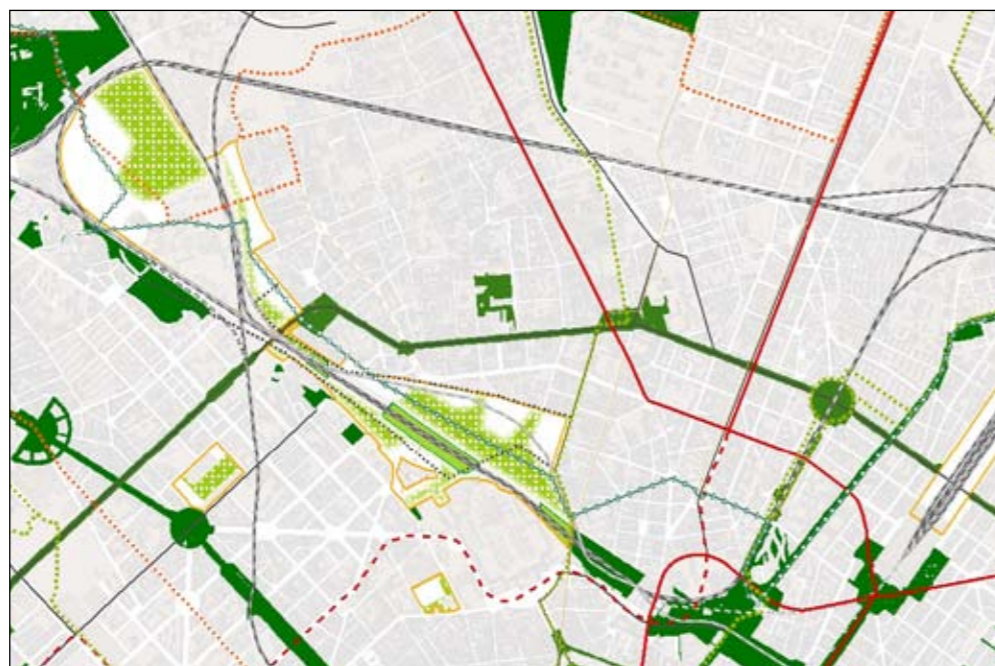
S.T. 629.300 mq

- S.l.p. massima accoglibile (*)	-
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	-
- Spazi a parco (permeabili)	≥65% ST
- Vocazione	ricerca e tecnologia

(\*) dati quantitativi in corso di definizione all'interno della procedura di Accordo di Programma



1 Farini-Lugano



STRATEGIE GENERALI

L'Ambito di Trasformazione Urbana "Farini-Lugano" risulterà caratterizzato dalla presenza di un parco unitario, con sviluppo Porta Nuova-Bovisa, utile a garantire continuità rispetto all'asse "Arco verde" dei Giardini Lombardi, tema di progetto del PGT. L'area sarà servita dalla nuova MM5, nonché della Circle line del ferro alla quale risulterà collegata attraverso interventi infrastrutturali di nuova realizzazione. L'attraversamento trasversale dell'area verrà garantito attraverso direttrici utili a canalizzare i flussi di traffico veicolare e a reindirizzarli verso le arterie a maggior scorrimento a nord e a sud. All'interno dell'Ambito di Trasformazione la mobilità sarà lenta, garantita da attraversamenti ciclo-pedonali e da trasporti pubblici, utili a ricucire il rapporto tra i diversi tessuti urbani cresciuti ai limiti dello scalo ferroviario.

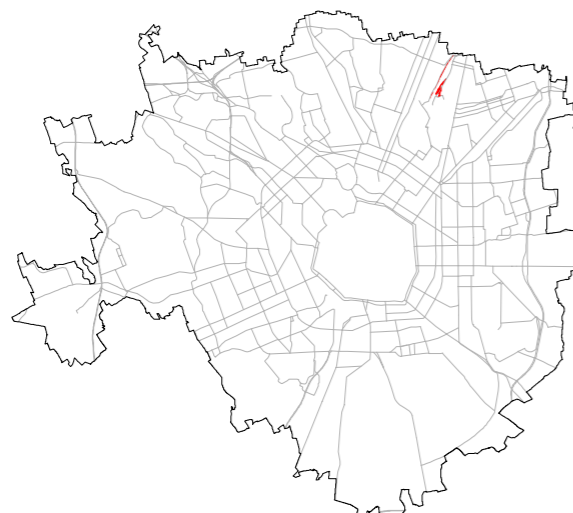
OBIETTIVI

- Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di "cerniera" fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, caratterizzato dalla presenza di funzioni urbane residenziali, terziarie e commerciali e qualificato dalla presenza di funzioni di interesse generale legate all'università e alla ricerca nonché da spazi a verde di rilevanza urbana.
- Le caratteristiche e la forma dello spazio aperto devono garantire un parco lineare unitario di dimensioni significative che connetta gli interventi Porta Nuova e Bovisa/Gasometri.
- Il disegno dei lotti edificabili deve tendere alla ricomposizione morfologica dei margini urbani, tenendo conto della presenza della linea ferroviaria e della presenza di suoli inquinati, e deve garantire le connessioni fra il nuovo parco e il sistema dello spazio pubblico esterno attraverso varchi di dimensione e conformazione significativa.
- L'area di Farini deve essere trattata come un'area ambientale all'interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico concentrando il traffico di attraversamento su determinate direttrici.

- Realizzazione in elevata del tratto metrotramviario previsto sull'attuale sedime dello scalo ferroviario, secondo soluzioni architettoniche tali da non costituire ostacolo al collegamento pedonale tra le aree attraversate.
- Una buona qualità architettonica deve essere garantita anche negli interventi destinati all'edilizia convenzionata e all'housing sociale.
- Riqualificazione delle aree esterne adiacenti all'Ambito di Trasformazione, con particolare attenzione alle aree comunali di via Stilicone e Cenisio, al ponte di via Pepe e alla connessione alla stazione Garibaldi.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco compatto pari al 65% della superficie territoriale, calcolata escludendo le aree destinate alla mobilità e le aree ferroviarie strumentali.
- Copertura parziale della linea ferroviaria in esercizio tale da consentire significative connessioni trasversali, prevalentemente sistemate a verde e spazi pedonali.
- Interventi di protezione o di mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria per tutto l'ambito di trasformazione.
- Ricomposizione delle relazioni viarie e pedonali tra il tessuto urbano posto a nord e a est e tessuto urbano posto a sud-ovest e sud-est.
- Realizzazione di nuove connessioni viarie sia sull'asse nord-ovest/sud-est, collegandosi alla viabilità trasversale a nord e al sistema Farini-Monumentale, che sull'asse trasversale allo scalo, collegando le vie Caracciolo e Lancetti.
- Connessione di trasporto pubblico tra la stazione Bovisa, la stazione Lancetti e la MM5 prevista in via Cenisio.
- Collegamento ciclo-pedonale tra Parco Porta Nuova e Parco Palizzi.
- Prevedere il ripristino del giardino all'italiana del 1500 di Villa Simonetta, gravemente mutilato con la realizzazione dello scalo ferroviario, aggiungendo un area di circa 7.000 mq all'attuale superficie del giardino.
- La quantità minima obbligatoria di edilizia residenziale sociale da reperire all'interno dell'ambito è pari al 20% della S.l.p. totale.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali", R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

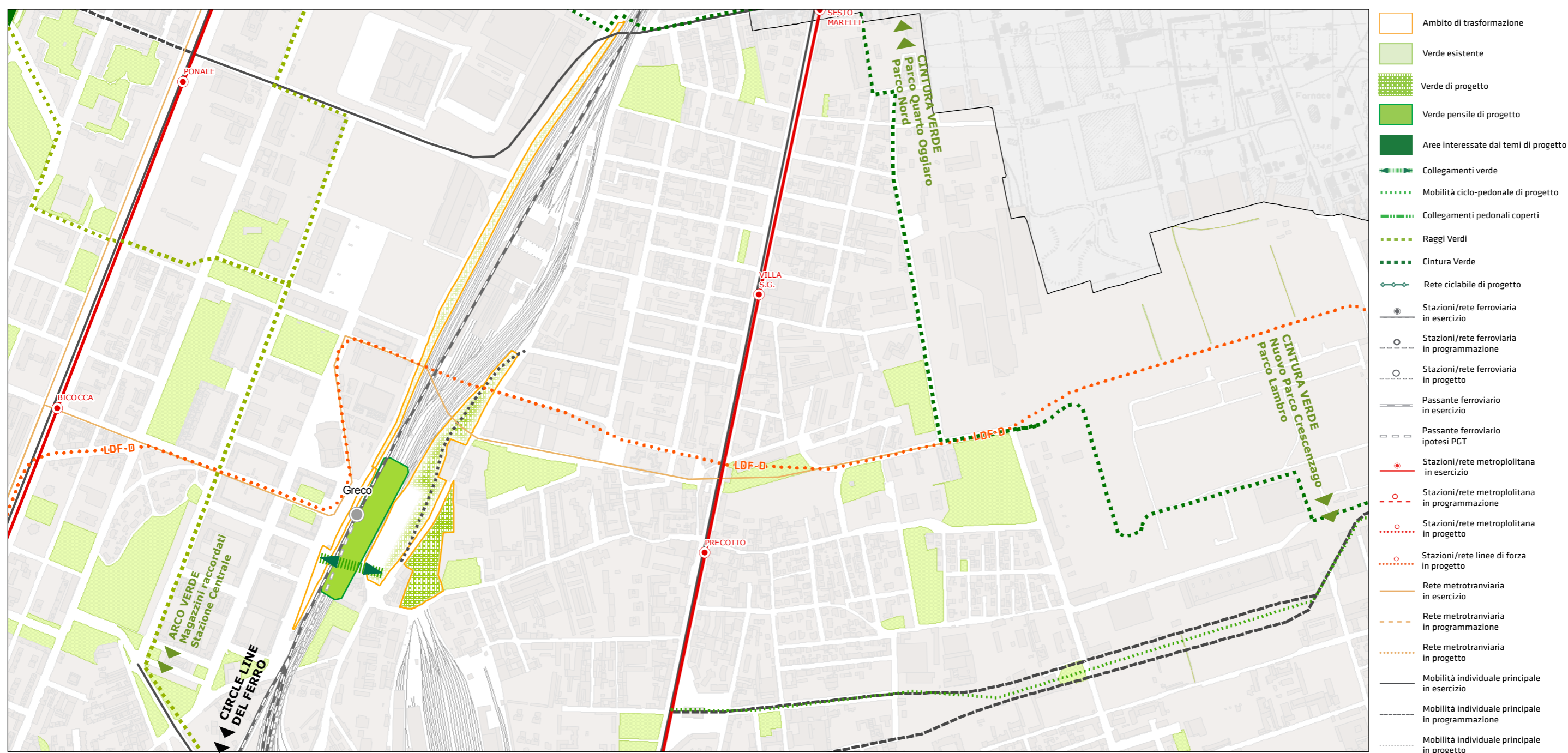


GRECO-BREDA

S.T. 72.166 mq

- S.l.p. massima accoglibile (\*) -
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale (da definire in fase attuativa)
- Spazi a parco (permeabili)  $\geq 30\%$  ST
- Vocazione commercio e artigianato

(\*) dati quantitativi in corso di definizione all'interno della procedura di Accordo di Programma



- Ambito di trasformazione
- Verde esistente
- Verde di progetto
- Verde pensile di progetto
- Aree interessate dai temi di progetto
- Collegamenti verde
- Mobilità ciclo-pedonale di progetto
- Collegamenti pedonali coperti
- Raggi Verdi
- Cintura Verde
- Rete ciclabile di progetto
- Stazioni/rete ferroviaria in esercizio
- Stazioni/rete ferroviaria in programmazione
- Stazioni/rete ferroviaria in progetto
- Passante ferroviario in esercizio
- Passante ferroviario ipotesi PGT
- Stazioni/rete metropolitana in esercizio
- Stazioni/rete metropolitana in programmazione
- Stazioni/rete metropolitana in progetto
- Stazioni/rete linee di forza in progetto
- Rete metrotranviaria in esercizio
- Rete metrotranviaria in programmazione
- Rete metrotranviaria in progetto
- Mobilità individuale principale in esercizio
- Mobilità individuale principale in programmazione
- Mobilità individuale principale in progetto

2 Greco-Breda



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "Greco-Breda" fungerà da nodo di connessione tra diversi macrotemi che insistono sulla città. Esso sarà tale da consentire una connessione nord/sud tra le aree verdi che costituiscono la trama del "Cintura Verde" nel tessuto periurbano e l' "Arco Verde" dei Giardini Lombardi, nonché consentirà una connessione est-ovest attraverso interventi di superamento della barriera ferroviaria utili a ricucire il rapporto tra i diversi tessuti urbani. Il collegamento alle reti infrastrutturali esistenti ed in programmazione sarà tale da garantire un maggiore accesso all'area nella quale verranno ad insediarsi nuovi volumi di servizio.

OBIETTIVI

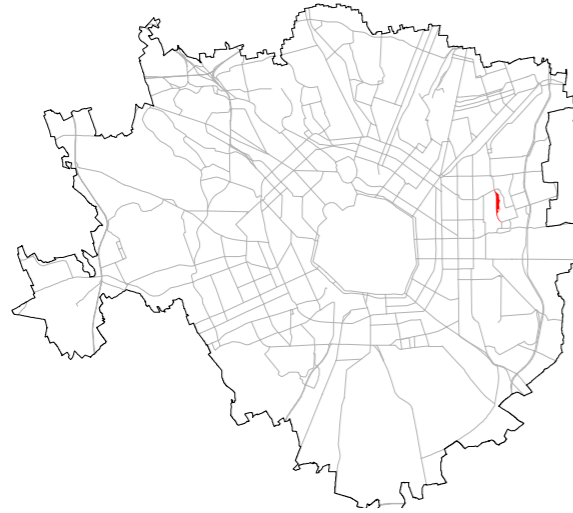
- Riassetto urbanistico con funzione di "cerniera" fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, anche mediante manufatti pensili sul fascio binari, e riqualificazione architettonica e funzionale della stazione ferroviaria Greco-Breda.
- Ridefinizione dei margini urbani mediante il ridisegno e la riqualificazione delle aree inedificate e il completamento edilizio, preferibilmente orientato alla residenza universitaria.
- Verificare la possibilità di far diventare la stazione di Greco una delle stazioni di porta del SFR.

PRESCRIZIONI

- Rifacimento della stazione ferroviaria e riqualificazione delle aree strumentali, coerenti con il nuovo ruolo urbano di "cerniera" fra i due quartieri e di nuova polarità funzionale.

- Garantire una maggiore accessibilità viaria dell'area, mediante l'adeguamento della sezione e del tracciato della via Breda.
- Garantire la continuità delle connessioni ciclo-pedonali sia trasversali che longitudinali.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali", R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.



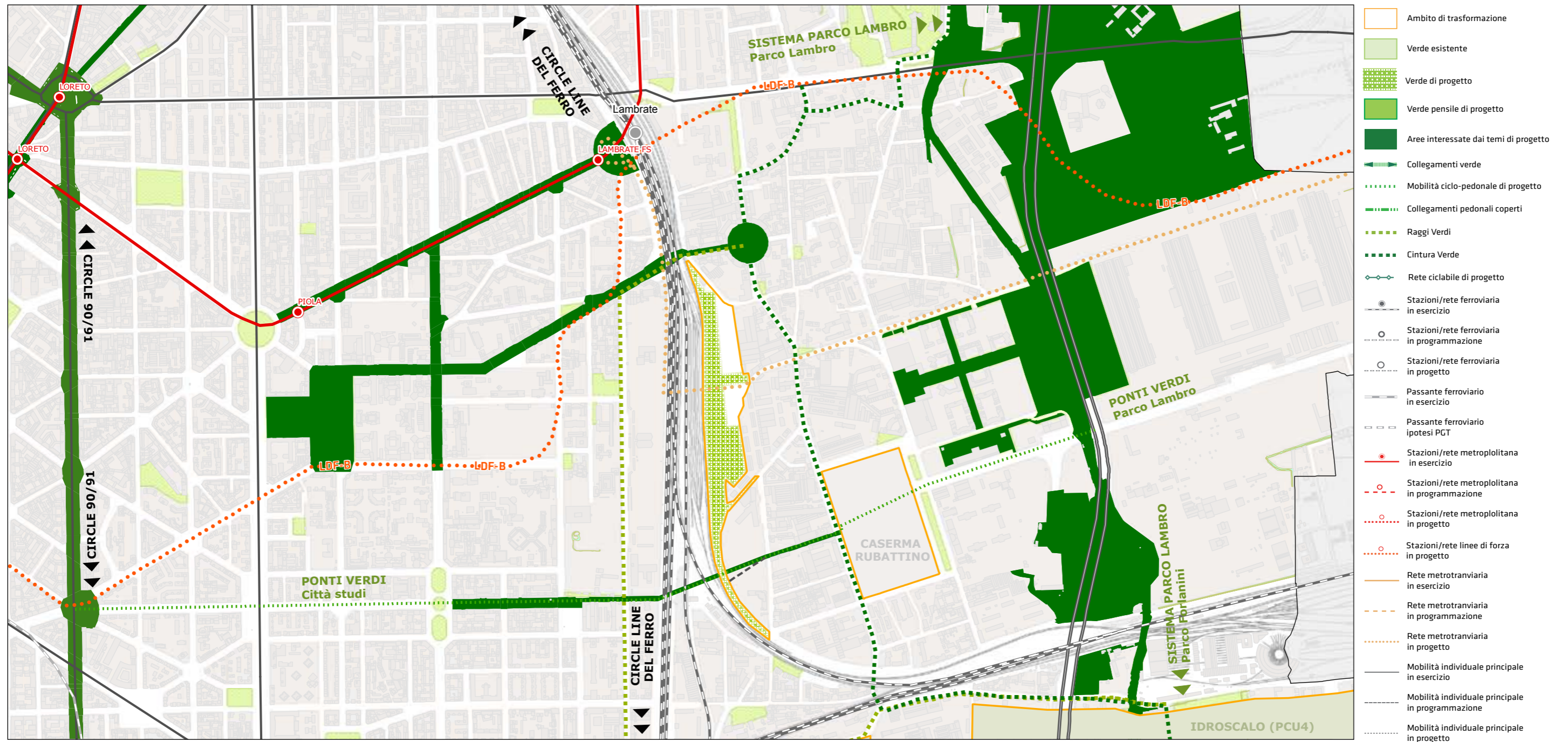


LAMBRATE

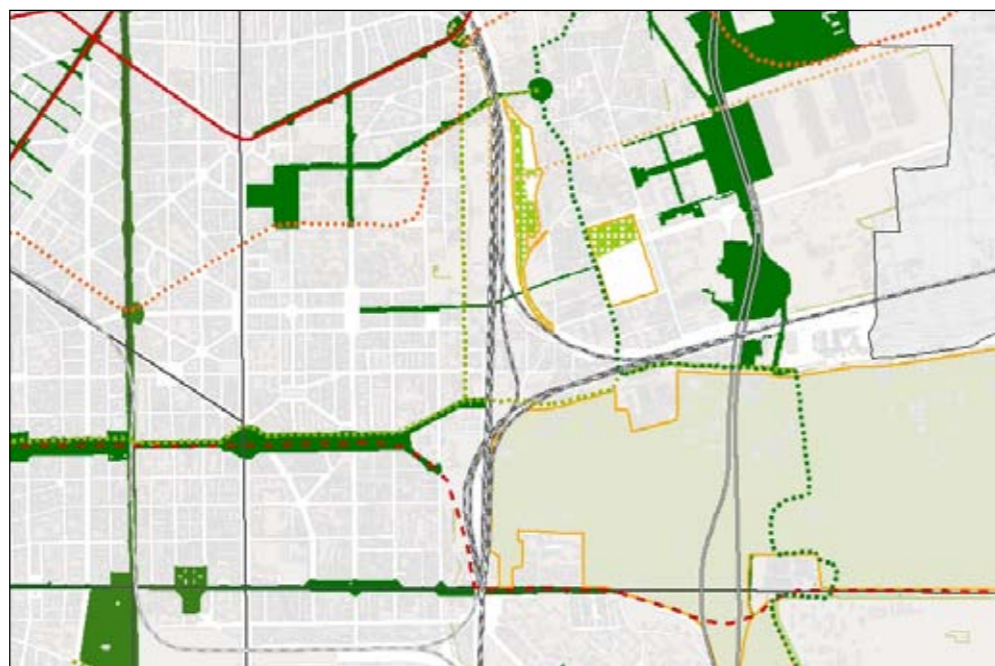
S.T. 70.716 mq

- S.l.p. massima accoglibile (*)	-
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	-
- Spazi a parco (permeabili)	≥35% ST
- Vocazione	università

(\*) dati quantitativi in corso di definizione all'interno della procedura di Accordo di Programma



3 Lambrate



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "Lambrate" risulterà caratterizzato da una serie di connessioni utili a ristabilire un rapporto tra i tessuti ad est e i tessuti ad ovest dello scalo ferroviario. Il collegamento verde verrà garantito attraverso l'attestazione dell'area lungo il sistema dei "Ponti Verdi", importante rete di collegamento ad altri sistemi ambientali che interessano la parte orientale della città e che hanno quale tema portante il sistema del Lambro. I collegamenti infrastrutturali verranno invece garantiti non solo in seguito alla previsione di una nuova linea di forza del trasporto pubblico di collegamento tra la stazione di Lambrate e Noverasco verso sud e lungo la Cassanese verso est, ma anche dal miglioramento e potenziamento della rete di trasporto pubblico di collegamento alle funzioni localizzate all'interno del PRU Rubattino.

OBIETTIVI

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

PRESCRIZIONI

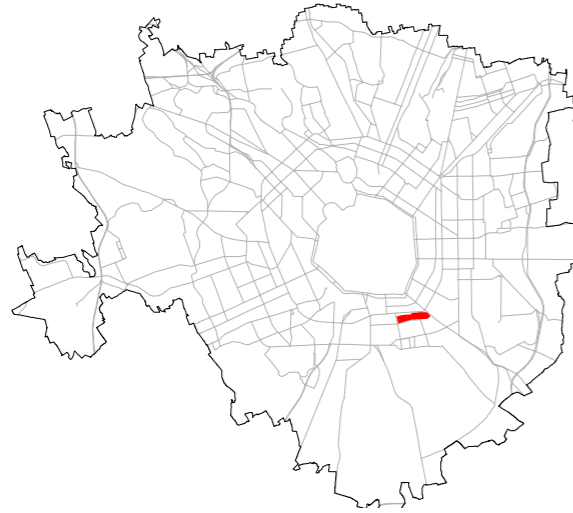
- Garantire le salvaguardie alla realizzazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico locale, preferibilmente su ferro, che colleghi l'area destinata a servizi del PRU Rubattino, le aree in corso di trasformazione tra il PRU e la ferrovia, e la stazione di Lambrate.

- Connessione ai sistemi di verde e di ciclo-pedonalità presenti e previsti nell'ambito attraverso la realizzazione di un sottopasso alla ferrovia.

- Garantire la salvaguardia dello spazio verde esistente, adiacente i condomini residenziali di via San Faustino 61 e via Crespi, mediante la trasformazione come verde pubblico attrezzato.

- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia, R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.

- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.



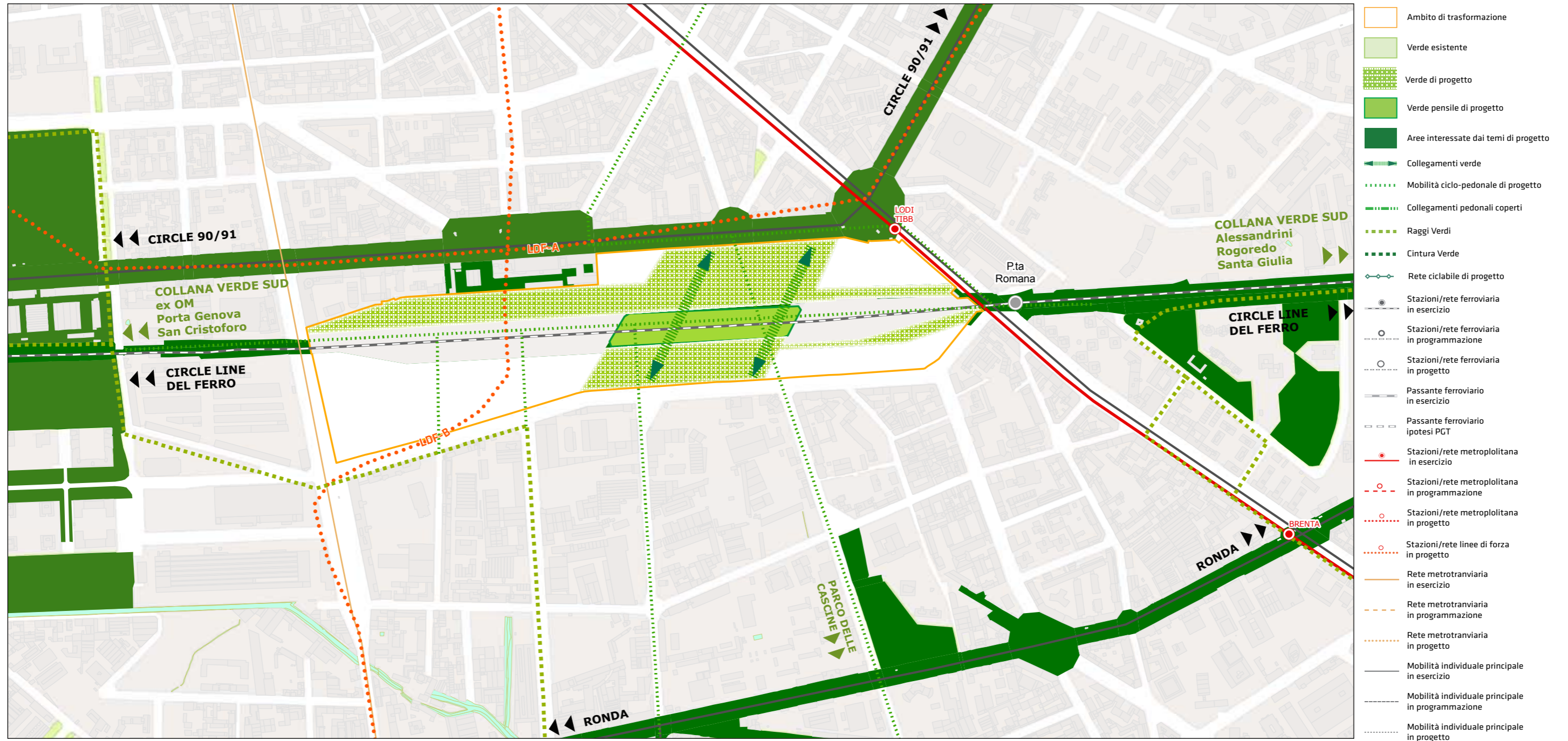
4 Romana

ROMANA

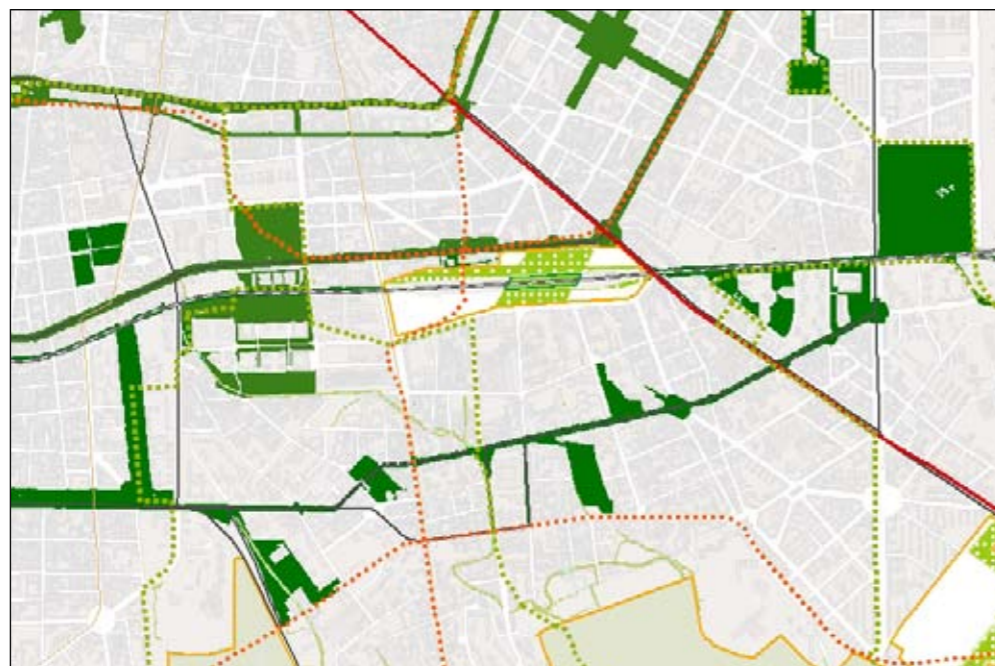
S.T. 217.207 mq

- S.l.p. massima accoglibile (\*)
  - Spazi e servizi di interesse pubblico generale
  - Spazi a parco (permeabili)
  - Vocazione
- >60% ST  
≥40% ST  
verde

(\*) dati quantitativi in corso di definizione all'interno della procedura di Accordo di Programma



4 Romana



STRATEGIE GENERALI

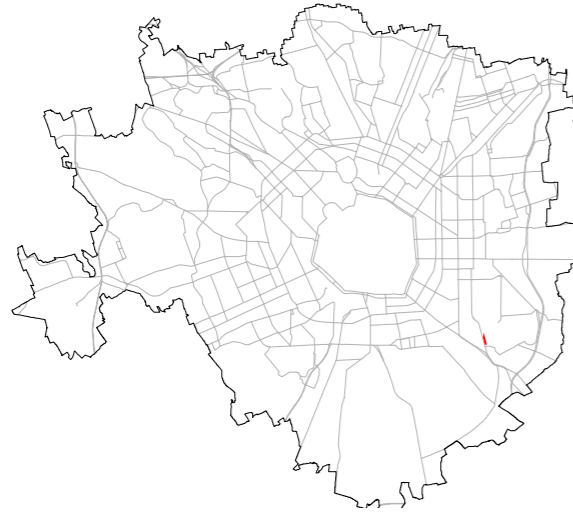
L' Ambito di Trasformazione Urbana "Romana" risulterà caratterizzato dalla presenza di un parco urbano quale sistema di verde portante della "Collana Verde" a sud, grazie alla quale verrà garantito l'attraversamento est-ovest della città. Il parco, con la copertura parziale dei binari, sarà tale da garantire anche la permeabilità nord-sud tra i tessuti lacerati dallo scalo ferroviario. 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 scalo. Lo spazio pubblico disegnerà le aree di concentrazione fondiaria all'interno delle quali verrà favorita la realizzazione di funzioni legate al sistema dell'università. La grande accessibilità dell'area è garantita dalla stazione ferroviaria e dalla stazione metropolitana Lodi TIBB, nonché dai nuovi collegamenti pubblici che interessano l'area sia tangenzialmente in direzione est-ovest che internamente in direzione nord-sud.

OBIETTIVI

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

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di spazi pubblici e di uso pubblico per una superficie non inferiore al 60% della superficie territoriale dell'ambito, calcolata comprendendo tutte le aree oggetto di interventi di riqualificazione.
- Superficie da destinare a verde non inferiore al 40% della superficie territoriale.
- Realizzazione di nuovo parco urbano di forma compatta, trasversale all'area con funzione di connessione dei tessuti posti a nord e a sud, con parziale copertura dei binari e connesso ai nuovi spazi pubblici integrati al sistema stazione.
- Realizzazione di una nuova connessione ciclo-pedonale e verde parallela alla cintura ferroviaria di collegamento dei parchi esistenti e programmati e di connessioni ciclo-pedonali nord-sud.
- Realizzazione di un collegamento coperto pedonale tra la stazione dei treni e la stazione Lodi TIBB della linea metropolitana MM3. Nel caso gli approfondimenti in corso confermino la difficoltà a realizzare un sottopasso pedonale, tale connessione dovrà comunque essere garantita all'interno delle strutture realizzate in superficie.
- Esclusione degli accessi diretti all'area da via Ripamonti e da C.so Lodi, ma solo tramite via Isonzo e via Brembo.
- Interventi di protezione o di mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria per tutto l'Ambito di Trasformazione.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali", R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.



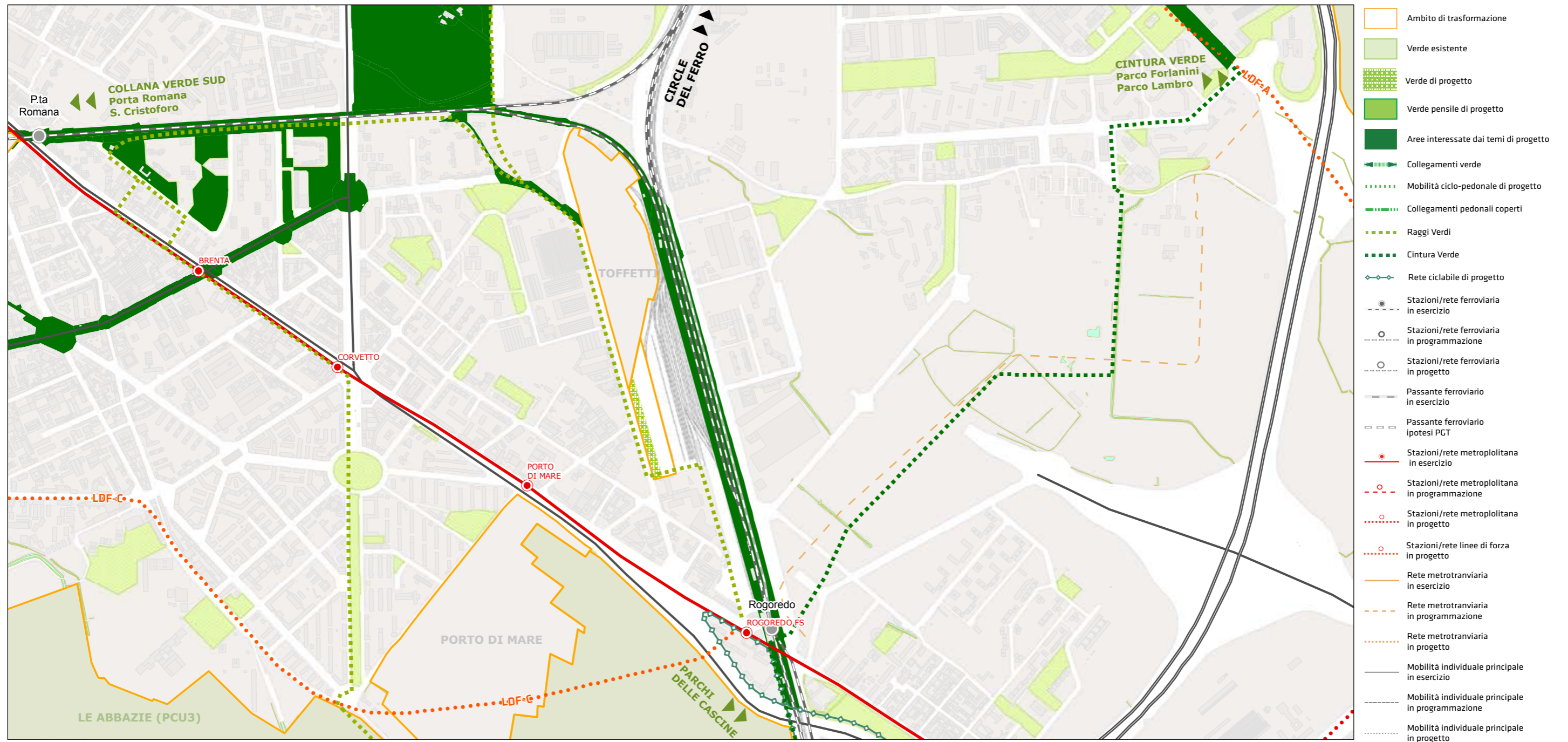
5 Rogoredo

ROGOREDO

S.T. 21.079 mq

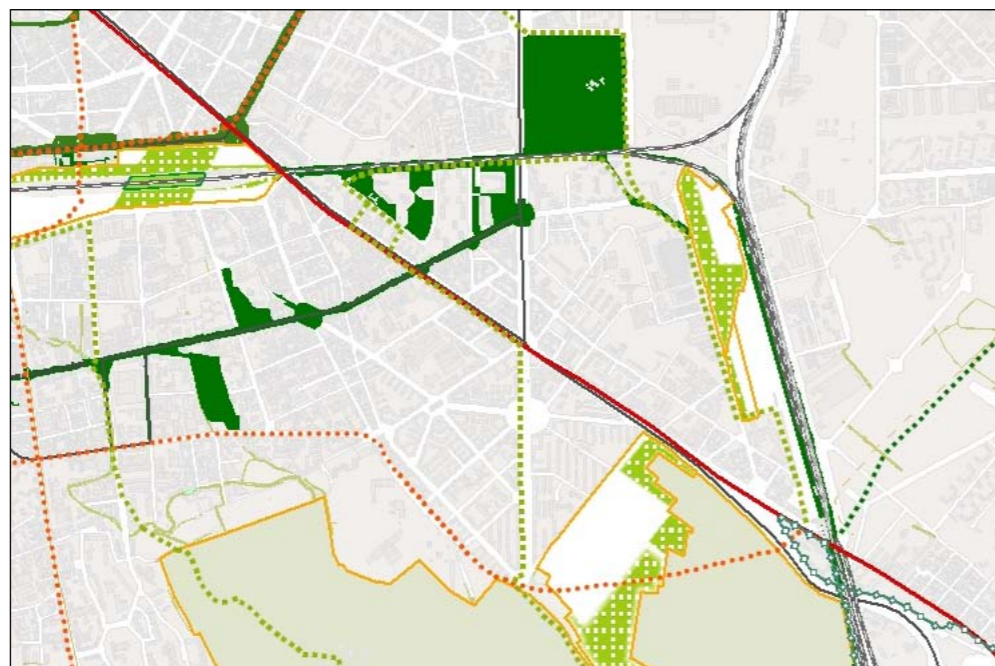
- S.l.p. massima accoglibile (\*) -
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale -
- Spazi a parco (permeabili)  $\geq 30\%$  ST
- Vocazione amministrativo

(\*) dati quantitativi in corso di definizione all'interno della procedura di Accordo di Programma



- Ambito di trasformazione
- Verde esistente
- Verde di progetto
- Verde pensile di progetto
- Aree interessate dai temi di progetto
- Collegamenti verde
- Mobilità ciclo-pedonale di progetto
- Collegamenti pedonali coperti
- Raggi Verdi
- Cintura Verde
- Rete ciclabile di progetto
- Stazioni/rete ferroviaria in esercizio
- Stazioni/rete ferroviaria in programmazione
- Stazioni/rete ferroviaria in progetto
- Passante ferroviario in esercizio
- Passante ferroviario ipotesi PGT
- Stazioni/rete metropolitana in esercizio
- Stazioni/rete metropolitana in programmazione
- Stazioni/rete metropolitana in progetto
- Stazioni/rete linee di forza in progetto
- Rete metrotranviaria in esercizio
- Rete metrotranviaria in programmazione
- Rete metrotranviaria in progetto
- Mobilità individuale principale in esercizio
- Mobilità individuale principale in programmazione
- Mobilità individuale principale in progetto

5 Rogoredo



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "Rogoredo" risulterà caratterizzato dallo stretto legame ai diversi sistemi di verde, esistente e di progetto, attraverso connessioni utili al completamento della rete ambientale che caratterizza il settore sud orientale della città. Tra i sistemi coinvolti i "Parchi delle Cascine", la "Collana Verde" e la "Ronda", nonché l'esistente parco Alessandrini. La centralità dello spazio pubblico, disegnato per sostenere i collegamenti ai vari sistemi ambientali, sarà tale da definire la localizzazione delle nuove funzioni previste, in prossimità alla stazione di Rogoredo. L'allacciamento al "Viale Circolare" (nuova 90/91), in aggiunta alla stessa stazione di Rogoredo, garantirà un elevato grado di accessibilità all'area.

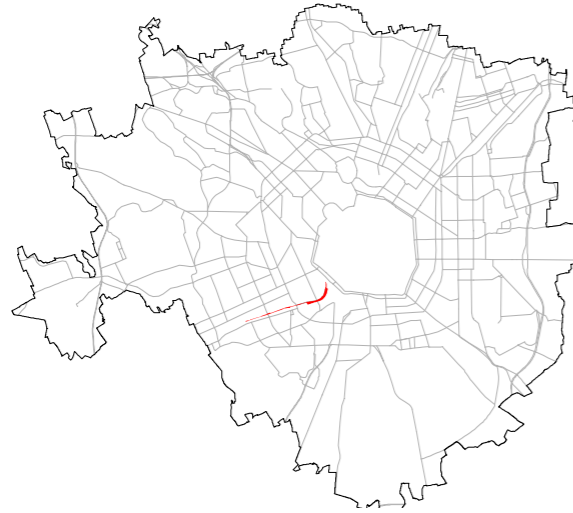
OBIETTIVI

- Garantire continuità con i "Parchi delle Cascine".
- Garantire continuità alla "Collana Verde" attraverso connessioni ciclo-pedonali est-ovest.
- Garantire continuità tra il parco-area San Cristoforo, Santa Giulia e Porto di Mare.
- Favorire la connessione ciclo-pedonale e carrabile alla "Ronda".
- Realizzare un sistema lineare di aree a verde in connessione con il parco dell'ambito di trasformazione urbana Rogoredo-Toffetti e il parco Alessandrini.
- Creare un collegamento diretto al "Viale Circolare" (nuova 90/91) a nord.
- Localizzare le nuove funzioni ad una distanza tale da assicurare accessibilità pedonale e ciclabile alla stazione di Rogoredo.

- Sostenere la centralità dello spazio pubblico nella definizione delle aree di concentrazione fondiaria.
- Sollecitare il mix funzionale (ad esclusione della produzione insalubre e rumorosa e delle attività commerciali di grande superficie di vendita).

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di aree a verde aventi superficie non inferiore al 30% rispetto ai metri quadri dell'intero ambito di trasformazione urbana.
- Realizzazione di una connessione ciclo-pedonale nord-sud.
- Realizzazione di un sottopasso ferroviario di collegamento all'area del PII di Santa Giulia.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

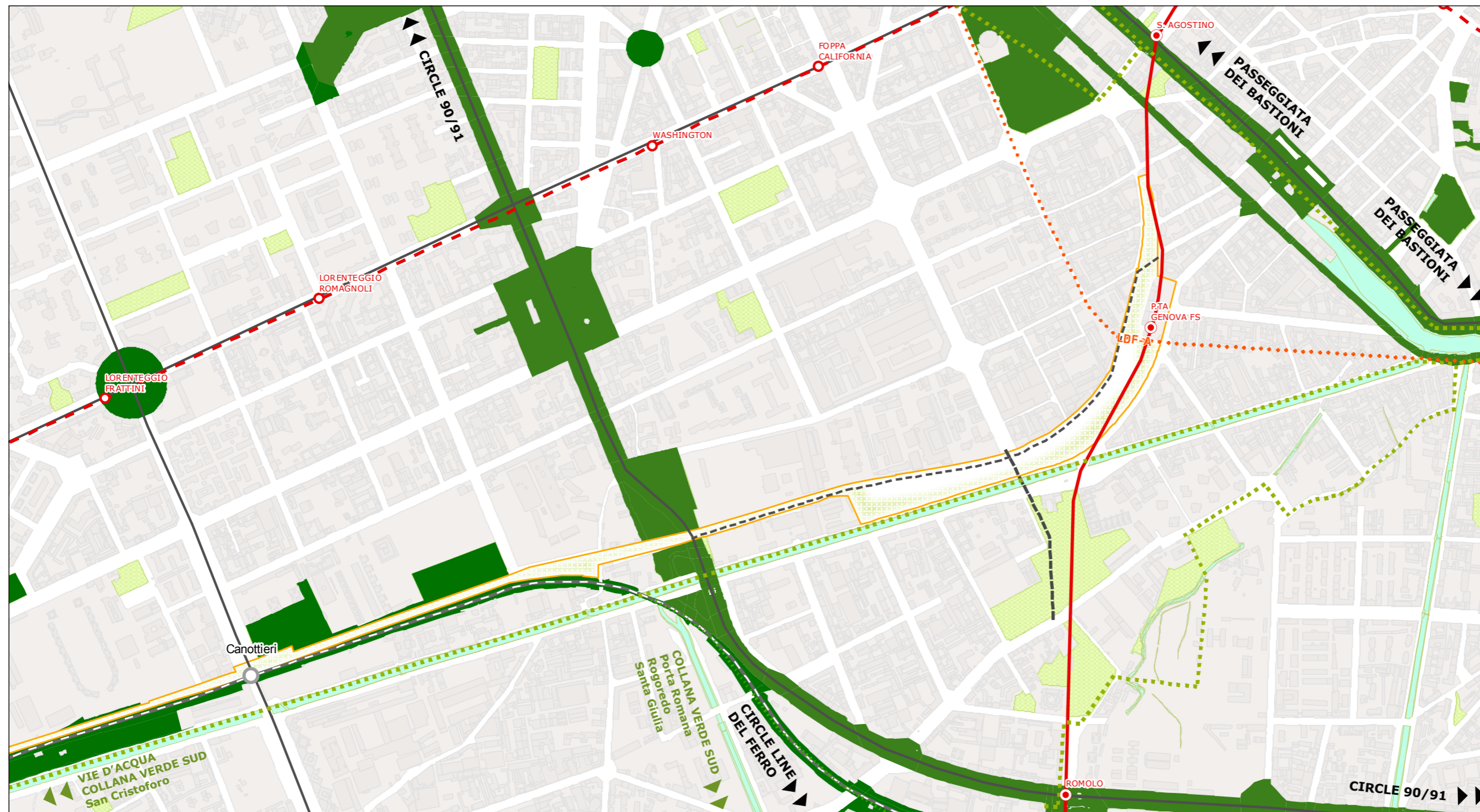


PORTA GENOVA:

S.T. 109.130 mq

- S.l.p. massima accoglibile (*)	-
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	-
- Spazi a parco (permeabili)	≥30% ST
- Vocazione	design creatività giovanile

(\*) dati quantitativi in corso di definizione all'interno della procedura di Accordo di Programma



- Ambito di trasformazione
- Verde esistente
- Verde di progetto
- Verde pensile di progetto
- Aree interessate dai temi di progetto
- Collegamenti verde
- Mobilità ciclo-pedonale di progetto
- Collegamenti pedonali coperti
- Raggi Verdi
- Cintura Verde
- Rete ciclabile di progetto
- Stazioni/reti ferroviaria in esercizio
- Stazioni/reti ferroviaria in programmazione
- Stazioni/reti ferroviaria in progetto
- Passante ferroviario in esercizio
- Passante ferroviario ipotesi PGT
- Stazioni/reti metropolitana in esercizio
- Stazioni/reti metropolitana in programmazione
- Stazioni/reti metropolitana in progetto
- Stazioni/reti linee di forza in progetto
- Rete metrotranviaria in esercizio
- Rete metrotranviaria in programmazione
- Rete metrotranviaria in progetto
- Mobilità individuale principale in esercizio
- Mobilità individuale principale in programmazione
- Mobilità individuale principale in progetto

6 Porta Genova



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "Porta Genova" risulterà caratterizzato dalla realizzazione di un parco, nodo di un più ampio sistema di spazi aperti, tale da consentire la creazione di una rete di spazi pubblici in stretta relazione. Il posizionamento centrale dell' Ambito di Trasformazione Urbana tra la "Passeggiata Urbana" dei Bastioni a nord e la "Collana Verde" a sud, nonché la presenza del Raggio Verde, consentirà un diretto collegamento tra i due grandi sistemi attraverso percorsi ciclo-pedonali interni. Il sistema moda-design fungerà, invece, da motore propulsivo per l'insediamento di nuove funzioni legate al mondo della creatività, della produzione e dell'esposizione. La viabilità sarà garantita da collegamenti nord-sud utili a ricucire il rapporto fra i NIL "Tortona" e "Navigli".

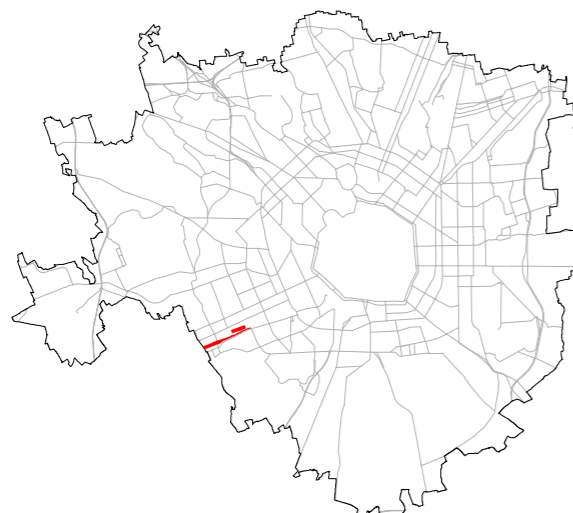
OBIETTIVI

- Prevalente destinazione a spazi pubblici e a verde della superficie complessiva di riqualificazione.
- Realizzazione di un sistema di spazi aperti a terminale del parco lineare sul Naviglio messi in relazione con gli spazi pubblici dell'intorno (Darsena, Parco Solari, Parco Argelati).
- Rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche e storico-testimoniali.
- Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di "cerniera" fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria e realizzazione di una polarità funzionale in corrispondenza dell'ex stazione ferroviaria, dotata di un'elevata accessibilità pubblica sia esistente che prevista, caratterizzata dalla presenza di funzioni legate alla creatività e alla produzione/esposizione del sistema moda-design.
- Realizzazione di funzioni culturali.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di a parco per una superficie non inferiore al 30% della superficie territoriale dell'ambito.
- Continuità ciclo-pedonale lungo tutto lo sviluppo dell'ambito e con l'ambito di San Cristoforo.
- Completamento della viabilità locale interrotta dalla linea ferroviaria finalizzata ad alleggerire il traffico passante su via Valenza, ad eliminare il transito lungo il primo tratto dell'alzaia del Naviglio e a garantire la continuità della maglia viaria nella parte a nord della linea ferroviaria.
- Riqualificazione e riassetto della viabilità della zona, anche valutando la realizzazione di una nuova connessione tra via Bergognone e via Carlo Torre alternativa a viale Cassala.
- Realizzazione di una viabilità di quartiere di ricucitura della rete stradale locale e di accesso alle nuove funzioni utilizzando gli spazi lasciati liberi dai binari dismessi.
- Coerenza delle nuove edificazioni con l'impianto morfologico del tessuto edificato contermini.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.





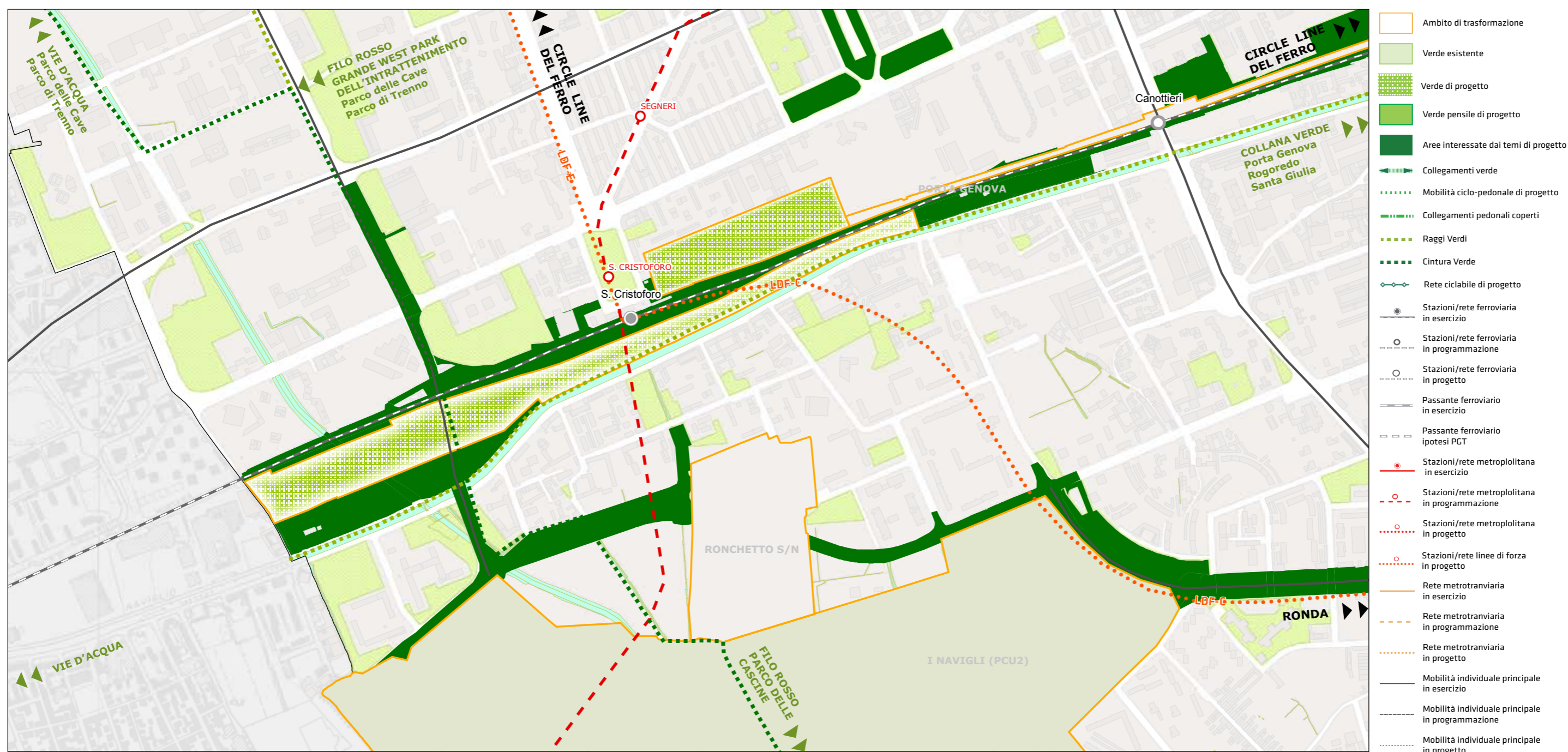
7 San Cristoforo

SAN CRISTOFORO

S.T. 171.683 mq

- S.l.p. massima accoglibile (*)	-
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	-
- Spazi a parco (permeabili)	100% ST
- Vocazione	parco pubblico

(\*) dati quantitativi in corso di definizione all'interno della procedura di Accordo di Programma



7 San Cristoforo



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "San Cristoforo" risulterà caratterizzato da un parco lineare di allacciamento al sistema della "Via d'Acqua" per l'Expo 2015. Il collegamento alla "Passeggiata Urbana dei Bastioni" e alla "Ronda" sarà tale da garantire lo sviluppo di una rete ambientale con direzione sud-nord. A livello infrastrutturale l'area godrà di un ottimo livello di accessibilità grazie alla realizzazione della linea MM4 e dei nuovi sistemi infrastrutturali previsti, quali il collegamento S. Cristoforo-Rogoredo e il collegamento S. Cristoforo-Certosa. Per quanto riguarda la rete viaria, l'area risulta a ridosso del Cavalcavia Giordani, e quindi connessa alla viabilità interquartiere che collega il settore ovest di Milano con la "Ronda" a sud.

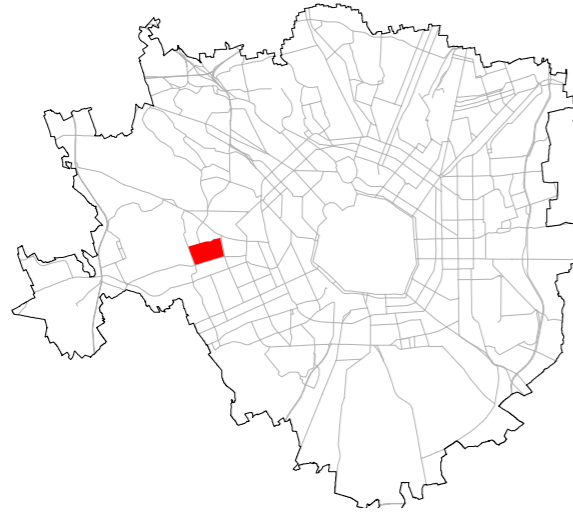
OBIETTIVI

- Realizzare un parco lineare integrato in raccordo con il sistema della "Via d'Acqua" per Expo 2015.
- Garantire un collegamento alla "Passeggiata Urbana" dei Bastioni.
- Garantire una connessione ciclo-pedonale e carrabile al sistema della "Ronda".
- Realizzare nuove connessioni ciclo-pedonali tra i quartieri di Giambellino e Barona.
- Sollecitare la localizzazione di funzioni e servizi che necessitano di elevata accessibilità al trasporto collettivo.
- Sostenere la localizzazione di funzioni di interesse generale legate allo sport, al turismo e alle attività ricreative.
- Completare e riqualificare la viabilità di quartiere e le aree pedonali dell'Alzaia del Naviglio Grande.

- Realizzare nuovi collegamenti su ferro, oltre alla MM4, tra la stazione di S. Cristoforo e Certosa da un lato e Rogoredo dall'altro.
- Creare un collegamento al "Viale Circolare" (nuova 90/91).
- Realizzare un parcheggio di interscambio connesso alle stazioni ferroviaria e metropolitana.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco lineare avente superficie pari all'intero ambito di trasformazione urbana.
- Realizzazione di un nuovo ponte pedonale e ciclabile su Naviglio Grande.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.



COMPARTO SISTEMA CASERME:

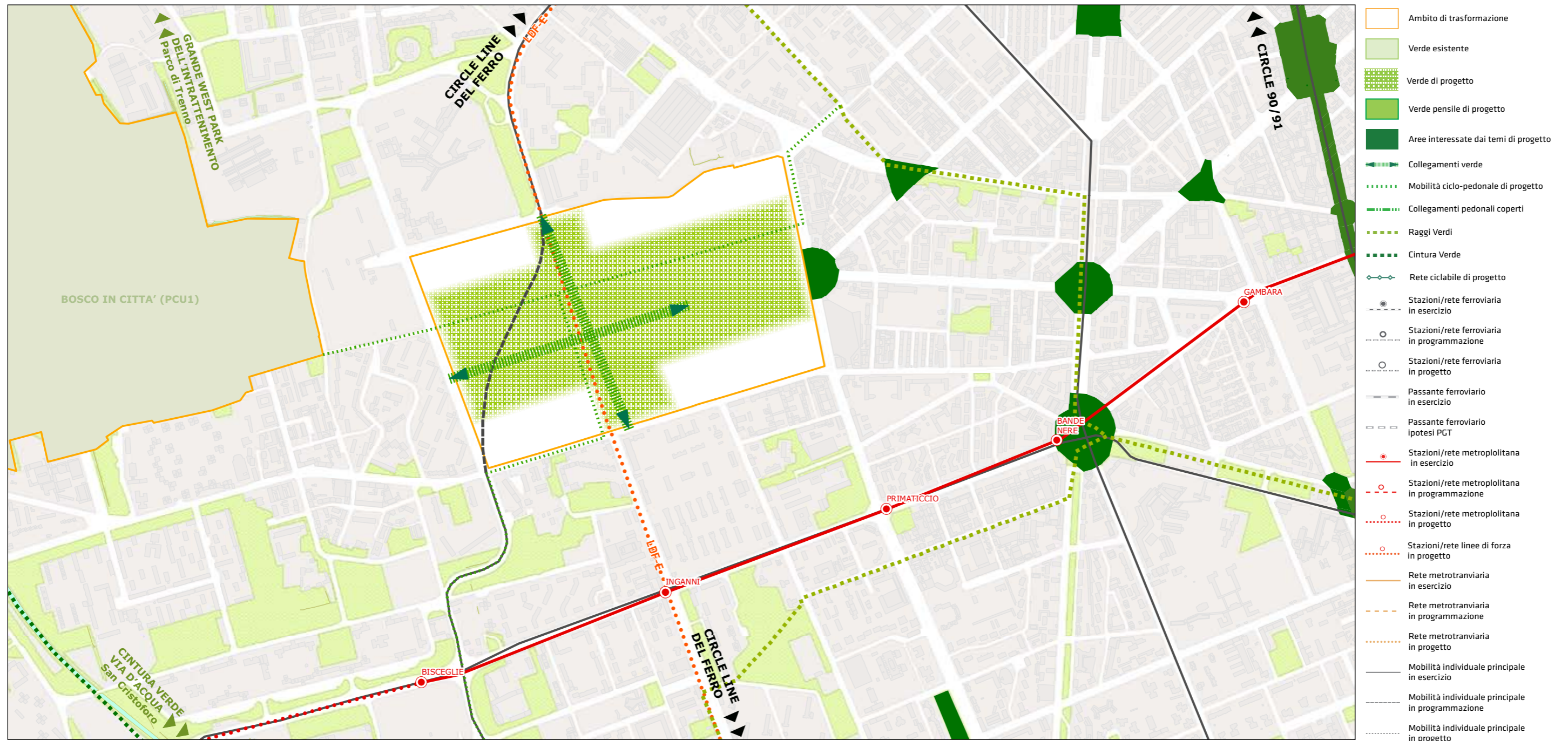
8-A Piazza D'Armi

PIAZZA D'ARMI

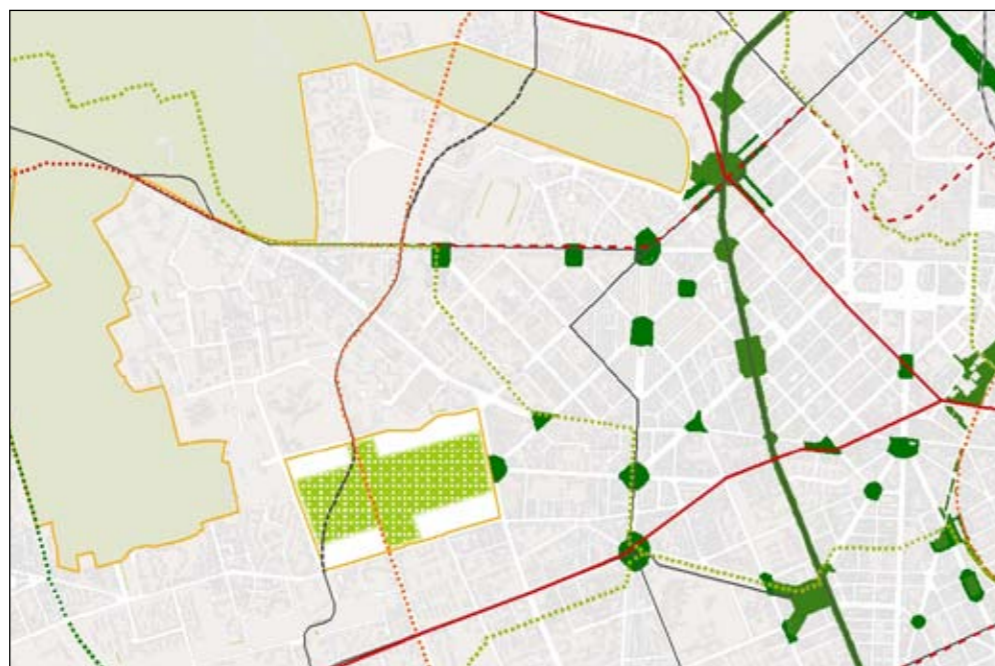
S.T.618.075 mq

- S.l.p. massima accoglibile (**)	432.652 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	≥50% ST
- Spazi a parco (permeabili)	≥50% ST
- Vocazione	sport e spettacolo

(\*\*) dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma



8-A Piazza D'Armi



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "Piazza d'Armi" risulterà caratterizzato dalla presenza di un parco urbano utile a garantire continuità rispetto ai sistemi ambientali esistenti e in programmazione. In particolare lo sviluppo est-ovest dell'ambito stesso consentirà un facile collegamento tra il tessuto consolidato e il parco delle Cave, determinando un ingresso al sistema di Boscoincittà. La realizzazione di viabilità interrata permetterà di liberare superficie dal traffico veicolare e contribuirà, allo stesso modo, alla creazione di un'area ambientale nella quale verranno favoriti trasporto pubblico e mobilità lenta. Un nuovo collegamento su ferro tra le stazioni di San Cristoforo e Certosa, nonché un corridoio verde saranno tali da garantire forte accessibilità all'area.

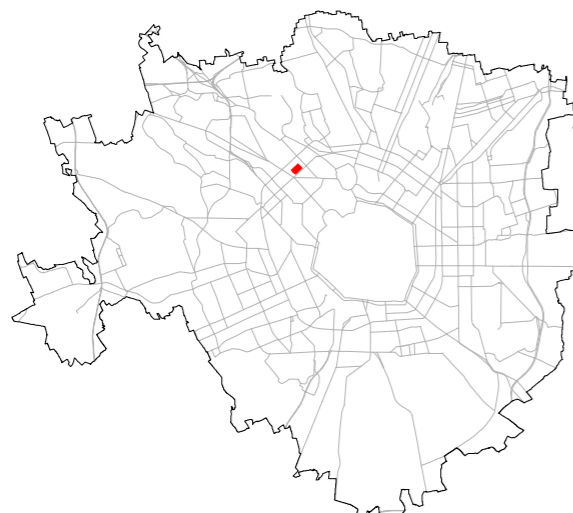
OBIETTIVI

- Realizzare un parco urbano di collegamento tra le polarità dell'ambito di trasformazione urbana.
- Sostenere la creazione di un area ambientale all'interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico.
- Realizzare una connessione (corridoio verde) tra nord e sud all'interno dell' Ambito di Trasformazione.
- Realizzare un nuovo collegamento su ferro tra S. Cristoforo e Certosa che si interra in prossimità di Piazza d'Armi.
- Garantire la connessione al sistema "Rotonde per l'Arte".
- Sollecitare il mix funzionale.
- Favorire l'insediamento di servizi ad alto tasso di frequentazione.

- Realizzazione di spazi a verde per l'esercizio della pratica sportiva da parte dei cittadini e altre funzioni di interesse pubblico e generale per una superficie non inferiore al 50% della superficie territoriale dell'ambito.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un collegamento tra gli spazi pubblici e di uso pubblico e il Parco delle Cave.
- Realizzazione di una nuova viabilità interrata da via Beltrami a via S. Giusto che dovrà servire direttamente i parcheggi pubblici previsti così da liberare l'area dal transito dei veicoli.
- Salvaguardare e riqualificare gli edifici della Caserma Santa Barbara per consentire l'insediamento di funzioni pubbliche di carattere culturale, tra cui sedi museali, e legate all'istruzione di livello superiore quali scuole superiori, sedi universitarie con annessi alloggi temporanei per studenti e centri ricerca.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.



COMPARTO SISTEMA CASERME:

CASERMA MONTELLO

S.T. 71.683 mq

- S.l.p. massima accoglibile (**)	50.178 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	≥50% ST
- Spazi a parco (permeabili)	≥30% ST
- Vocazione	-

(\*\*) dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma

8-B Caserma Montello



8-B Caserma  
Montello



- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

STRATEGIE GENERALI

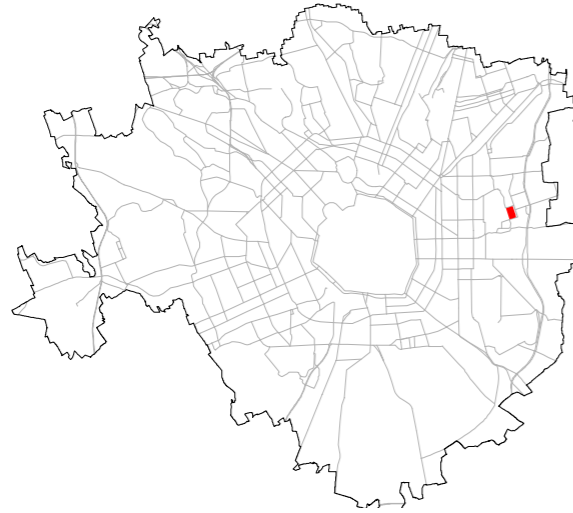
L'area compresa nell'Ambito di Trasformazione Urbana "Caserma Montello" è localizzata nel quadrante nord-ovest, a diretto contatto sia con il sistema Sempione-Certosa sia con il sistema del "Ring dei viali delle regioni". La trasformazione di quest'area è da ricondursi sia alle possibilità di una insediabilità di tipo residenziale a completamento del tessuto urbano circostante, sia alle opportunità di inserimento di un servizio urbano di rilevanza cittadina. La contiguità con il parco Firenze suggerisce la possibilità di sviluppo e completamento del sistema verde e ambientale su entrambi i lati di via Caracciolo.

OBIETTIVI

- Garantire la permeabilità tra il sistema dei Boulevard metropolitani lungo l'asse monumentale del Sempione e le trasformazioni dell'area.

PRESCRIZIONI

- Reperire all'interno dell'area oggetto dell'intervento una superficie a parco permeabile di congrua dimensione.
- Favorire la nascita di un giardino di quartiere a completamento del verde esistente e prevedere la possibilità di realizzazione un servizio di interesse generale.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia, R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.



COMPARTO SISTEMA CASERME:

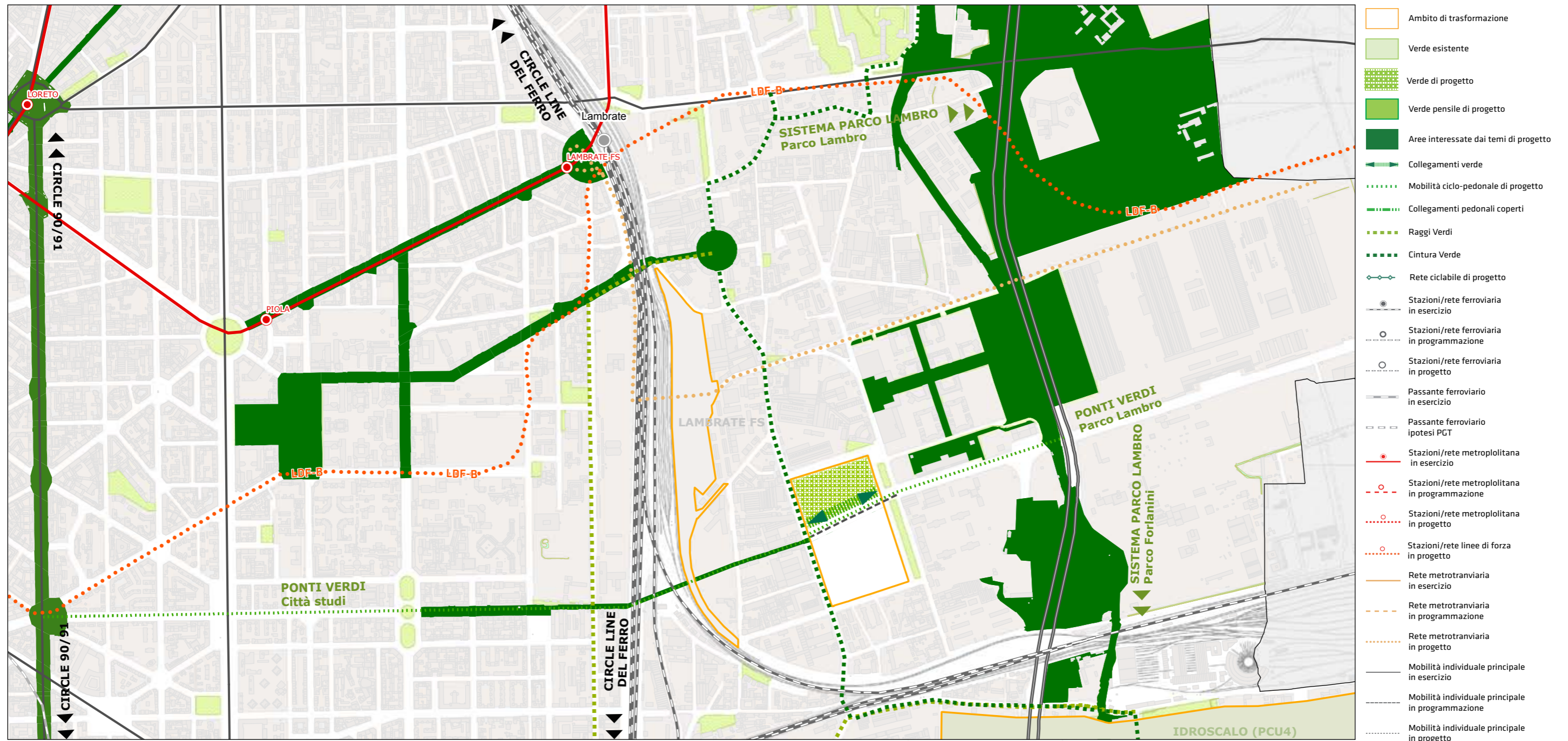
CASERMA RUBATTINO

S.T. 81.881 mq

- S.l.p. massima accoglibile (**)	57.316 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	≥50% ST
- Spazi a parco (permeabili)	≥30% ST
- Vocazione	-

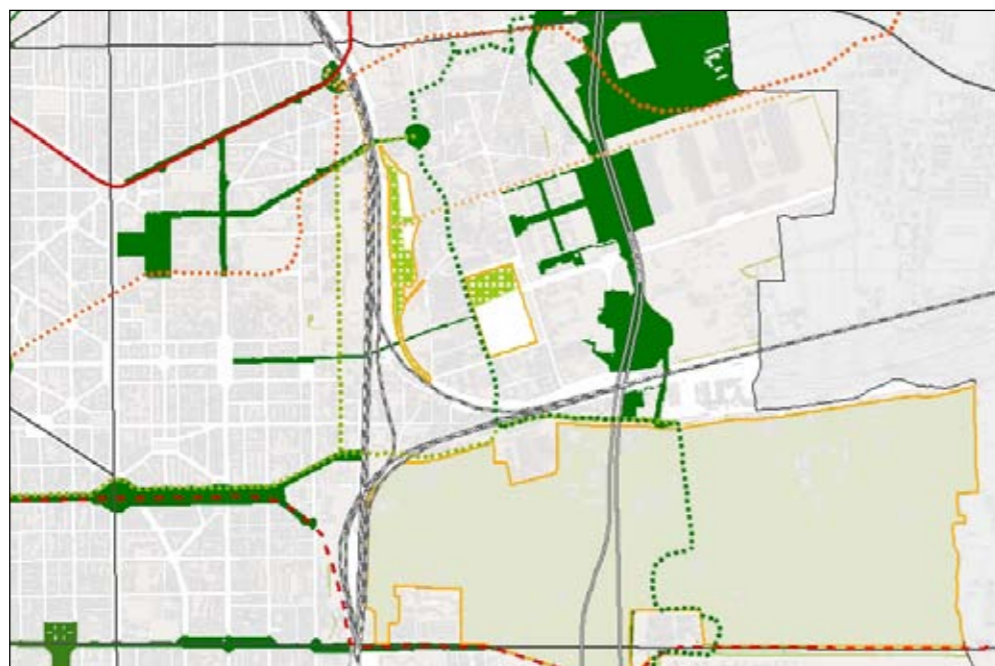
(\*\*) dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma

8-C Caserma Rubattino



- Ambito di trasformazione
- Verde esistente
- Verde di progetto
- Verde pensile di progetto
- Aree interessate dai temi di progetto
- Collegamenti verde
- Mobilità ciclo-pedonale di progetto
- Collegamenti pedonali coperti
- Raggi Verdi
- Cintura Verde
- Rete ciclabile di progetto
- Stazioni/rete ferroviaria in esercizio
- Stazioni/rete ferroviaria in programmazione
- Stazioni/rete ferroviaria in progetto
- Passante ferroviario in esercizio
- Passante ferroviario ipotesi PGT
- Stazioni/rete metropolitana in esercizio
- Stazioni/rete metropolitana in programmazione
- Stazioni/rete metropolitana in progetto
- Stazioni/rete linee di forza in progetto
- Rete metrotranviaria in esercizio
- Rete metrotranviaria in programmazione
- Rete metrotranviaria in progetto
- Mobilità individuale principale in esercizio
- Mobilità individuale principale in programmazione
- Mobilità individuale principale in progetto

8-c Caserma  
Rubattino



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "Caserma Rubattino" dovrà essere caratterizzato da spazi pubblici di elevata qualità che consentano una nuova permeabilità urbana con orientamento est-ovest in modo tale da garantire continuità rispetto ai temi ambientali legati al sistema del fiume Lambro. La trasformazione dell'area risulterà fortemente caratterizzata dalla presenza di nuovi spazi pubblici e di verde attrezzato, nuova centralità dello spazio pubblico, al servizio dell'intero quadrante orientale della città. Il sistema degli spazi pubblici servirà a connettere l'insieme di spazi e di luoghi di interesse generale esistenti, programmati e di nuova previsione legati in particolar modo al tema dello sport, dello svago e all'insieme di funzioni propulsive già presenti nel settore est della città.

OBIETTIVI

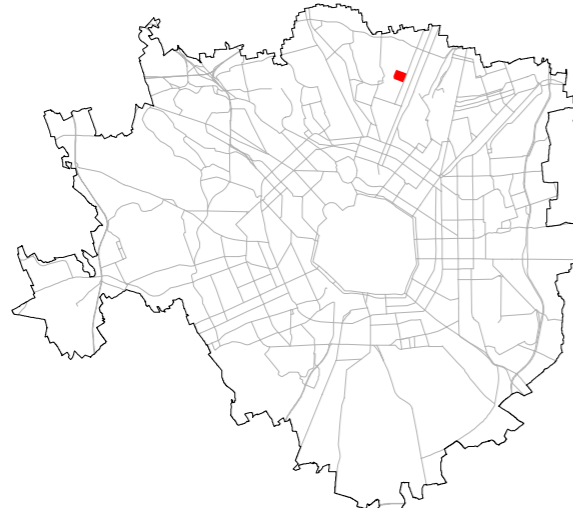
- Realizzare un parco di completamento ai sistemi ambientali che gravitano lungo il Lambro.
- Assicurare un collegamento tra il parco e le aree a verde previste nell' ATU "Lambrate" attraverso la continuità lungo la ferrovia.
- Garantire la continuità verde tra Città Studi e Parco Lambro attraverso il sistema dei "Ponti Verdi".
- Favorire la connessione ai sistemi "Via d'Acqua", "Parco Lambro per lo sport" e "Cintura Verde".
- Realizzare un collegamento tra il parco previsto, il sistema "Ponti Verdi" ad ovest della ferrovia e il parco esistente del PRU Rubattino (Piazza Vigli del Fuoco), attraverso un percorso con sezione minima di 50 m fino agli attraversamenti della ferrovia in direzione Parco Forlanini.
- Connettere i luoghi di interesse generale (esistenti e programmati) attraverso un nuovo sistema di spazi pubblici.

- Sostenere la centralità dello spazio pubblico nella definizione delle aree di concentrazione fondiaria.
- Sollecitare il mix funzionale (ad esclusione della produzione insalubre e rumorosa).
- Prevedere i servizi utili alle nuove volumetrie insediate.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di spazi pubblici e di uso pubblico per una superficie non inferiore al 50% della superficie territoriale dell'ambito.
- Realizzazione di una superficie a verde filtrante non inferiore al 30% della superficie territoriale dell'ambito.
- Realizzazione di un collegamento tra il parco previsto, il sistema "Ponti Verdi" ad ovest della ferrovia e il parco esistente del PRU Rubattino (Piazza Vigli del Fuoco), attraverso un percorso con sezione minima di 50m fino agli attraversamenti della ferrovia in direzione Parco Forlanini.
- Realizzazione, all'interno delle aree di concentrazione fondiaria, delle nuove volumetrie con fronti edificati sullo spazio pubblico esistente e previsto, e sul sistema viabilistico esistente e previsto.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia, R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.





COMPARTO SISTEMA CASERME:

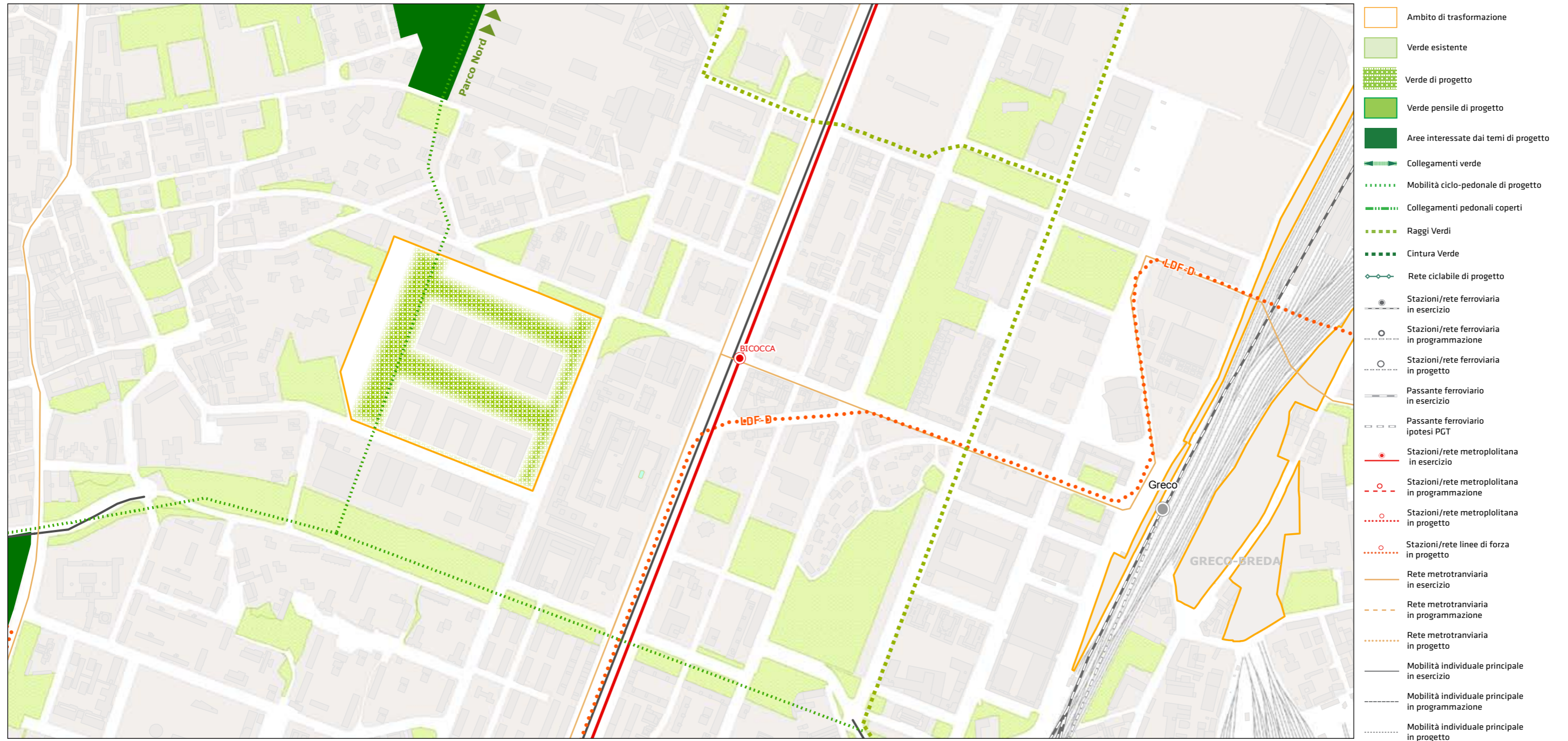
CASERMA MAMELI

S.T. 105.988 mq

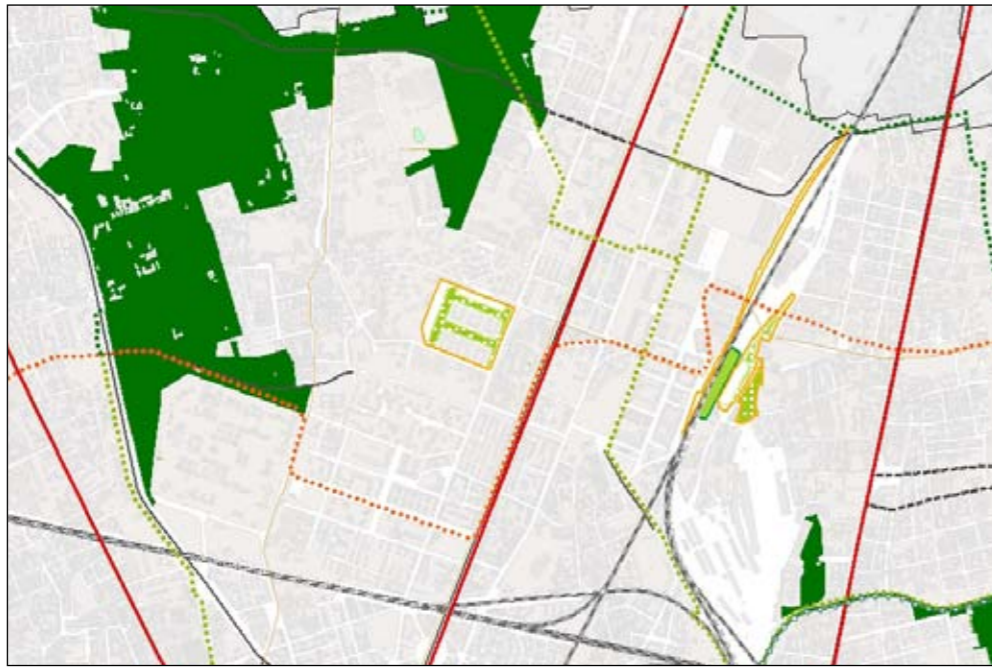
- S.l.p. massima accoglibile (**)	74.192 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	≥50% ST
- Spazi a parco (permeabili)	≥30% ST
- Vocazione	-

(\*\*) dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma

8-D Caserma Mameli



8-D Caserma  
Mameli



di rispetto” del Piano delle Regole.

- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

STRATEGIE GENERALI

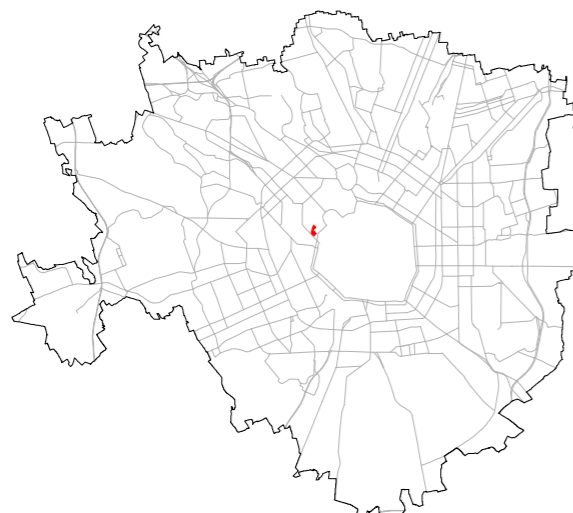
L' Ambito di Trasformazione Urbana “Caserma Mameli” è localizzato lungo gli assi di espansione nord della città, caratterizzati da una prevalente presenza di quartieri residenziali frammisti a destinazioni artigianali e produttive in corso di trasformazione. La presenza di spazi pubblici all'intorno non collegati tra di loro e la previsione del rafforzamento del sistema viabilistico interquartiere, suggeriscono la necessità di un intervento caratterizzato da un alto livello di permeabilità urbana.

OBIETTIVI

- Sviluppare un progetto caratterizzato da alta permeabilità urbana sia di carattere viabilistico sia ciclopedonale.
- Garantire il collegamento ciclopedonale al Parco Nord.

PRESCRIZIONI

- Prevedere a livello di Piano Attuativo la presenza di spazi pubblici attrezzati al fine di consentire la ricucitura con i tessuti urbani circostanti.
- Prevedere a livello di Piano Attuativo una congrua superficie destinata a parco filtrante come elemento caratterizzante il disegno del quartiere.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 “Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica” del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 “Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo”, R.06 “Vincoli di tutela e salvaguardia, R.07 “Vincoli aeroportuali, R.08 “Reticolo idrografico e fasce



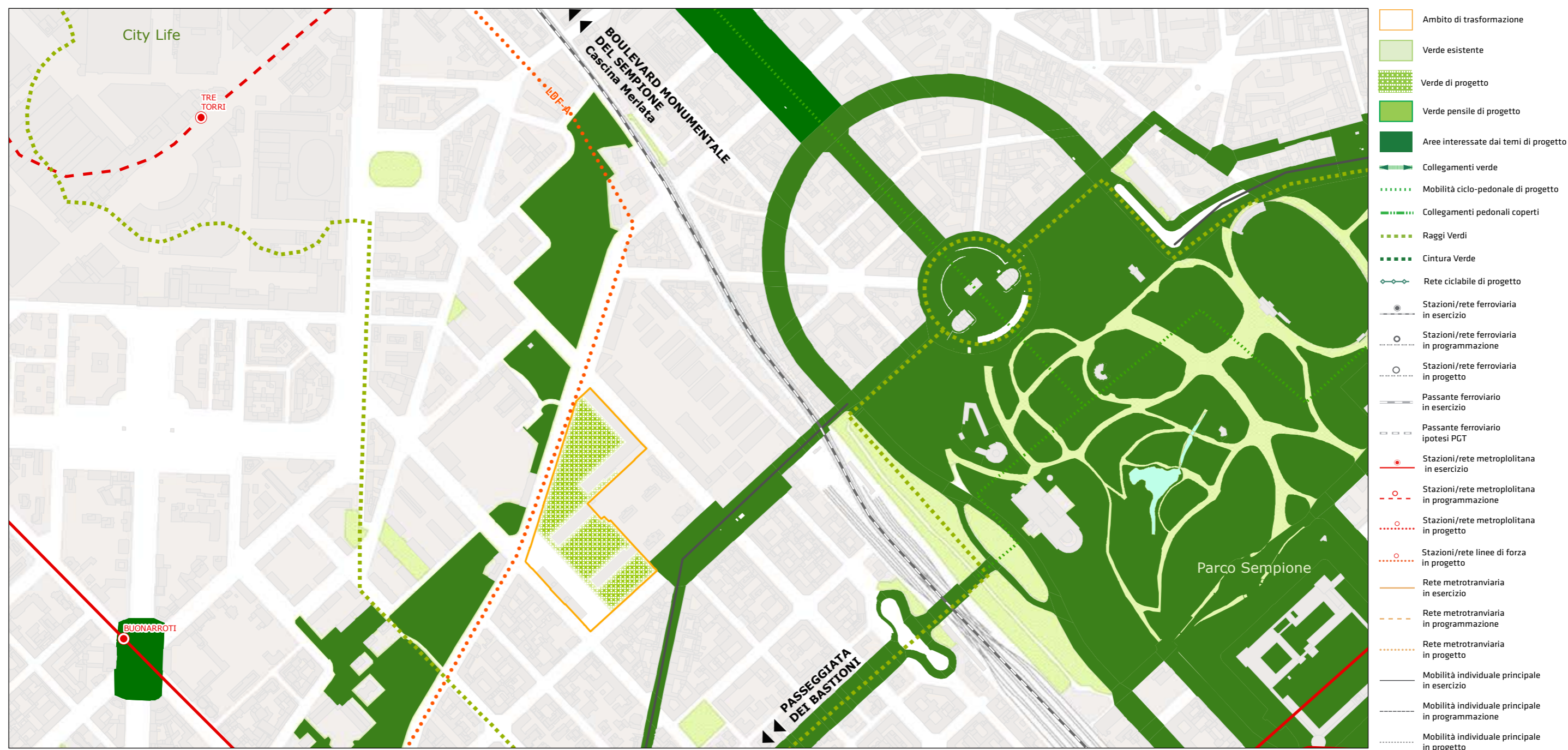
COMPARTO SISTEMA CASERME:  
COMPENSORIO XXIV MAGGIO  
MAGENTA-CARROCCIO

S.T. 41.262 mq

- S.l.p. massima accoglibile (**)	28.884 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	≥50% ST
- Spazi a parco (permeabili)	≥20% ST
- Vocazione	-

(\*\*) dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma

8-E Compensorio  
XXIV Maggio Magenta -Carroccio



8-E Comprensorio  
XXIV Maggio  
Magenta - Carroccio



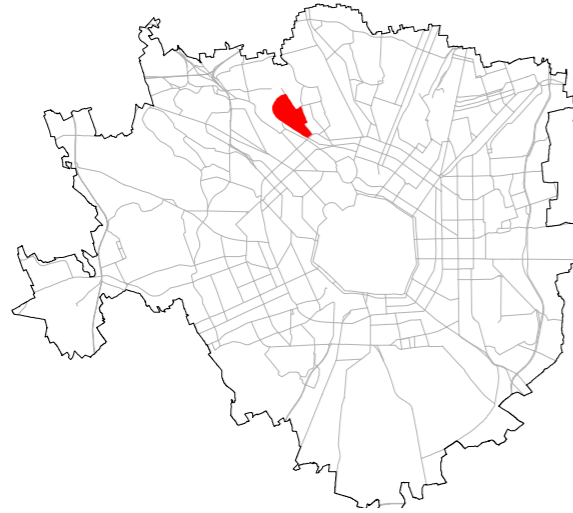
#### STRATEGIE GENERALI

#### OBIETTIVI

- Garantire il collegamento alla “Passeggiata Urbana” dei Bastioni attraverso i raggi verdi.
- Favorire il collegamento a spazi pubblici utilizzati per la diffusione dell’arte.

#### PRESCRIZIONI

- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all’Allegato 2 “Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica” del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 “Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo”, R.06 “Vincoli di tutela e salvaguardia”, R.07 “Vincoli aeroportuali”, R.08 “Reticolo idrografico e fasce di rispetto” del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l’Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell’intero ambito di trasformazione.



BOVISA

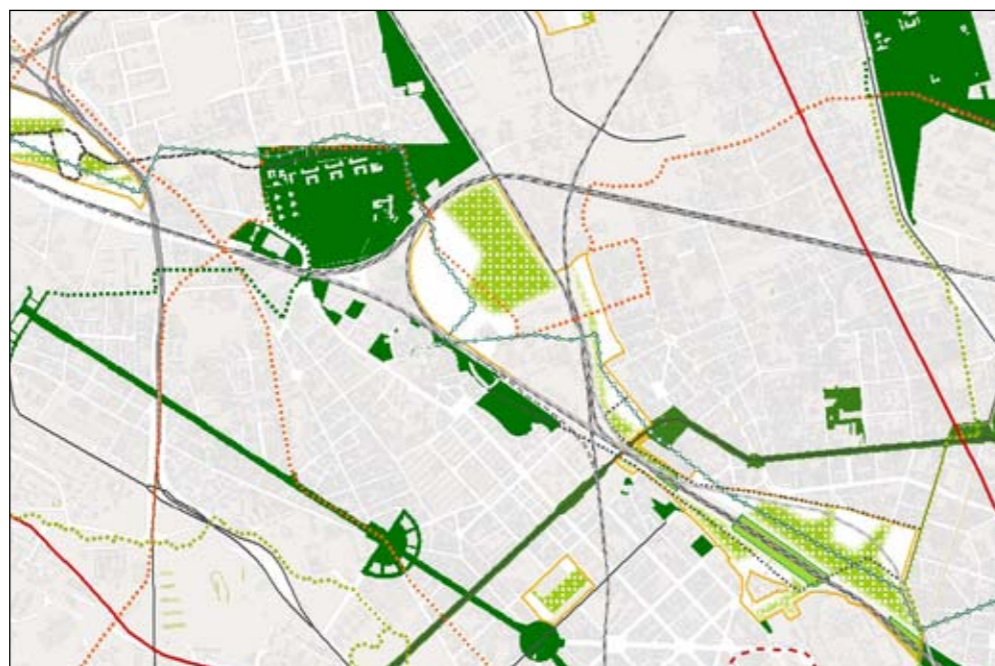
S.T. 846.666 mq

- S.l.p. massima accoglibile (\*\*)
  - Spazi e servizi di interesse pubblico generale
  - Spazi a parco (permeabili)
  - Vocazione
- 490.000 mq  
>40% ST  
≥10% ST  
ricerca e tecnologia

(\*\*) dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma



9 Bovisa



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "Bovisa", in ragione alla localizzazione e alla vocazione funzionale, si appresterà a divenire polo internazionale dedicato alla ricerca e all'innovazione sui temi dell'energia e della mobilità sostenibile. Sorgerà uno "Science Park" luogo in cui convoglieranno conoscenze, strutture e risorse utili a sostenere un ecosistema che unisca università e industria alla volta di nuove frontiere tecnologiche. Alle strutture relative al "Science Park" si affiancheranno funzioni di residenza e di commercio a supporto dello stesso. Il verde assumerà un ruolo rilevante grazie alla creazione di un parco urbano e di percorsi ciclo-pedonali utili a connettere i diversi spazi ad uso pubblico. La permeabilità dell'area verrà così garantita dal nuovo sistema del verde in stretta relazione anche alle previsioni di verde programmato nell'Ambito di Trasformazione Urbana limitrofo "Farini-Lugano". L'accessibilità veicolare all'area subirà riorganizzazioni tali da consentire una circolazione perimetrale all'area utile a liberare gli spazi interni della goccia all'interno della quale favorire trasporti di altra natura.

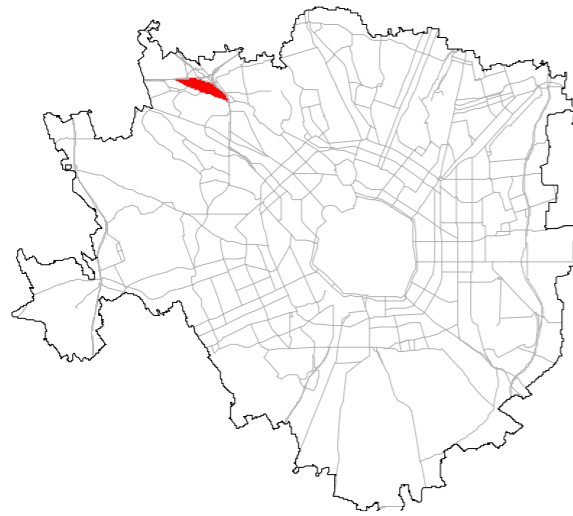
OBIETTIVI

- Realizzare un parco urbano permeabile e fruibile, con connessioni tra i diversi spazi ad uso pubblico.
- Sostenere la creazione di un'area ambientale all'interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico.
- Garantire permeabilità ciclopedonale all'interno della goccia e connettere tali percorsi alle previsioni di mobilità lenta dello scalo Farini.
- Utilizzare parte dello spazio pubblico previsto a "Science Park".
- Modellare la morfologia dell'area in relazione alla struttura del "Science Park".

- Localizzare eventuali strutture commerciali in posizione tale da garantirne l'accessibilità in relazione ai flussi generati.
- Sollecitare l'insediamento di funzioni variegata con presenza di residenza nelle sue diverse modalità (housing universitario e ricerca).
- Sviluppare la superficie fondiaria compatta in relazione alle bonifiche, alla compatibilità ambientale e all'infrastruttura ferroviaria.
- Riorganizzare la circolazione veicolare sviluppando viabilità perimetrale a ridosso dei fasci di binari.
- Sviluppare la viabilità principale sull'asse di collegamento nord-sud e il sottopasso di via Ailanti (limitare le connessioni tra questo asse e la viabilità di accesso, evitare l'utilizzo della viabilità interna da parte del traffico di attraversamento).

PRESCRIZIONI

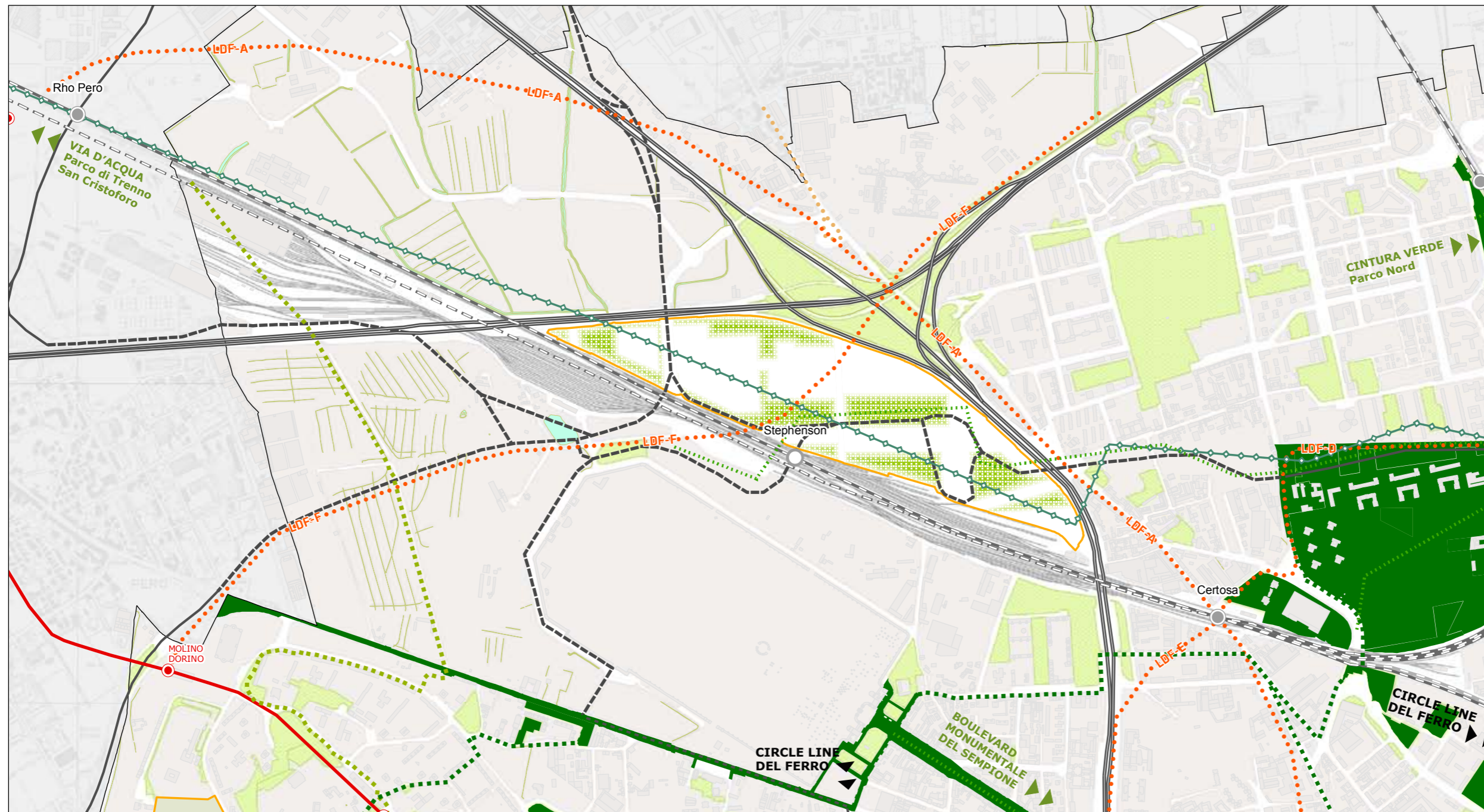
- Realizzazione dei parcheggi lungo la nuova viabilità circolare a ridosso dei binari.
- Realizzazione del prolungamento della linea tranviaria, che attualmente si attesta su Piazza Bausan, fino alla stazione di Bovisa.
- Realizzazione di un sistema di trasporto pubblico su ferro di collegamento tra le stazioni di Bovisa e Certosa, proseguendo ad est della stazione di Bovisa.
- Realizzazione di nuove volumetrie prevalentemente a distanza pedonale dalle stazioni di Villapizzone e Bovisa, nonché dalla nuova linea di forza di progetto con conseguente riduzione della nuova offerta di sosta.
- Realizzazione della viabilità principale lungo l'asse di collegamento nord-sud in direzione del sottopasso di via Ailanti.
- Alla Slp massima accoglibile pari a 490.000 metri quadri di slp (per funzioni urbane private) va aggiunta, in via orientativa, una quota pari a 250.000 metri quadri per servizi di interesse pubblico generale; tra questi ultimi rientrano anche quelli di stretta pertinenza del Comune di Milano. Sono in ogni caso fatte salve le superfici già esistenti o assentite per funzioni di interesse pubblico generale".
- Nel computo della quota superiore al 40% della Superficie Territoriale complessiva (ST) destinata agli spazi ed i servizi di interesse pubblico generale, andranno incluse le aree di cessione destinate a verde e servizi, le aree oggetto di funzioni di interesse pubblico generale esistenti, assentite e/o di nuova previsione.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali", R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.



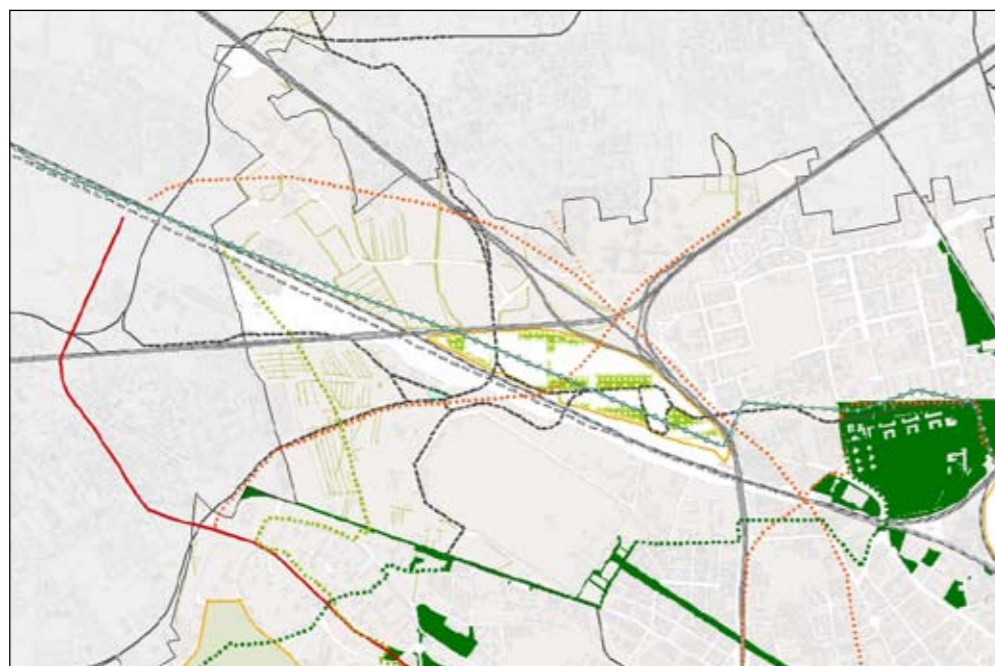
STEPHENSON

S.T. 446.030 mq

- S.l.p. massima accoglibile 312.222 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale ≥50% ST
- Spazi a parco (permeabili) ≥20% ST
- Vocazione ospitalità grandi eventi



10 Stephenson



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "Stephenson" risulterà caratterizzato da un elevato grado di accessibilità garantito dalle nuove programmazioni infrastrutturali che prevedono il passaggio di una nuova linea di forza all'interno dell'area. L'accessibilità tramite rete viaria beneficerà invece degli interventi programmati per Expo 2015, eliminando le attuali criticità relative in particolar modo agli accessi del sistema autostradale (A8 e A4). L'area sarà oggetto di una forte densificazione a carattere non residenziale.

OBIETTIVI

- Realizzare un insediamento ad alta densità per funzioni non residenziali.
- Potenziare i collegamenti al sistema ferroviario.
- Realizzare un nuovo collegamento su ferro che connette l'area alle stazioni di Rho-Però e Certosa.
- Potenziare i collegamenti alla rete viaria principale compatibilmente alle previsioni di viabilità Zara-Expo.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un sistema di trasporto a guida vincolata a servizio dell'area che la colleghi con Molino Dorino.
- Realizzazione di una nuova fermata del passante ferroviario sui binari esistenti.

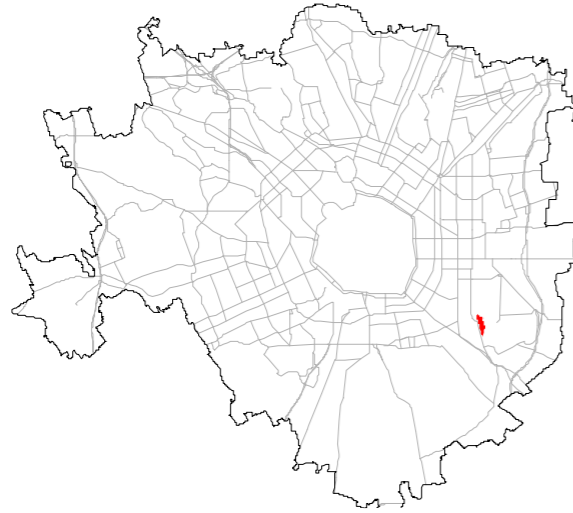
- Sono ammesse esclusivamente funzioni urbane terziarie, produttive e commerciali, oltre che attrezzature di interesse pubblico e generale.

- Vincolare l'avvio della trasformazione dell'ambito alla realizzazione del sistema di trasporto pubblico.

- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.

- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

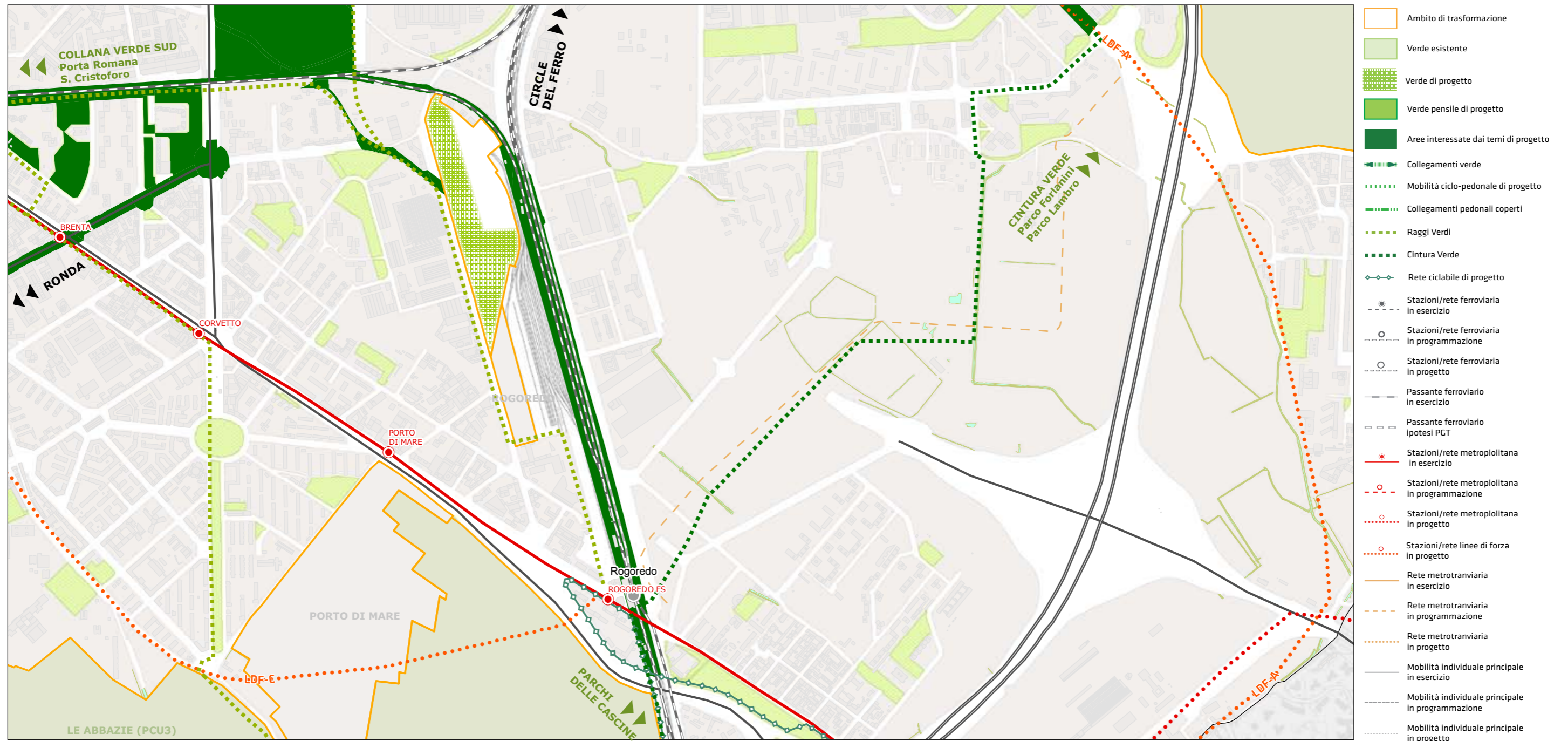




TOFFETTI

S.T. 86.616 mq

- S.l.p. massima accoglibile 60.632 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale >50% ST
- Spazi a parco (permeabili) ≥45% ST
- Vocazione artigianale e creatività



11 Toffetti



- Realizzazione di un sottopassaggio di collegamento tra le vie Toffetti e Pestagalli.
- Sono ammesse esclusivamente funzioni urbane terziarie, produttive e commerciali.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali", R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

STRATEGIE GENERALI

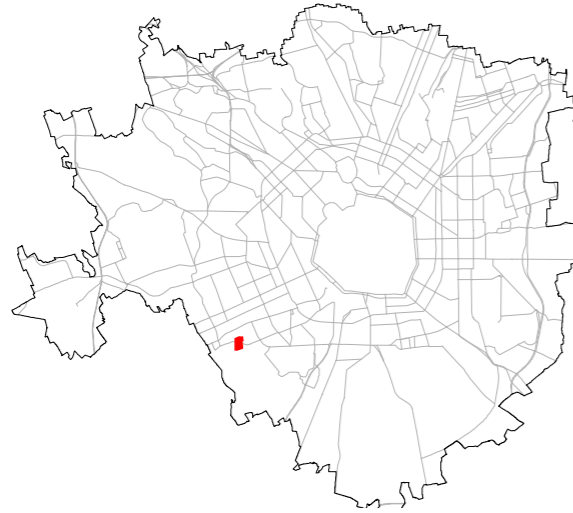
L' Ambito di Trasformazione Urbana "Toffetti" risulterà caratterizzato dalla presenza di un sistema verde lineare, attestato lungo via Toffetti, utile a garantire una continuità ambientale rispetto al sistema del verde esistente ed in programmazione. La struttura dello spazio pubblico a verde definirà le aree di concentrazione fondiaria all'interno delle quali andranno ad insediarsi le nuove funzioni. Il superamento della barriera ferroviaria verrà garantito da un sottopasso utile a ristabilire un rapporto tra la parte orientale e la parte occidentale dello scalo ferroviario.

OBIETTIVI

- Realizzare un sistema lineare di aree a verde di connessione tra il parco Alessandrini a nord e il parco dell' ATU "Rogoredo-Toffetti" a sud.
- Sostenere la centralità dello spazio pubblico nella definizione delle aree di concentrazione fondiaria.
- Sollecitare il mix funzionale (ad esclusione della produzione insalubre e rumorosa e delle attività commerciali di grande superficie di vendita).
- Garantire un collegamento tra via Toffetti e via Pestagalli.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco lineare lungo via Toffetti.
- Realizzazione di una superficie a verde filtrante non inferiore al 45% della superficie territoriale dell'ambito.



12 Ronchetto sul Naviglio

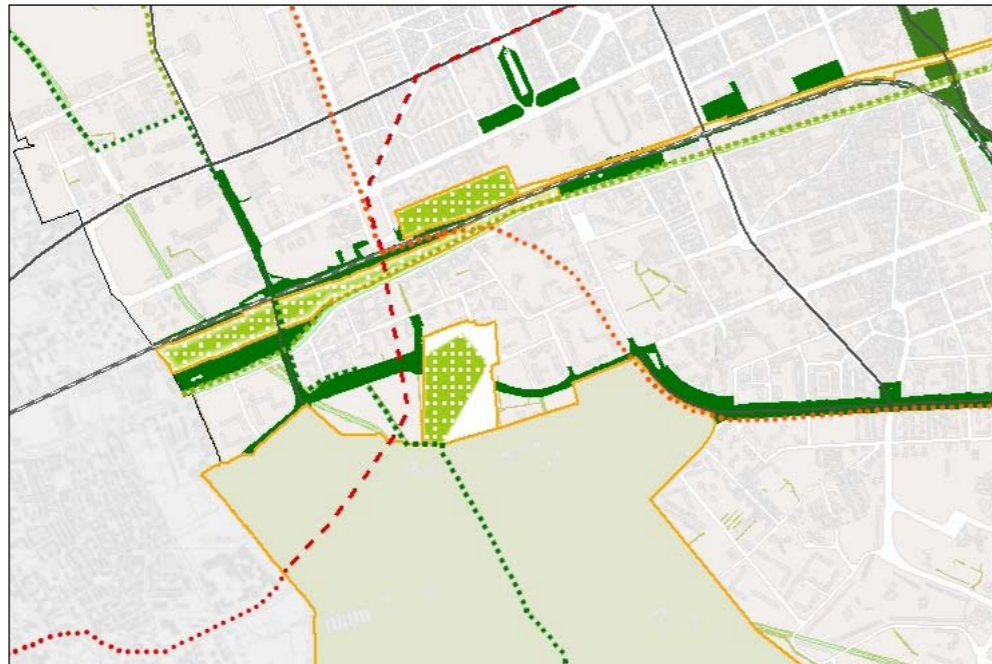
RONCHETTO SUL NAVIGLIO

S.T. 116.716 mq

- S.l.p. massima accoglibile 40.851 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale  $\geq 70\%$  ST
- Spazi a parco (permeabili)  $\geq 50\%$  ST
- Vocazione design creatività giovanile



12 Ronchetto  
sul Naviglio



STRATEGIE GENERALI

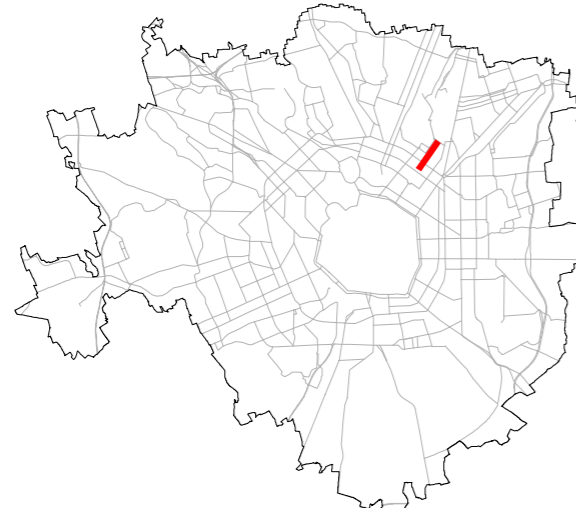
L' Ambito di Trasformazione Urbana "Ronchetto sul Naviglio", per la localizzazione in prossimità al Parco delle Risaie, risulterà caratterizzato dalla presenza di un parco in continuità con il suddetto, utile a completare il sistema verde della corona sud-ovest della città. Il parco avrà una connessione diretta al centro città attraverso la realizzazione di un corridoio verde che si atterrerà ai sistemi ambientali esistenti e di progetto. Il sistema degli spazi pubblici sarà tale da garantire il dialogo tra l'insieme dei luoghi di interesse generale, esistenti ed in programmazione, legati in particolar modo ai sistemi design e "Via d'Acqua".

OBIETTIVI

- Realizzare un parco di completamento al Parco delle Risaie.
- Garantire un collegamento fra il parco previsto e il centro città.
- Sostenere la centralità dello spazio pubblico nella definizione delle aree di concentrazione fondiaria.
- Sollecitare l'insediamento di funzioni di carattere sociale legate al mondo giovanile (ad esempio residenze per studenti, spazi per la creatività, servizi collettivi e housing sociale).
- Prevedere i servizi utili alle nuove volumetrie insediate.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco avente superficie non inferiore al 50% rispetto ai metri quadri dell'intero Ambito di Trasformazione Urbana con superficie a verde filtrante pari al 50% dello stesso.
- Realizzazione di un corridoio verde avente sezione minima pari a 5 m lungo le vie Crivelli, Pepere, Tobagi e Ponti.
- Realizzazione, all'interno delle aree di concentrazione fondiaria, delle nuove volumetrie con fronti edificati sullo spazio pubblico esistente e previsto, e sul sistema viabilistico esistente e previsto.
- Realizzazione di un collegamento tra le vie Merula e Chiodi.
- Prevedere l'adozione di idonee misure di mitigazione mediante essenze arboree da disporre principalmente sul confine sud.
- Realizzare interventi di valorizzazione paesaggistica attraverso soluzioni progettuali che risolvano adeguatamente anche il carico viabilistico indotto dai nuovi insediamenti compreso il tracciato di connessione tra via Enna e via Chiodi.
- Contenere l'impatto ambientale dei nuovi insediamenti mediante l'assunzione di criteri di sostenibilità ambientale e uso di energie rinnovabili.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali", R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

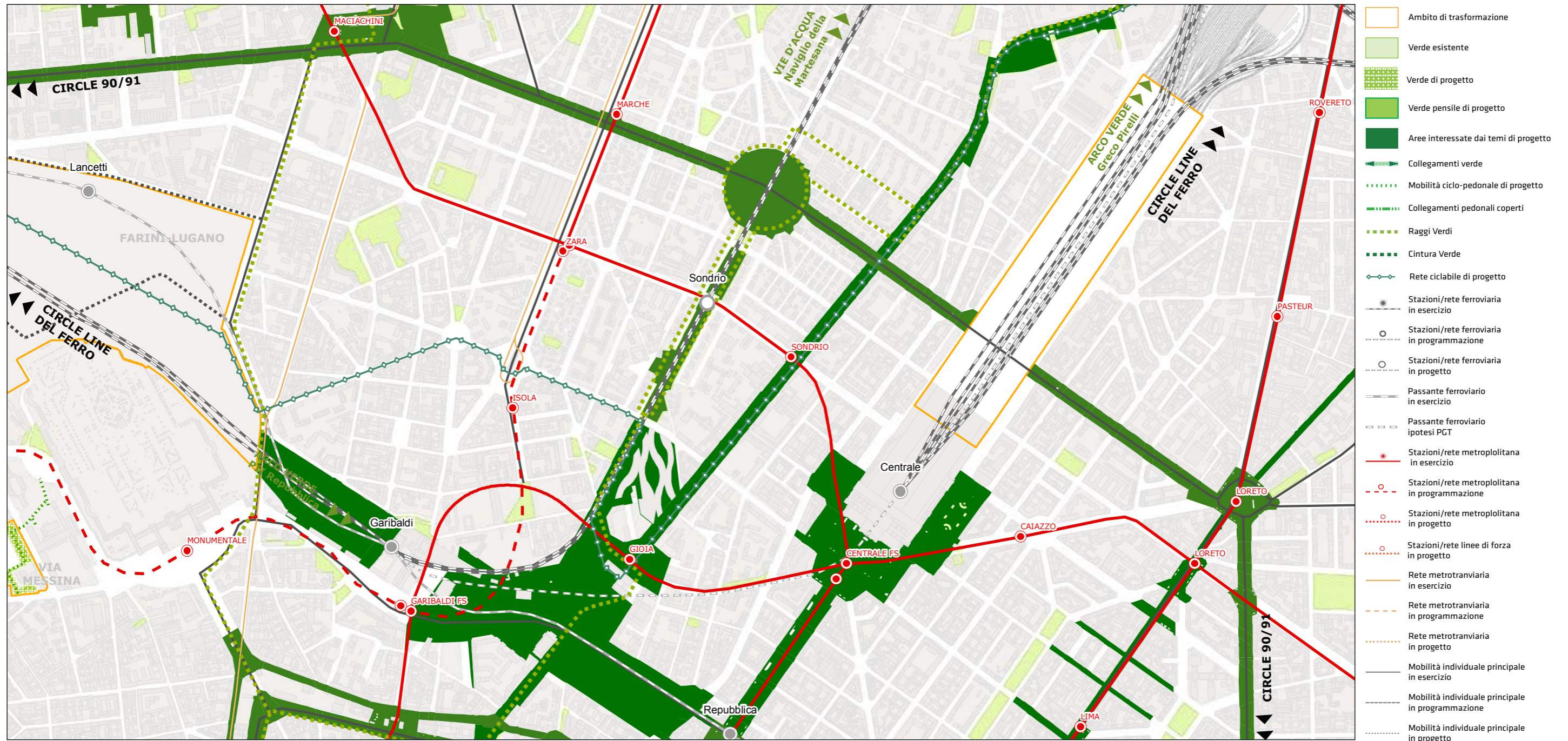


13 Magazzini raccordati  
Stazione Centrale

MAGAZZINI RACCORDATI  
STAZIONE CENTRALE

S.T. 225.421 mq

- S.l.p. massima accoglibile (pari alla slp esistente)
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale  $\geq 50\%$  ST
- Spazi a parco (permeabili) -
- Vocazione commercio e artigianato



13 Magazzini  
raccordati Stazione  
Centrale



- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

STRATEGIE GENERALI

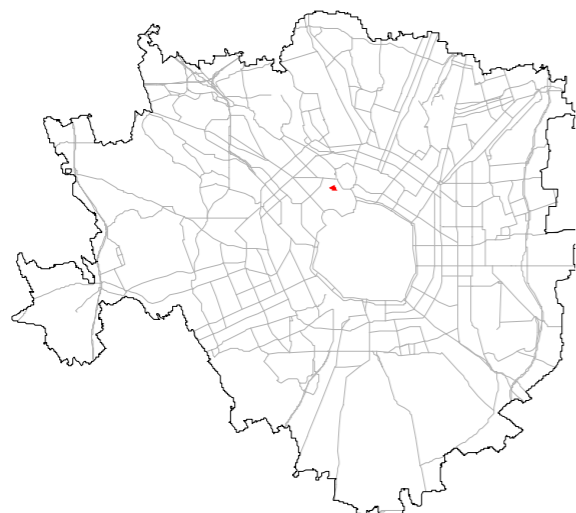
L' Ambito di Trasformazione Urbana "Magazzini raccordati Stazione Centrale" coincide con il sedime del rilevato ferroviario e delle sovrastrutture della stazione di Milano Centrale. I progetti di trasformazione dovranno avere come criterio generale la restituzione alla città degli spazi oggi sottoutilizzati relativi ai magazzini alla quota stradale. Tale obiettivo è da corrispondersi attraverso la ridefinizione di un nuovo fronte urbano ricco di funzioni commerciali, pubbliche, espositive, che consenta una ampia riqualificazione di tutto il settore urbano circostante.

OBIETTIVI

- Garantire continuità tra l'asse Stazione Centrale e l'asse Via Emilia-Sempione dell'arco verde dei giardini Lombardi.
- Creare un collegamento alla Circle 90/91.
- Creare un collegamento alla "Nuova linea" del ferro.
- Realizzare un collegamento al percorso storico monumentale e turistico lungo il Naviglio della Martesana.

PRESCRIZIONI

- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia, R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.



COMPARTO SISTEMA HOUSING PROVINCIA DI MILANO:

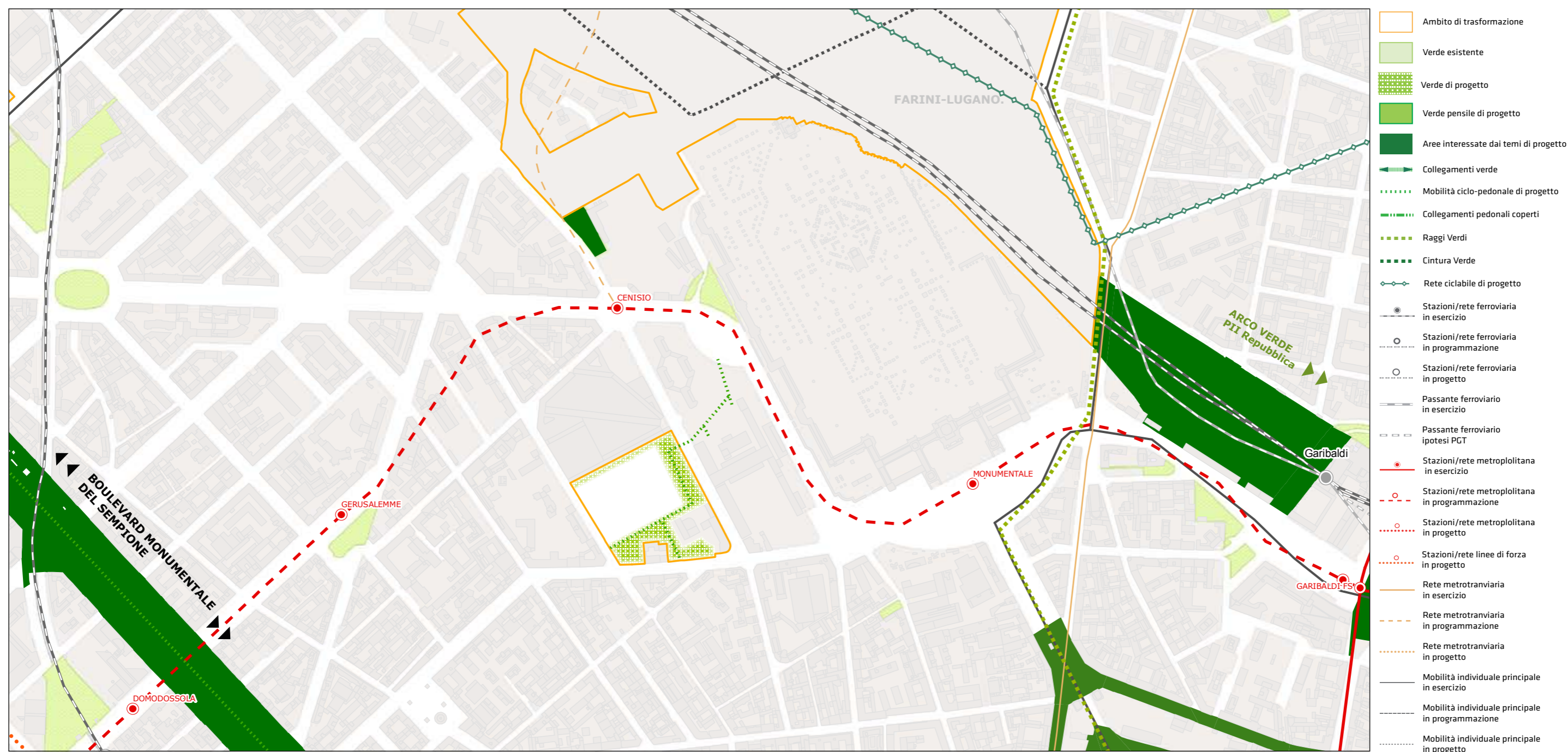
14-A via Messina

VIA MESSINA

S.T. 32.955 mq

- S.l.p. massima accoglibile (\*\*)
  - Spazi e servizi di interesse pubblico generale
  - Spazi a parco (permeabili)
  - Vocazione
- 32.955 mq  
≥50% ST  
≥40%  
-

(\*\*) dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma



14-A via Messina



STRATEGIE GENERALI

L'ambito di trasformazione urbana "Via Messina" è inserito nel tessuto settentrionale del Piano Beruto, caratterizzato da una morfologia regolare a prevalente destinazione residenziale in cui spiccano alcune emergenze funzionali di interesse generale. La trasformazione dell'area sarà quindi volta a costituire una continuità residenziale lungo entrambi i fronti della via Procaccini, garantendo altresì le connessioni pedonali alle attrezzature pubbliche emergenti ed alcune dotazioni di spazi a parcheggio in un quartiere fortemente deficitario.

OBIETTIVI

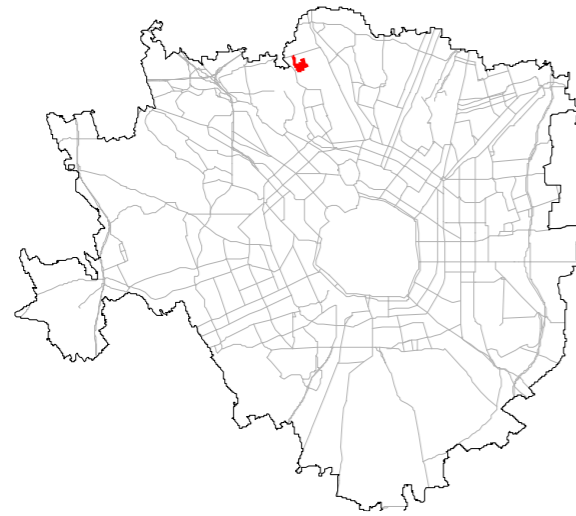
- Trasferire la caserma e le attrezzature dei Vigili del fuoco (ad eccezione degli uffici del Comando provinciale da mantenere nell'attuale sede) in una nuova struttura più adeguata per dimensioni e condizioni di accessibilità da realizzare nell'area del comparto 15B via Litta Modigliani .
- Ricucire il tessuto residenziale lungo la via Procaccini.
- Connettere le emergenze di interesse generale attraverso un nuovo sistema di spazi pedonali.
- Dotare il quartiere residenziale e le attrezzature di interesse generale di alcuni spazi a parcheggio.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di spazi a parco per una superficie non inferiore al 40% e parcheggi servizi di interesse generale di nuova previsione per una superficie non inferiore al 50% della superficie territoriale dell'ambito.

- Realizzazione di un sistema di spazi pedonali per connettere le attrezzature di interesse generale esistenti e previste.
- La realizzazione dell'indice Ut per l'edilizia residenziale sociale si articola nelle seguenti quote:
  - una percentuale minima pari al 10% per edilizia in locazione a canone moderato e/o a canone concordato e/o a canone sociale;
  - una percentuale massima pari al 90% per edilizia convenzionata e per funzioni a supporto della residenza.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.





COMPARTO SISTEMA HOUSING PROVINCIA DI MILANO:

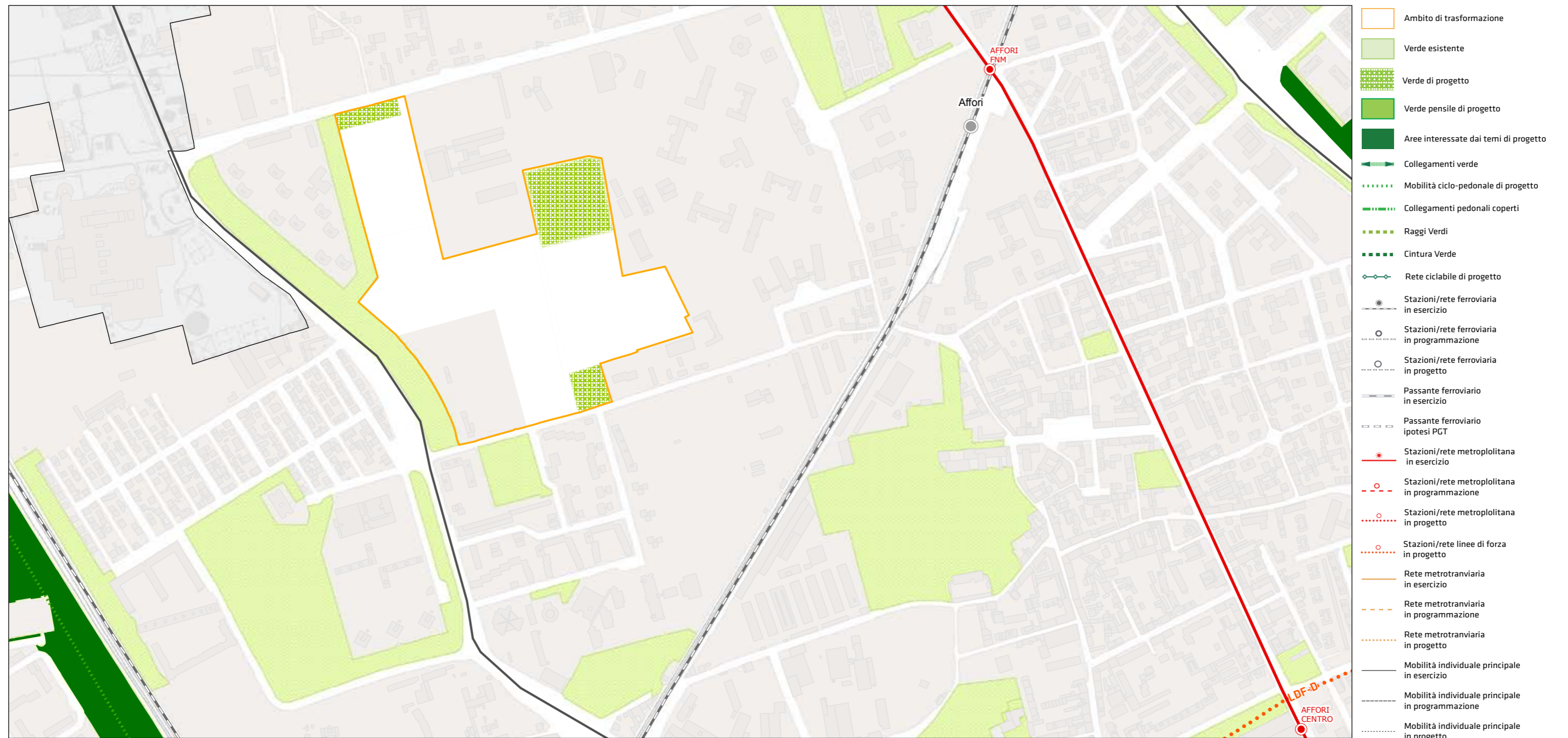
14-B via Litta Modignani

VIA LITTA MODIGNANI

S.T. 155.875 mq

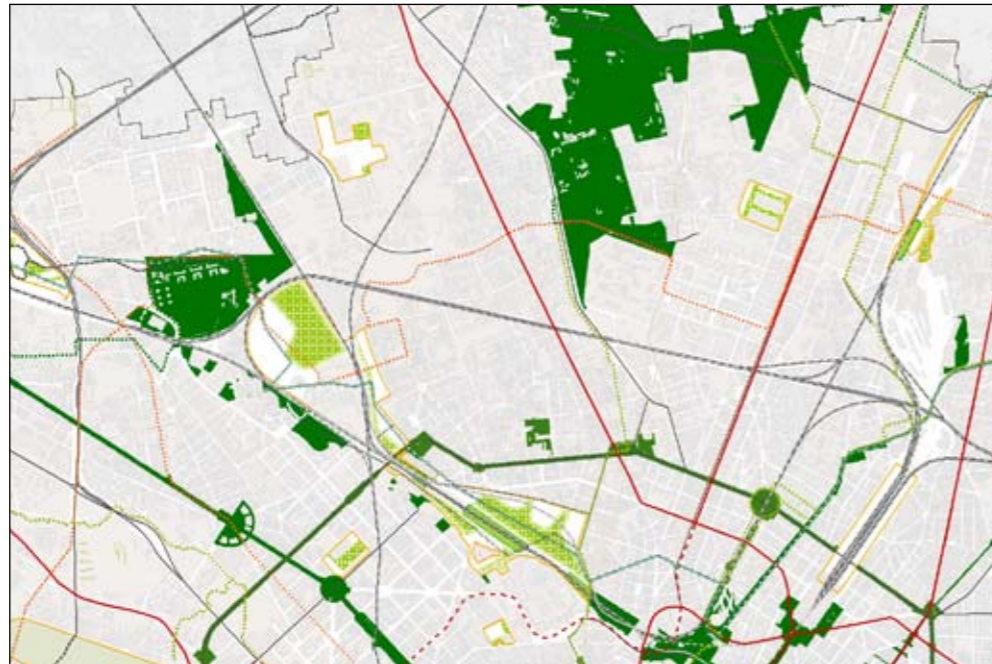
- S.l.p. massima accoglibile (**)	101.319 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	≥50% ST
- Spazi a parco (permeabili)	≥50%
- Vocazione	-

(\*\*) dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma



- Ambito di trasformazione
- Verde esistente
- Verde di progetto
- Verde pensile di progetto
- Aree interessate dai temi di progetto
- Collegamenti verde
- Mobilità ciclo-pedonale di progetto
- Collegamenti pedonali coperti
- Raggi Verdi
- Cintura Verde
- Rete ciclabile di progetto
- Stazioni/reti ferroviaria in esercizio
- Stazioni/reti ferroviaria in programmazione
- Stazioni/reti ferroviaria in progetto
- Passante ferroviario in esercizio
- Passante ferroviario ipotesi PGT
- Stazioni/reti metropolitana in esercizio
- Stazioni/reti metropolitana in programmazione
- Stazioni/reti metropolitana in progetto
- Stazioni/reti linee di forza in progetto
- Rete metrotranviaria in esercizio
- Rete metrotranviaria in programmazione
- Rete metrotranviaria in progetto
- Mobilità individuale principale in esercizio
- Mobilità individuale principale in programmazione
- Mobilità individuale principale in progetto

14-B via Litta Modignani



STRATEGIE GENERALI

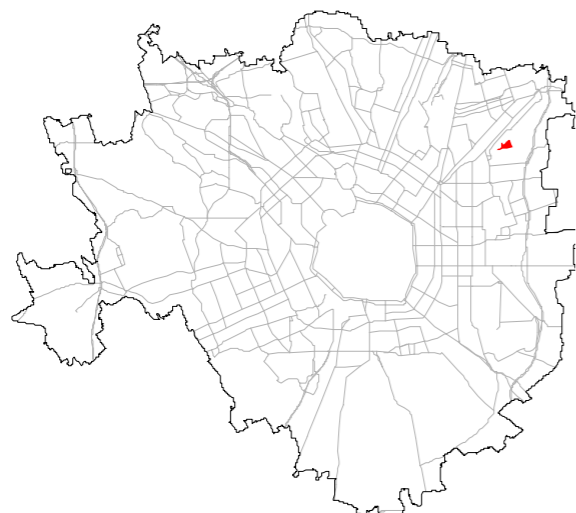
L'ambito di trasformazione urbana "Via Litta Modignani" è collocato in una posizione di elevata accessibilità rispetto al sistema dei grandi assi di scorrimento viabilistici e presenta un'ottima dotazione di trasporto pubblico, per la vicinanza con la nuova stazione di Affori, prossimamente punto di interscambio dei servizi pubblici regionale (linea per Asso), suburbano (linee S2, S4) e metropolitano (Linea MM3). L'ambito si presenta sottoutilizzato rispetto alle sue potenzialità localizzative, con una parziale occupazione per attrezzature sportive e didattiche connesse all'Istituto Professionale Statale per l'Agricoltura. Si prevede perciò di potenziare la vocazione dell'ambito per attrezzature di interesse generale, con l'insediamento della caserma e di altre attrezzature dei Vigili del fuoco, attualmente localizzate in via Messina, con l'integrazione del sistema degli spazi pubblici esistenti e con la realizzazione di un quartiere di edilizia residenziale sociale (giovani coppie, studenti, forze dell'ordine, anziani, ecc...) che consenta inoltre la ricucitura del tessuto disomogeneo posto tra i due rami delle linee ferroviarie Nord Milano.

OBIETTIVI

- Localizzare la caserma e altre attrezzature dei Vigili del fuoco in un ambito di elevata accessibilità rispetto al sistema dei grandi assi di scorrimento viabilistici.
- Realizzare un quartiere di edilizia residenziale sociale, di elevata qualità morfologica per ricucire il tessuto disomogeneo posto tra i due rami delle linee ferroviarie Nord Milano.
- Integrare le attrezzature sportive didattiche esistenti in un sistema di spazi pubblici, potenziato con nuove dotazioni.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione della nuova caserma e di altre attrezzature dei Vigili del fuoco trasferite dall'attuale sede di via Messina.
- Realizzazione di spazi a parco, parcheggi servizi d'interesse generale di nuova previsione per una superficie non inferiore al 50% della superficie territoriale dell'ambito.
- Realizzazione di un sistema di spazi pedonali per connettere le attrezzature di interesse generale esistenti e previste.
- La realizzazione dell'indice Ut per l'edilizia residenziale sociale si articola nelle seguenti quote:
  - una percentuale minima pari al 10% per edilizia in locazione a canone moderato e/o a canone concordato e/o a canone sociale;
  - una percentuale massima pari al 90% per edilizia convenzionata e per funzioni a supporto della residenza.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

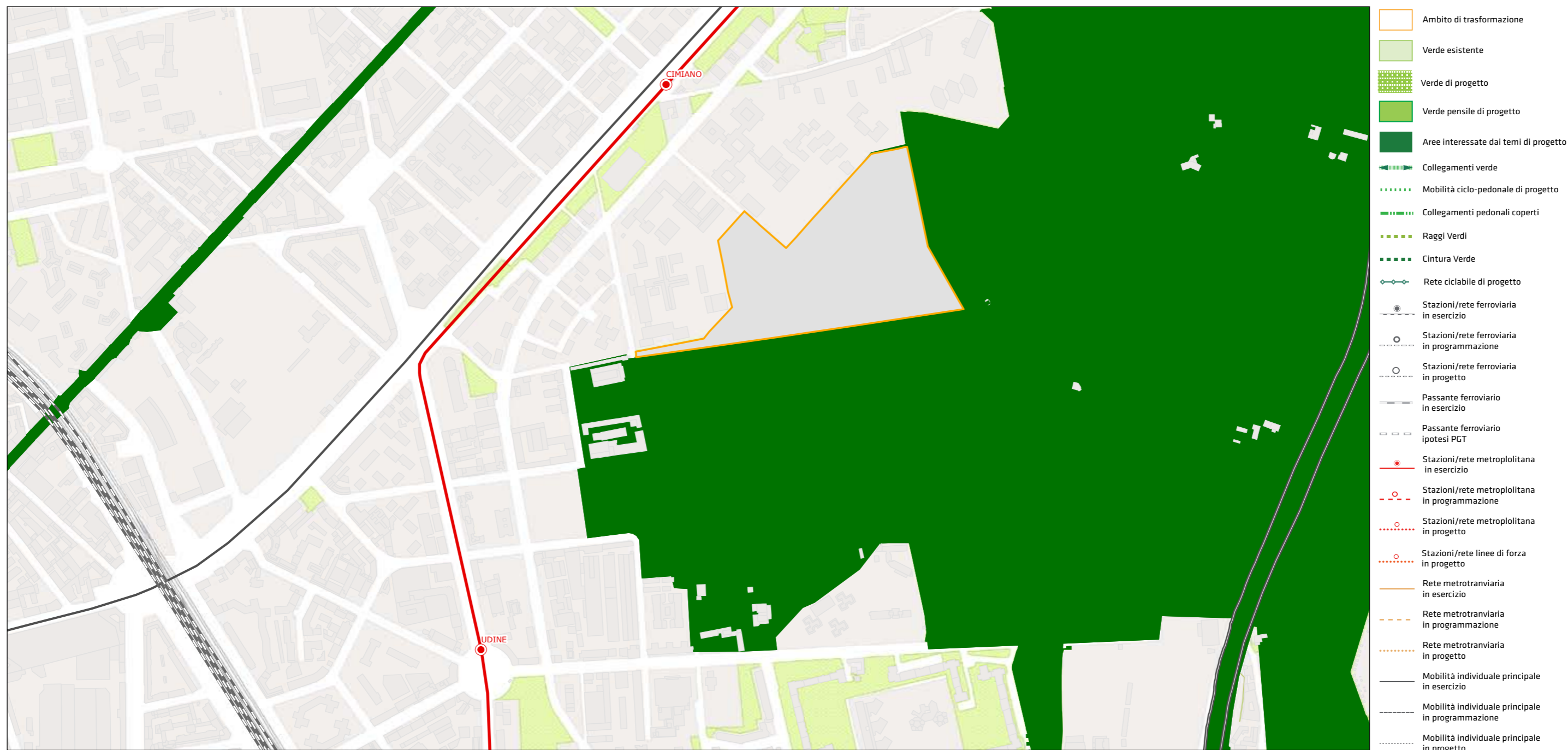


COMPARTO SISTEMA HOUSING PROVINCIA DI MILANO:

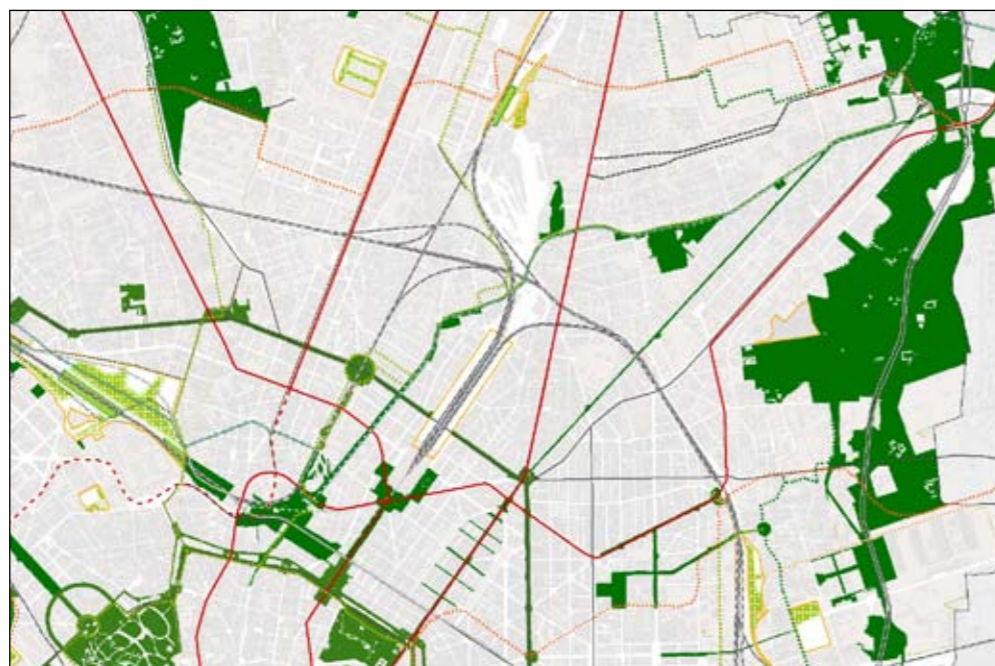
VIA DON GIOVANNI CALABRIA	S.T. 72.456 mq
- S.l.p. massima accoglibile (**)	47.096 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale	-
- Spazi a parco (permeabili)	≥50%
- Vocazione	-

14-c via Don Giovanni Calabria

(\*\*) dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma



14-c via Don Giovanni  
Calabria



- La realizzazione dell'indice Ut per l'edilizia residenziale sociale si articola nelle seguenti quote:
  - una percentuale minima pari al 10% per edilizia in locazione a canone moderato e/o a canone concordato e/o a canone sociale;
  - una percentuale massima pari al 90% per edilizia convenzionata e per funzioni a supporto della residenza.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

STRATEGIE GENERALI

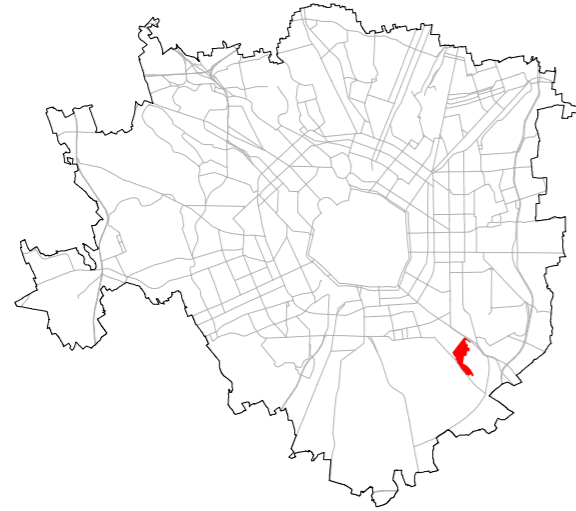
L'ambito di trasformazione urbana "Via Don Calabria" è inserito nel tessuto insediativo incuneato tra il vasto spazio aperto del Parco Lambro e la barriera infrastrutturale costituita dalla linea metropolitana 2 e dall'arteria di grande scorrimento della via Palmanova. Il tessuto risulta caratterizzato dalla presenza di diverse emergenze funzionali di interesse generale (attrezzature sportive, istituti scolastici superiori) e da una morfologia residenziale recente. La trasformazione dell'area sarà quindi volta a consolidare la vocazione a servizi per i giovani e il tempo libero e potenziare il presidio residenziale ai margini del Parco, potenziando altresì le connessioni pedonali alle attrezzature pubbliche emergenti ed alcune dotazioni di spazi collettivi diffusi.

OBIETTIVI

- Definire un bordo residenziale al Parco Lambro.
- Potenziare e qualificare le attrezzature di interesse generale del quartiere mediante la realizzazione di un centro sportivo.
- Connettere le emergenze di interesse generale attraverso un nuovo sistema di spazi pedonali.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un centro sportivo polivalente e di spazi aperti a parco per una superficie non inferiore al 50% della superficie territoriale dell'ambito.
- Realizzazione di un sistema di spazi pedonali per connettere le attrezzature di interesse generale esistenti e previste.

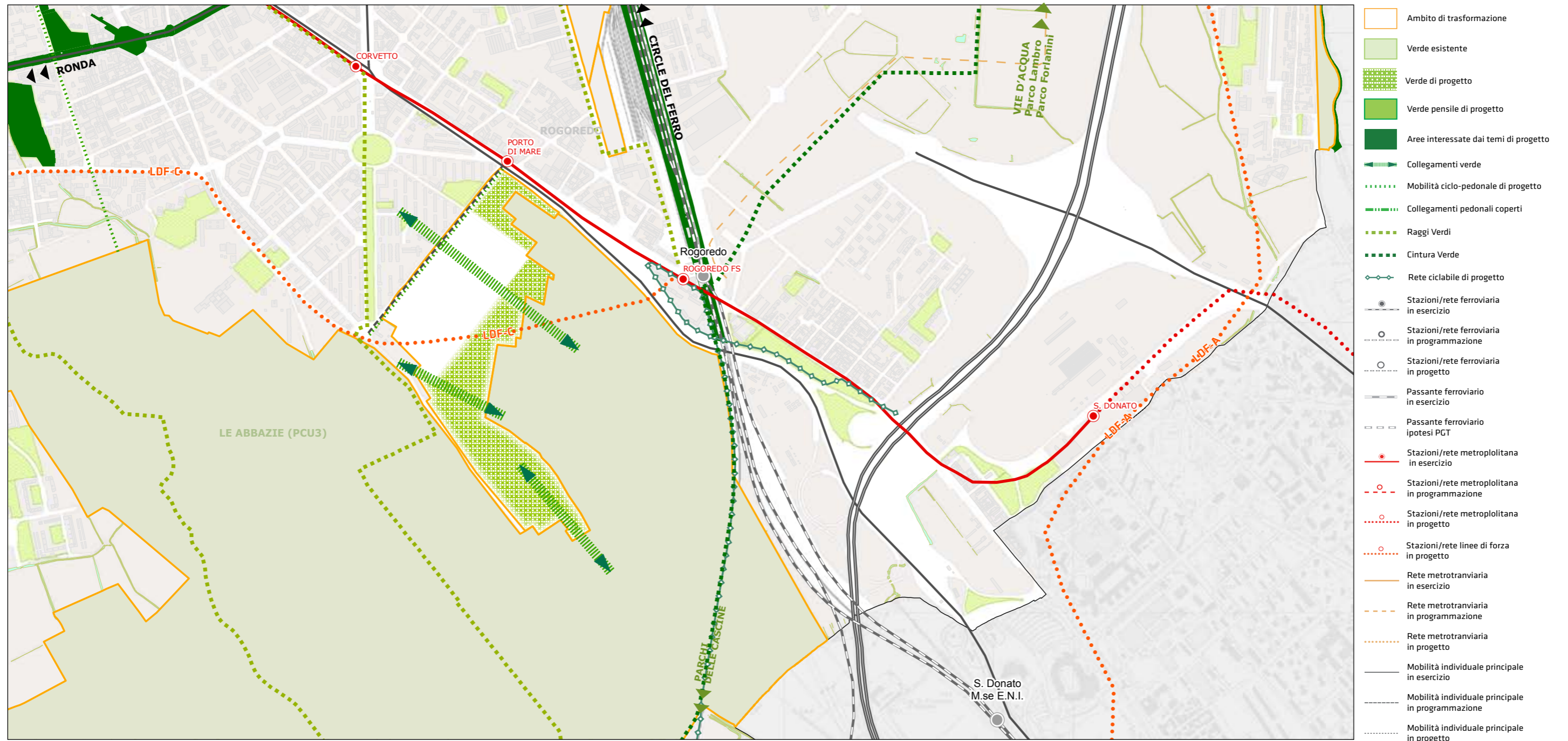


15 Porto Di Mare

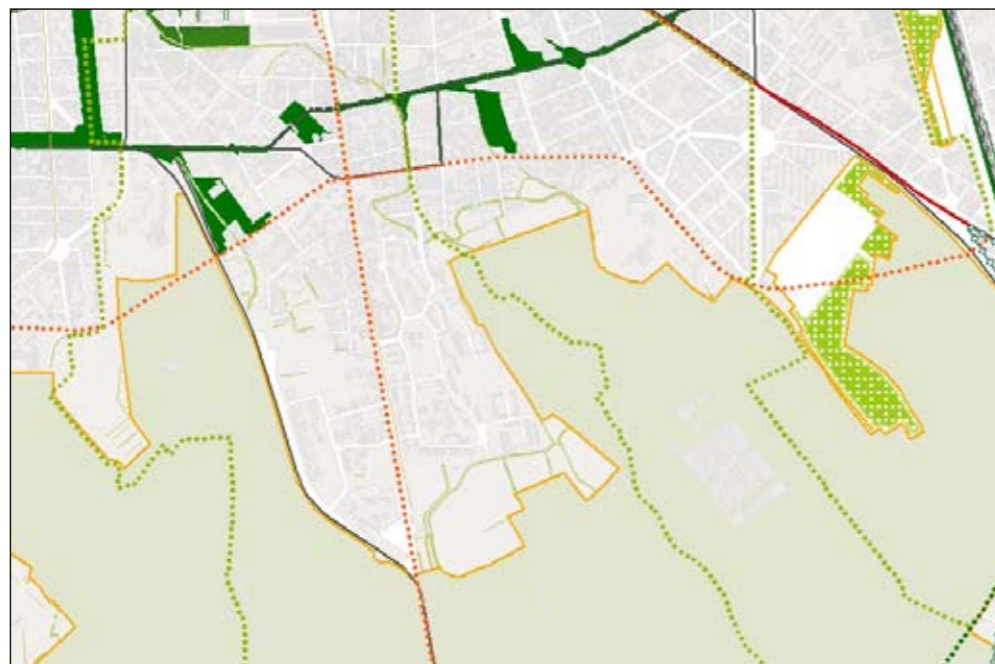
PORTO DI MARE

S.T. 364.910 mq

- S.l.p. massima accoglibile 127.719 mq
- Spazi e servizi di interesse pubblico generale 50% ST
- Spazi a parco (permeabili) ≥50% ST
- Vocazione funzioni urbane commerciali e terziarie



15 Porto Di Mare



STRATEGIE GENERALI

L' Ambito di Trasformazione Urbana "Porto di Mare" risulterà caratterizzato dalla presenza di un ampio parco urbano, nuova centralità dello spazio pubblico, al servizio dell'intero quadrante sud-est della città e a potenziamento del sistema del verde. La connessione al verde esistente ed in programmazione dovrà essere tale da garantire continuità rispetto al più rilevante sistema ambientale del Parco Agricolo Sud Milano. Il progetto del costruito dovrà garantire sia la riqualificazione delle attività esistenti, sia la continuità morfologica con il sistema edificato del contesto di viale Omero, ridefinendo in tale modo il rapporto tra la città esistente e i grandi spazi aperti (campagna peri urbana), attraverso il completamento del fronte edificato e l'individuazione di microsistemi verdi e spazi aperti collegati tra loro in modo da garantire permeabilità tra la città costruita e il nuovo parco. Risulta necessario, per la progettazione dell'ambito, fare riferimento alla pianificazione e alle strategie del Piano di Cintura Urbana "Le Abbazie" (PCU 3) previsto dalle Nda del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano da definire, in modo da garantire un rapporto dialettico tra l'ATU Porto di Mare e le aree del Parco Agricolo Sud Milano, anche mediante l'insediamento di una grande funzione urbana nella definizione delle aree di concentrazione fondiaria e l'insediamento di funzioni ricettive, terziarie, commerciali e di servizio. L'attuazione di questo ambito potrà essere coordinata ed ulteriormente definita con la programmazione settoriale dell'Ente Parco (PCU 3), al fine di attivare politiche di pianificazione intersettoriale che contemplino esigenze sia comunali, sia territoriali volte a riorganizzare un'area intermedia tra la città e le aree agricole del Parco Sud.

L'area presenta un buon livello di accessibilità garantito da un lato dagli accessi veicolari delle vie Toffetti e San Dionigi, che connettono rispettivamente l'itinerario Ortles-Cermenate e la direttrice della Pallese, dall'altro dalla fermata MM3 Porto di Mare e in futuro con il nuovo sistema di trasporto su ferro S.Cristoforo-Rogoredo, che conetterà l'area alle linee MM2 (Famagosta) e MM3 (Romolo).

La trasformazione dell'area sarà integrata alla localizzazione e progettazione delle nuove stazioni del trasporto pubblico locale, che dovranno orientare la localizzazione delle nuove funzioni urbane previste.

OBIETTIVI

- Realizzare un parco urbano, con spazi attrezzati per manifestazioni all'aperto, di connessione tra i sistemi ambientali esistenti (Parco Agricolo Sud Milano - presenze ambientali attorno la cascina Corte San Giacomo e chiesa di Nosedo) e di progetto, in particolare raccordando le strategie con le future previsioni del PCU3 "Le Abbazie".
- Garantire continuità con il Parco delle Cascine a sud attraverso la connessione ciclopedonale.
- Garantire l'attuazione dei grandi progetti di interesse pubblico: "Ronda Sud" "Parco delle Cascine" e "Cintura Verde".
- Garantire continuità tra i sistemi verdi di Santa Giulia, Rogoredo-Toffetti e i PCU "Le Abbazie", quindi con il Parco Agricolo Sud Milano.
- Prevedere un collegamento ciclo-pedonale diretto con le stazioni di Porto di Mare Rogoredo.
- Prevedere i servizi necessari ai nuovi insediamenti in relazione anche ai fabbisogni del contesto urbano esistente.
- Integrare la trasformazione dell'area alla localizzazione e progettazione delle stazioni del nuovo sistema di trasporto su ferro S. Cristoforo-Rogoredo.
- Creare un collegamento diretto al "Viale Circolare" (nuova 90/91) a nord.
- Assicurare collegamenti efficienti al nodo di Rogoredo e alla rete viaria principale.
- Insediamento di altre funzioni di interesse pubblico con particolare riferimento alla dislocazione di funzioni che insistono nel tessuto urbano consolidato e che richiedono alta accessibilità veicolare, purché compatibili con le infrastrutture di mobilità e alle peculiari condizioni ambientali.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco avente superficie non inferiore al 50% in coordinamento con le previsioni urbanistiche che deriveranno dal PCU3 "Le Abbazie".
- Realizzazione di un collegamento ciclopedonale nella forma di parco lineare di connessione con Chiaravalle, Nosedo e le aree interessate dal PCU 3 "Le Abbazie".
- Realizzazione di una connessione tra l'innesto da via Toffetti con il raccordo per l'autostrada.
- Realizzazione di un sottopasso veicolare Boncompagni-Toffetti.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all'Allegato 2 "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo", R.06 "Vincoli di tutela e salvaguardia", R.07 "Vincoli aeroportuali, R.08 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" del Piano delle Regole.
- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l'Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell'intero ambito di trasformazione.

AMBITO DI TRASFORMAZIONE			SUPERFICIE TERRITORIALE (mq)	SPAZI A PARCO (PERMEABILI) (%ST)	FUNZIONI URBANE		EDILIZIA RESIDENZIALE SOCIALE		SLP MASSIMA ACCOGLIBILE (mq)	
					UT (mq/mq)	SLP (mq)	UT (mq/mq)	SLP (mq)		
ATU - AMBITI FERROVIARI (*)	FARINI-LUGANO	1	Farini-Lugano	629.300	≥65%					
	GRECO-BREDA	2	Greco-Breda	72.166	≥30%					
	LAMBRATE	3	Lambrate	70.716	≥35%					
	ROMANA	4	Romana	217.207	≥40%					
	ROGOREDO	5	Rogoredo	21.079	≥30%					
	PORTA GENOVA	6	Porta Genova	109.130	≥30%					
	SAN CRISTOFORO	7	San Cristoforo	171.683	100%					
ATU - AMBITI URBANI	COMPARTO SISTEMA CASERME(**)	8-A	Piazza d'Armi	618.075	≥50%	0,35	216.326	0,35	216.326	432.652
		8-B	Caserma Montello	71.683	≥30%	0,35	25.089	0,35	25.089	50.178
		8-C	Caserma Rubattino	81.881	≥30%	0,35	28.658	0,35	28.658	57.316
		8-D	Caserma Mameli	105.988	≥30%	0,35	37.096	0,35	37.096	74.192
		8-E	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	41.262	≥20%	0,35	14.442	0,35	14.442	28.884
	BOVISA(**)	9	Bovisa	846.666	≥10%					490.000
	STEPHENSON	10	Stephenson	446.030	≥20%	0,35	156.111	0,35 (***)	156.111	312.222
	TOFFETTI	11	Toffetti	86.616	≥45%	0,35	30.316	0,35 (***)	30.316	60.632
	RONCHETTO SUL NAVIGLIO	12	Ronchetto sul Naviglio	116.716	≥50%	-	-	0,35	40.851	40.851
	MAGAZZINI RACCORDATI STAZIONE CENTRALE	13	Magazzini raccordati Stazione Centrale	225.421	0%					slp esistente
	COMPARTO HOUSING SOCIALE PROVINCIA MILANO(**)	14-A	via Messina	32.955	≥40%	0,65	21.421	0,35	11.534	32.955
		14-B	via Litta Modignani	155.875	≥50%			0,65	101.319	101.319
		14-C	via Don Giovanni Calabria	72.456	≥50%			0,65	47.096	47.096
	PORTO DI MARE	15	Porto di Mare	364.910	≥50%	0,35	127.719			127.719

1.856.016 + SLP ESISTENTE ATU13

(\*) Dati quantitativi in corso di definizione all'interno della procedura di Accordo di Programma

(\*\*) Dati quantitativi indicativi definiti all'interno della procedura di Accordo di Programma

(\*\*\*) L'indice di 0,35 mq/mq avviene con le modalità individuate all'art. 5 comma 1.1.1 delle norme di attuazione del Documento di Piano

