



Comune di Milano

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

(ai sensi dell'art. 4 della LR 12/2005)

RAPPORTO AMBIENTALE FINALE

**Allegato 2. CARATTERIZZAZIONE DEGLI AMBITI DI
TRASFORMAZIONE ED EFFETTI ATTESI. SCHEDE**

Gennaio 2012

Il presente documento è stato predisposto dal Centro Studi PIM nell'ambito del Programma di Collaborazione con il Comune di Milano per l'anno 2011 (IST_13_11)

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del Rapporto Ambientale è composto da:

Centro Studi PIM

Franco Sacchi (Direttore Responsabile), Francesca Boeri (capo progetto) (*staff PIM*)
NQA (Sergio Malcevschi, Luca Bisogni, Anna Gallotti, Davide Bassi) (*collaboratori esterni*)

AMAT

Coordinamento

Paolo Riganti, Pietro Gargioni

Valutazioni di sostenibilità ambientale settore dei trasporti, civile e produzione di energia / analisi e valutazioni sulla qualità dell'aria, energia e rumore

Bruno Villavecchia, Marco Bedogni, Alberto Colombo, Paola Coppi, Valentina Bani

Analisi e valutazioni trasportistiche

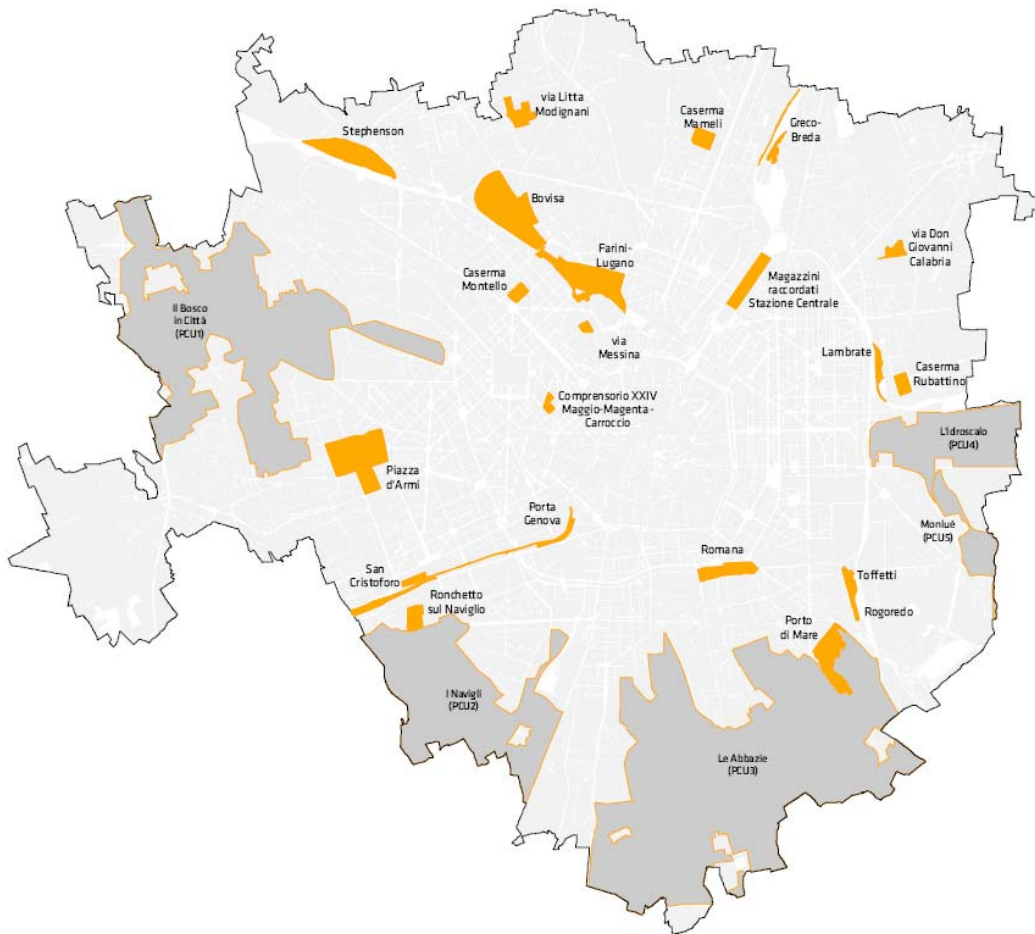
Luca Tosi, Giorgio Dahò, Roberto Porta

Camilla De Micheli, Stefano Amigoni

Valentino Sevino, Antonella Pulpito, Veronica Gaiani

ATU FARINI - LUGANO	4
ATU GRECO – BREDÀ.....	10
ATU LAMBRATE.....	15
ATU ROMANA.....	21
ATU ROGOREDO	27
ATU PORTA GENOVA.....	32
ATU SAN CRISTOFORO	40
ATU PIAZZA D'ARMI	46
ATU CASERMA MONTELLO	51
ATU CASERMA RUBATTINO	56
ATU CASERMA MAMELI	62
ATU COMPENSORIO XXIV MAGGIO-MAGENTA-CARROCCIO.....	67
ATU BOVISA.....	71
ATU STEPHENSON	76
ATU TOFFETTI.....	82
ATU RONCHETTO SUL NAVIGLIO	87
ATU MAGAZZINI RACCORDATI CENTRALE	93
ATU VIA MESSINA	99
ATU VIA LITTA MODIGNANI.....	104
ATU VIA DON GIOVANNI CALABRIA	109
ATU PORTO DI MARE.....	115

Gli ambiti di trasformazione



Nella sezione denominata “Relazione con gli obiettivi del Documento di Piano” vengono riportate le tabelle relative alla coerenza tra le strategie adottate dal Piano all’interno degli ambiti di trasformazione e gli obiettivi generali del Piano stesso, che sono di seguito riportati.

Obiettivi di DdP	
OB1	Riequilibrio di funzioni tra centro e periferia
OB2	Connettere i sistemi ambientali esistenti a nuovi grandi parchi urbani friuibili
OB3	Rafforzare il sistema di verde a scala locale
OB4	Promuovere un parco agricolo come eccellenza della città
OB5	Completare la riqualificazione del territorio contaminato o dismesso
OB6	Valorizzare le identità dei quartieri tutelando gli ambiti monumentali e paesaggistici
OB7	Ripristinare la funzione ambientale dei corsi d’acqua e dei canali
OB8	Modernizzare la rete di mobilità pubblica e privata in rapporto con lo sviluppo della città
OB9	Incrementare alloggi e soluzioni abitative anche temporanee a prezzi accessibili
OB10	Incentivare la presenza di lavoratori creativi e del terziario propulsivo
OB11	Supportare la politica di efficienza “20–20 by 2020” dell’UE a livello urbanistico, edilizio e logistico
OB12	Diffondere servizi alla persona alla scala del quartiere
OB13	Politica sulla temporaneità dei servizi e sull’accessibilità dei luoghi
OB14	Garantire qualità e manutenzione delle strutture destinate a servizio degli spazi pubblici
OB15	Incentivare i servizi privati di pubblico interesse attraverso il principio della sussidiarietà

Relativamente agli Ambiti di Trasformazione Periurbana, che ricalcano i confini dei Piani di Cintura Urbana previsti dal PTC del Parco Agricolo Sud Milano, la proposta di PGT rimanda alla normativa specifica dei PCU relativamente alle azioni di trasformazione che dovessero essere implementate. Di conseguenza, sebbene indicati dal PGT quali ambiti di trasformazione, non verranno valutati in questa sede.

Ai fini della predisposizione delle schede seguenti si sono utilizzati per i parametri urbanistici i dati contenuti nell’Allegato 3 del Piano in approvazione. Per gli abitanti potenziali, e i relativi calcoli dei consumi e delle emissioni, si sono utilizzate le indicazioni fornite dall’Amministrazione Comunale che tengono anche conto delle modifiche ai fini dell’approvazione.

AREA DI TRASFORMAZIONE FARINI- LUGANO (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 629.300 m²

S.l.p. massima accoglibile: 540.000 m²

Abitanti teorici: 8.100

Addetti commercio: 1.350

Addetti terziario: 2.250

STRATEGIE GENERALI

L'ambito di trasformazione urbana "Farini" 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 (Sempione). 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.

AREA DI TRASFORMAZIONE FARINI- LUGANO (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	■	■	§	■ nota 1			○ nota 2	■	■	# nota 3				

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati ○
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 – verifica dei condizionamenti di destinazione d'uso in funzione degli esiti delle bonifiche
 nota 2 – necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità
 nota 3 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi di trasformazione rispetto agli obiettivi UE

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Ring dei Viali delle Regioni
- L'Arco Verde dei Giardini Lombardi
- La Circle Line del Ferro

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA'...)

L'area è rappresentata dallo scalo ferroviario Farini, oggi in parte dismesso ed in parte interessato da officine ferroviarie e depositi; una zona è ancora occupata da strutture della Dogana e della Guardia di Finanza che nel 2004 sono state cedute dallo Stato ai Fondi Immobiliari Pubblici, in vista di una successiva razionalizzazione. L'area, inserita in un contesto urbanizzato, è servita dalla stazione

AREA DI TRASFORMAZIONE FARINI- LUGANO (ATU)

Lancetti del passante ferroviario e dalla stazione di Milano Porta Garibaldi, oltre che dalla rete urbana tranviaria e filoviaria; tuttavia, essa si pone come frattura nel tessuto edificato tra le aree Bovisa/Dergano/Isola a nord e le aree Ghisolfi/Porta Volta a sud.

Le funzioni urbanistiche prevalenti dell'intorno sono quella residenziale a sud e quella produttiva a nord, con presenza di qualche edificio scolastico a servizio della zona.

La porzione nord-orientale dell'area è classificata come potenzialmente contaminata al censimento dei siti contaminati 2007.

All'interno dell'ambito ricade un'antenna per la telefonia.

Sempre all'interno dell'area, in via Calvino, è presente un impianto per la messa in riserva e il recupero di rifiuti speciali non pericolosi.

Sul confine occidentale è presente un vincolo monumentale relativo alla zona di rispetto della "Villa Simonetta" sede della Civica scuola di musica.

La porzione meridionale ricade all'interno dell'area di rispetto del Cimitero Monumentale, mentre a nord est l'area confina con l'area di rispetto di un pozzo.



- Impianti smaltimento rifiuti
- Bonifica in corso
- Da bonificare
- Parzialmente bonificato
- Potenzialmente contaminato
- Pozzi
- Fasce rispetto pozzi pubblici 200 m



- Pgt-verde in programmazione
- Pgt-verde esistente
- Pgt-verde di progetto aree margine
- Pdv-filari alberati da riqualificare
- Pdv-verde di progetto su servizi
- Pdv-verde di progetto
- Pdv-verde da riqualificare

AREA DI TRASFORMAZIONE FARINI- LUGANO (ATU)



Rete_viaria_pugt	
LEG_STATO	
—	ESISTENTE
—	IPOTESI PGT
—	PROGRAMMATA



Catalogo_fs-fnm_mm	
LEG_STATO	
●	ESISTENTE
●	IPOTESI PGT
●	PROGRAMMATA

Catalogo_trasporto_publico	
LEG_STATO	
—	ESISTENTE
—	IPOTESI PGT
—	PROGRAMMATA

Fasce di rispetto Pozzi	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Aree verdi urbane	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Aree industriali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Ferrovia	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Fascia di rispetto cimitero	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

AREA DI TRASFORMAZIONE FARINI- LUGANO (ATU)

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
1.532.650	32.036	53.384	1.618.070	1.294.456	3.546	4.649	33.890

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Farini-Lugano	ATU - Ambiti ferroviari	I nuovi volumi ricadranno in parte su aree già edificate o occupate da strutture ferroviarie. Il verde di progetto consente di rigenerare vaste aree attualmente occupate da strutture ferroviarie. Previsione potenzialmente significativamente positiva riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco compatto pari al 65% della superficie territoriale, calcolata escludendo le aree destinate alla mobilità e le aree ferroviarie strumentali.
- Superficie complessiva degli spazi pubblici non inferiore al 60% della superficie territoriale dell'ambito, calcolata considerando tutte le aree oggetto di interventi di riqualificazione.
- 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 Strada Interquartiere 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.

AREA DI TRASFORMAZIONE FARINI- LUGANO (ATU)

- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Fatto salvo quanto già definito all'interno della documentazione relativa all'AdP Scali Ferroviari il cui iter è attualmente in corso, si riportano alcune indicazioni di approfondimento che possano configurarsi quali integrazioni:

1. Trattandosi di suoli attualmente occupati da sedime ferroviario sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Valutare la possibilità dell'utilizzo del tracciato ferroviario funzionante come elemento portante di un sistema verde che corra ai suoi lati.
4. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi presenti lungo via Principe Eugenio.
5. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
6. Trattandosi di un ambito che mira alla ricucitura tra porzioni di città cresciute in epoche differenti e con funzioni differenti, sarebbe opportuno progettare la viabilità interna e la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti.
7. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili".

AREA DI TRASFORMAZIONE GRECO - BREDA (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 72.166 m²

S.l.p. massima accoglibile: 33.000 m²

Abitanti teorici: 495

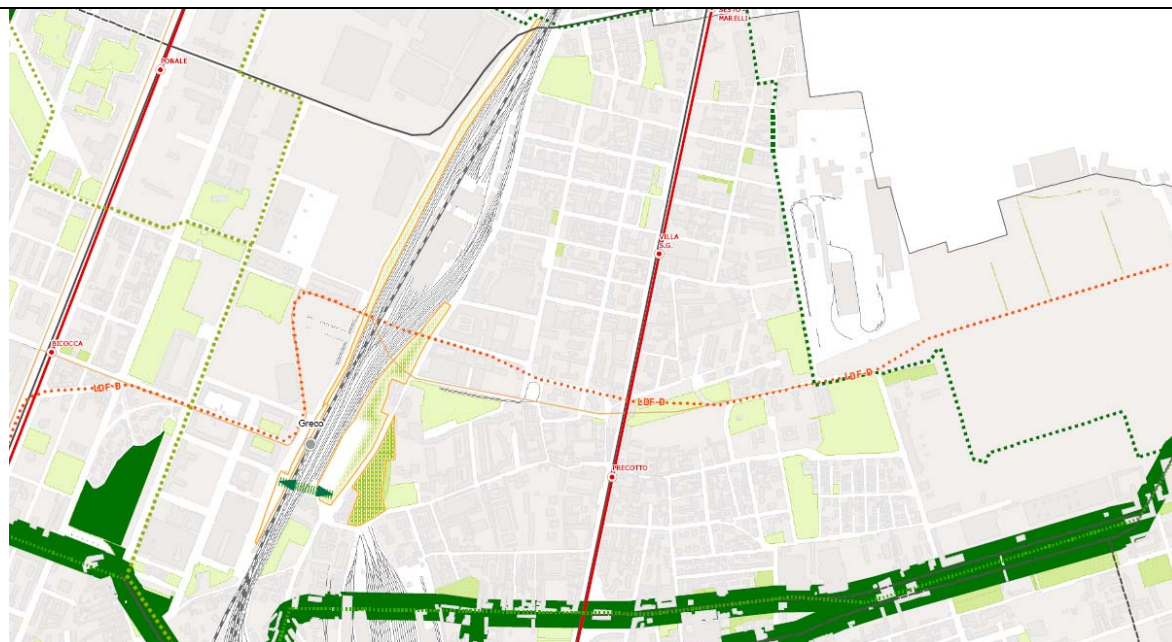
Addetti commercio: 83

Addetti terziario: 138

STRATEGIE GENERALI

L'ambito di trasformazione urbana "Greco-Pirelli" 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 "Filo Rosso" nel tessuto perturbano 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.

AREA DI TRASFORMAZIONE GRECO - BREDA (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	■	O nota 1					O nota 2							

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

nota 2 - necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili
- L'Arco Verde dei Giardini Lombardi
- La Circle Line del Ferro
- L'interquartiere

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'ambito riguarda un'area appartenente alle reti ferroviarie e spazi accessori ed è inserita in un contesto di insediamenti industriali, artigianali e commerciali.

Nella porzione sud - orientale dell'ambito, che confina con tessuto residenziale denso, ad est di via Breda, è presente un'area destinata a orti familiari.

AREA DI TRASFORMAZIONE GRECO - BREDA (ATU)

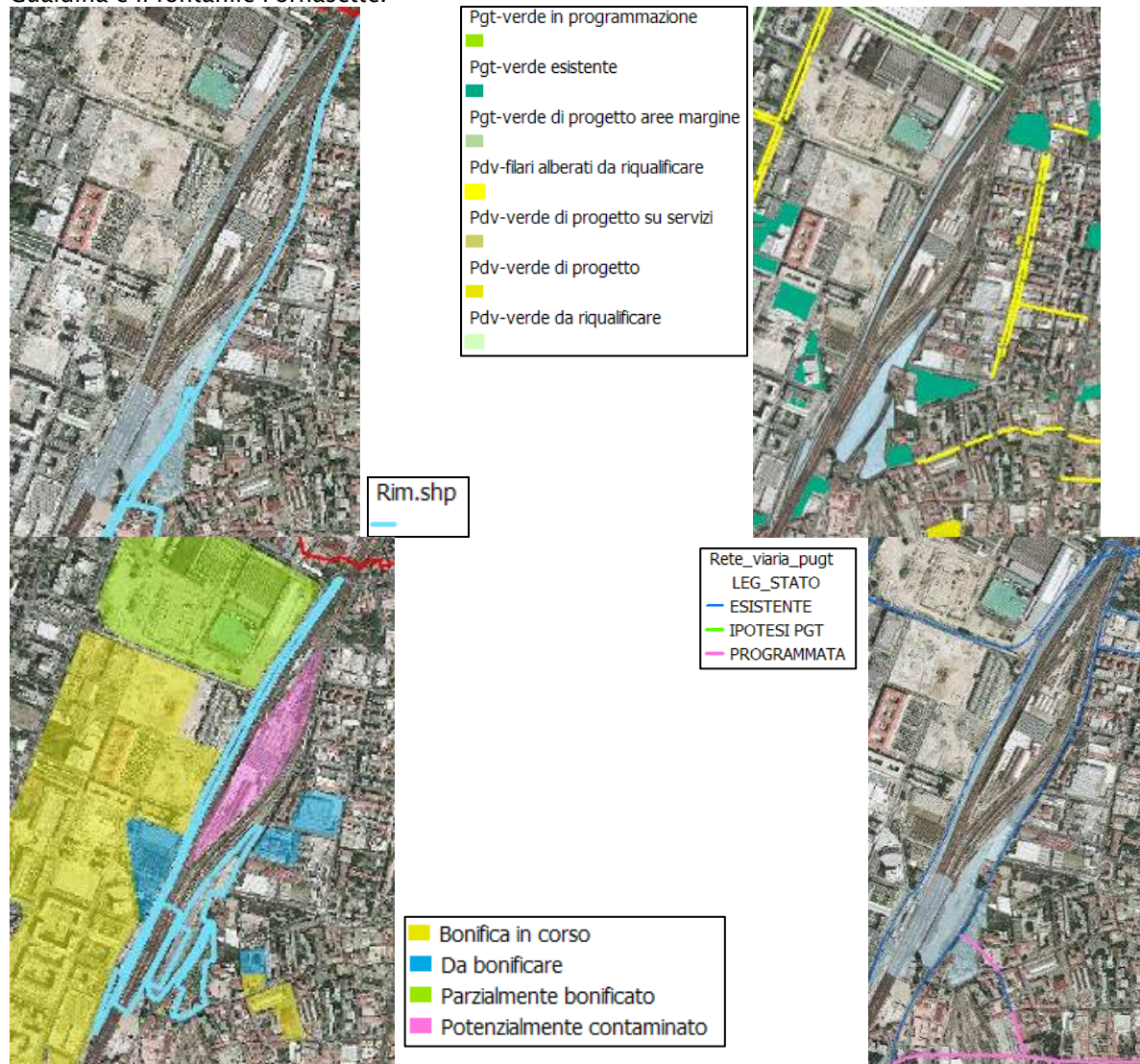
In seguito alla dismissione delle fabbriche Pirelli, la zona è stata fortemente modificata dal punto di vista urbanistico a seguito dell'operazione di riqualificazione, portando alla nascita di un nuovo quartiere moderno, al cui interno sono presenti la nuova Università della Bicocca ed il Teatro degli Arcimboldi.

Secondo il censimento del 2007, l'ambito è circondato da alcune aree contaminate o potenzialmente contaminate, tra cui spiccano:

- in via Sesto San Giovanni, l'industria meccanica ex Oferwalits, da bonificare,
- in viale Sarca la Pirelli - Bicocca, in fase di bonifica,
- in viale Sarca, la Ansaldo, industria metallurgica parzialmente bonificata,
- ad est, lo scalo ferroviario dismesso Greco Martesana, potenzialmente contaminato,
- in via Breda, un'officina meccanica dismessa da bonificare e in via Frigia un'industria meccanica dismessa da bonificare.

Immediatamente all'esterno del limite orientale, in via Breda, sono posizionate due antenne per la telefonia.

Tra le due porzioni collocate a sud - est, lungo i confini dell'ambito, scorrono, tombinati, la roggia Gualdina e il fontanile Fornasette.



AREA DI TRASFORMAZIONE GRECO - BREDA (ATU)



Catalogo_fs-fnm_mm	
LEG_STATO	● ESISTENTE
	● IPOTESI PGT
	● PROGRAMMATA
Catalogo_trasporto_publico	
LEG_STATO	— ESISTENTE
	— IPOTESI PGT
	— PROGRAMMATA

Idrografia	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Ferrovia	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno (solo residenti)
93.662	1.958	3.262	98.882	79.106	217	284	2.071

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Greco-Breda	ATU - Ambiti ferroviari	I nuovi volumi ricadranno in parte su aree già edificate o urbanizzate. Il verde di progetto interessa aree attualmente parzialmente grigie e riqualifica aree verdi esistenti. Previsione potenzialmente positiva riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

AREA DI TRASFORMAZIONE GRECO - BRED A (ATU)**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.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Fatto salvo quanto già definito all’interno della documentazione relativa all’AdP Scali Ferroviari il cui iter è attualmente in corso, si riportano alcune indicazioni di approfondimento che possano configurarsi quali integrazioni:

1. Trattandosi di suoli attualmente occupati da sedime ferroviario sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all’ambito occorre prestare attenzione all’equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Valutare la possibilità dell’utilizzo del tracciato ferroviario funzionante come elemento portante di un sistema verde che corra ai suoi lati.
4. Un’attenzione particolare andrà riservata al collegamento degli spazi tra i due lati della via Breda garantendo la sicurezza degli attraversamenti pedonali che devono essere localizzati considerando anche la presenza di una linea di trasporto pubblico che effettua una fermata in corrispondenza dell’ambito.
5. Nella progettazione del sistema del verde interno all’ambito sarebbe opportuno creare un legame con l’area verde presente in via Rucellai.
6. Nella distribuzione dei volumi all’interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
7. Per la massimizzazione della qualità dell’abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell’inquinamento acustico dei locali maggiormente “sensibili” data la vicinanza alla ferrovia.

AREA DI TRASFORMAZIONE LAMBRATE (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 70.716 m²

S.l.p. massima accoglibile: 34.000 m²

Abitanti teorici: 510

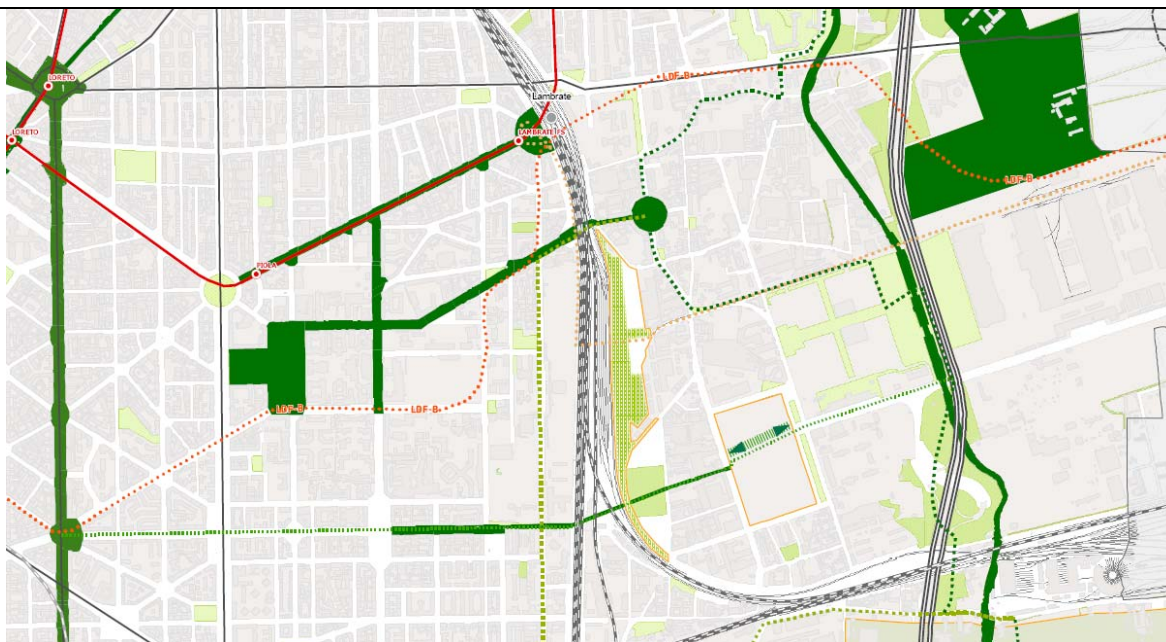
Addetti commercio: 85

Addetti terziario: 142

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 (B) di collegamento tra la stazione di Lambrate e Noverasco verso sud e l'asse della Cassanese verso est, ma anche dal miglioramento e potenziamento della rete di trasporto pubblico di collegamento alle funzioni localizzate all'interno del PRU Rubattino.

AREA DI TRASFORMAZIONE LAMBRATE (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	○ nota 1	○ nota 1					○ nota 2	■	■	○ nota 3				

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati ○
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni con particolare attenzione alle relazioni col sistema del Fiume Lambro

nota 2 - necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

nota 3 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi di trasformazione rispetto agli obiettivi UE

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Parco dello Sport del Lambro
- La Circle Line del Ferro
- Le Porte Verdi del Lambro in città

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'area interessata dalla riqualificazione (ex scalo ferroviario) è sita a est del centro storico tra la cintura ferroviaria e le vie San Faustino e Saccardo, ed è prossima alla stazione ferroviaria e alla stazione metropolitana di Lambrate. L'area confina ad est con un contesto di insediamenti industriali,

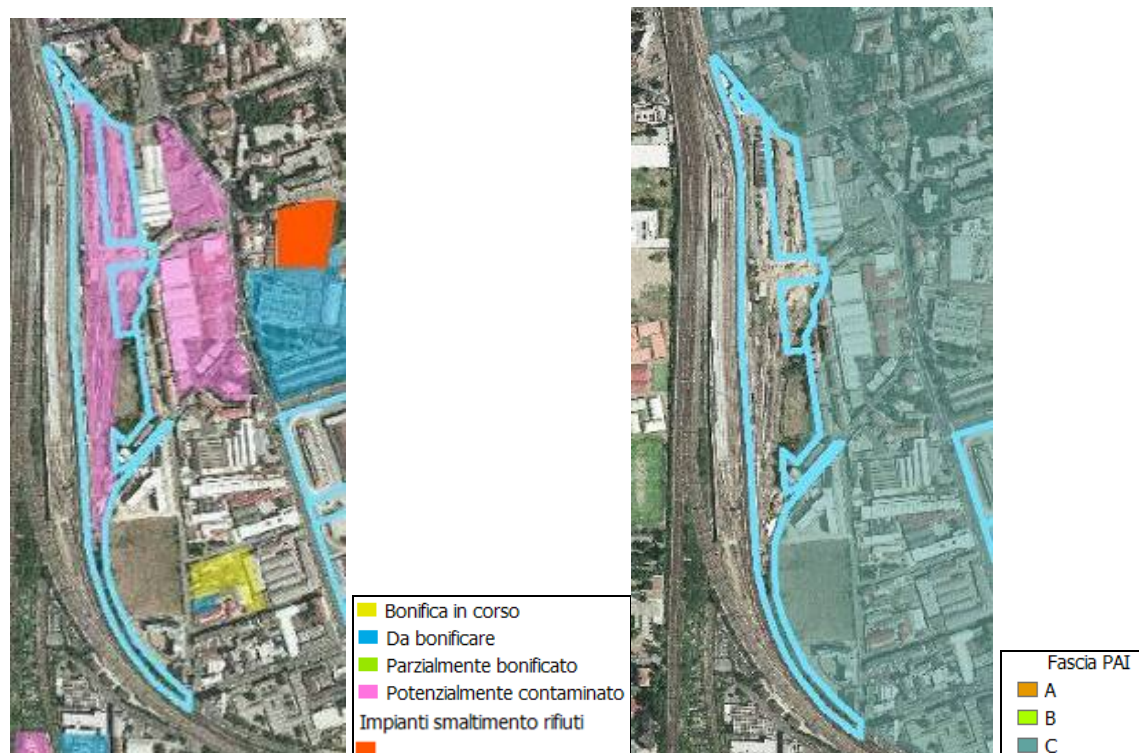
AREA DI TRASFORMAZIONE LAMBRATE (ATU)

artigianali e commerciali. Lungo il confine orientale, sono presenti, tuttavia, anche un nucleo di tessuto residenziale discontinuo e un'area a seminativo semplice.

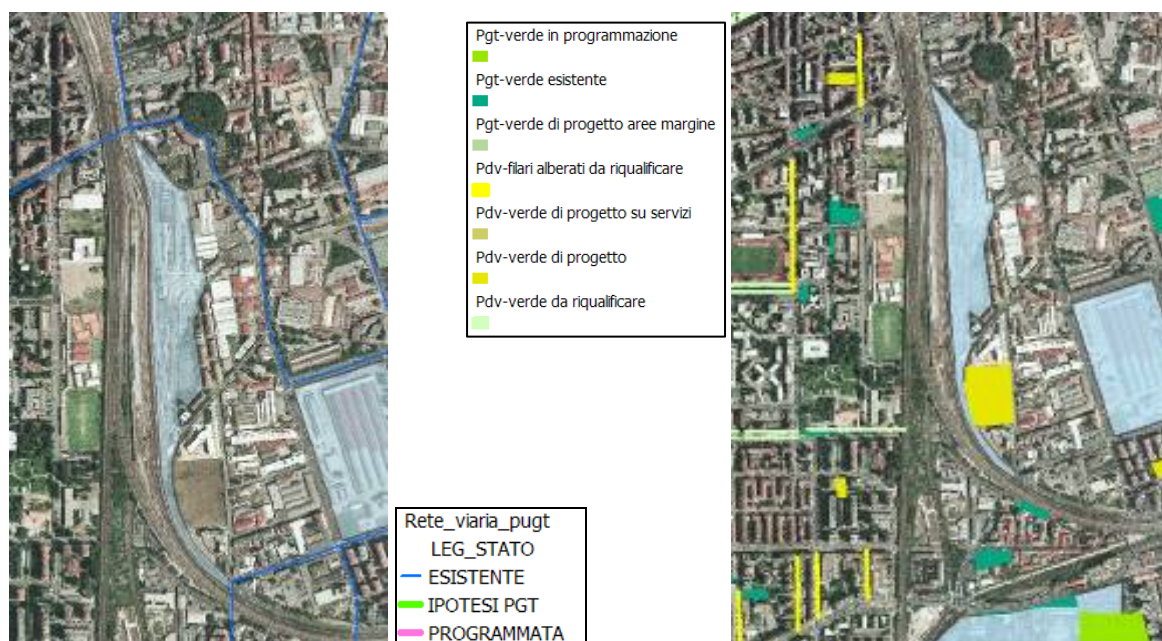
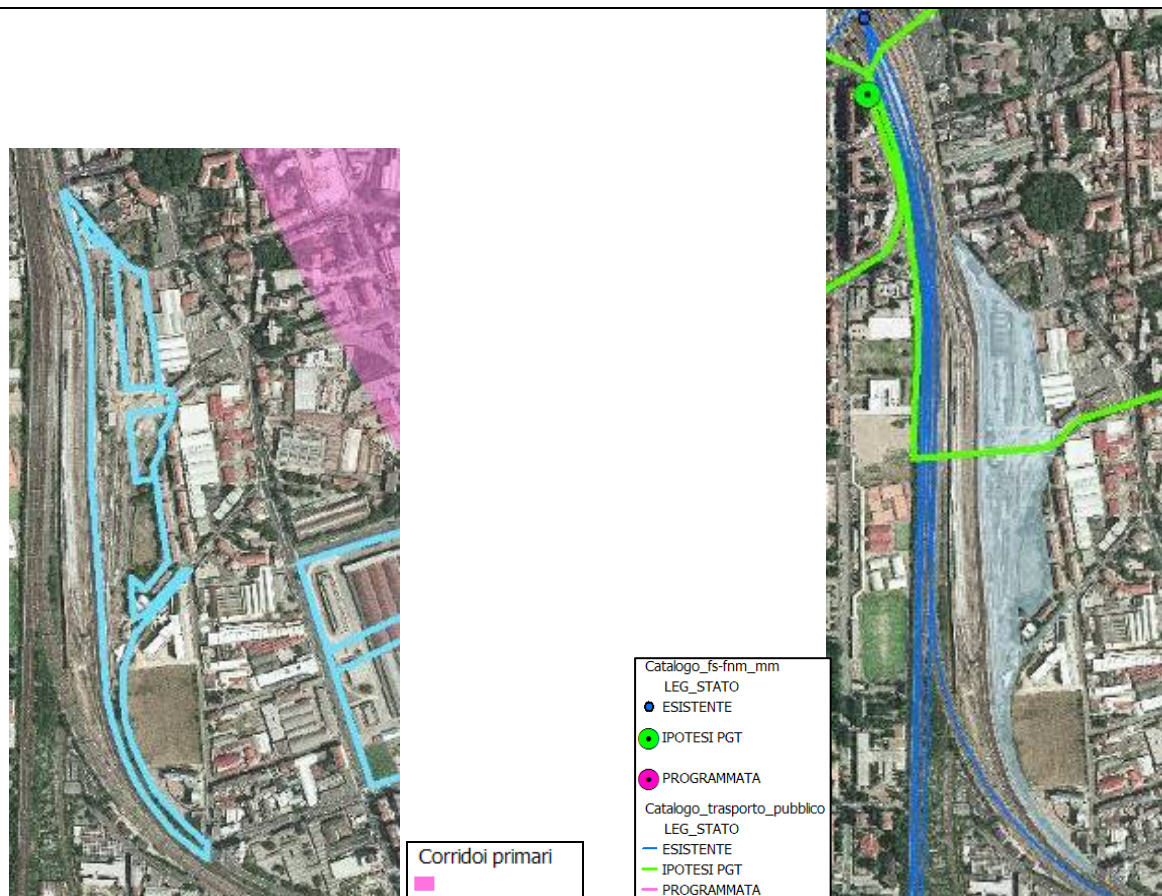
L'area è inserita in un contesto urbanizzato. Si segnala la presenza di diversi bersagli sensibili: nell'intorno sono, infatti, presenti numerose scuole, soprattutto a ovest dell'area, ma anche case di cura (lungo via San Faustino). Le aree verdi nella zona risultano frammentate e non costituiscono componenti naturalistiche e paesaggistiche di pregio; è da segnalare come unica presenza significativa di area a verde il parco realizzato con la trasformazione dell'ex Innocenti-Maserati, ad est.

Secondo il censimento del 2007, parte dell'area è classificata come sito potenzialmente contaminato. Ad est dell'ambito, inoltre, sono localizzate altre aree potenzialmente contaminate e da bonificare.

L'ambito confina ad est ed è in parte ricompresa nella fascia C individuata dal PAI relativa al fiume Lambro.



AREA DI TRASFORMAZIONE LAMBRATE (ATU)



AREA DI TRASFORMAZIONE LAMBRATE (ATU)

Fascia PAI C	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Elementi RER	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Strade storiche	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Ferrovia	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
96.500	2.017	3.361	101.878	81.503	223	293	2.134

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Lambrate	ATU - Ambiti ferroviari	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente occupate da strade e piazzali. Il verde di progetto consente di rigenerare vaste aree attualmente occupate da strutture ferroviarie. Previsione potenzialmente significativamente positiva riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene

AREA DI TRASFORMAZIONE LAMBRATE (ATU)

riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;

- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

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.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Fatto salvo quanto già definito all'interno della documentazione relativa all'AdP Scali Ferroviari il cui iter è attualmente in corso, si riportano alcune indicazioni di approfondimento che possano configurarsi quali integrazioni:

1. Trattandosi di suoli attualmente occupati da sedime ferroviario sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di mitigazione delle criticità indotte dalla vicinanza della ferrovia e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
4. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili" data la vicinanza alla ferrovia.
5. Valutare come prioritaria la possibilità offerta dall'ambito di aprire una connessione est-ovest al di sotto della cintura ferroviaria.

AREA DI TRASFORMAZIONE ROMANA (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 217.207 m²

S.l.p. massima accoglibile: 163.000 m²

Abitanti teorici: 2.445

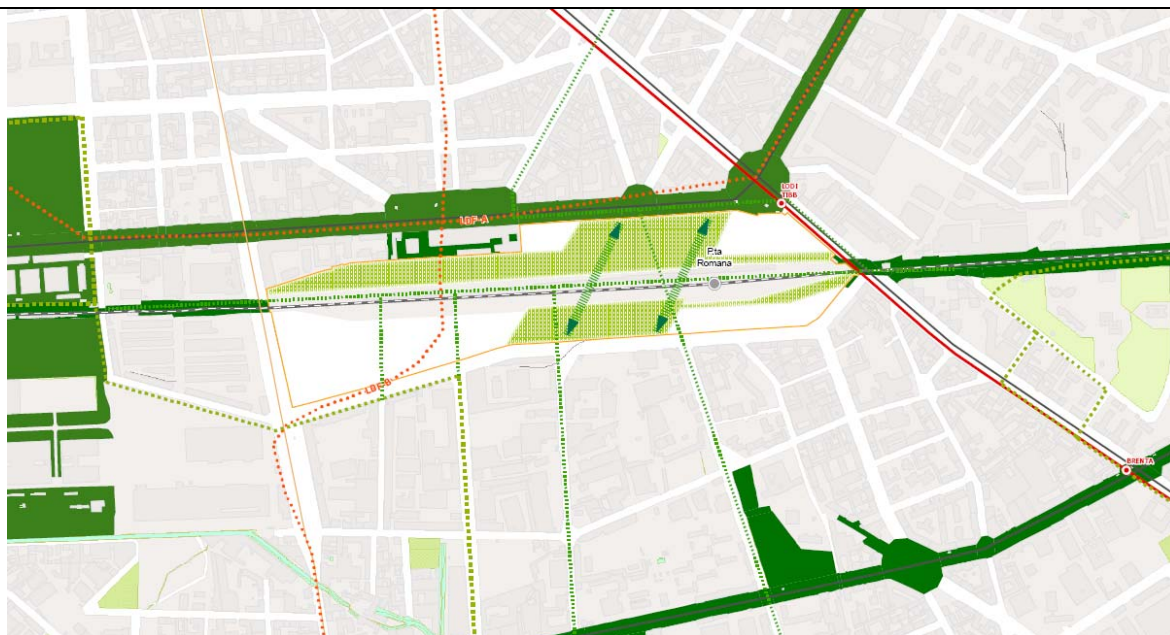
Addetti commercio: 408

Addetti terziario: 679

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 interesseranno l'area sia tangenzialmente in direzione est-ovest, che nord-sud (linee di forza A e B).

AREA DI TRASFORMAZIONE ROMANA (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	O nota1	O nota 1			O nota 1		O nota 2	O nota 1		O nota 3		O nota 2		

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferene §

nota 1 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

nota 2 – necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

nota 3 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi di trasformazione rispetto agli obiettivi UE

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Ring dei Viali delle Regioni
- La Circle Line del Ferro
- La Greenway sud, la ferrovia tra S. Cristoforo e Rogoredo

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA'....)

L'ambito riguarda un'area occupata da infrastrutture ferroviarie e dai relativi spazi accessori, per la maggior parte occupata dallo scalo oggi dimesso, oltre che dalla linea ferroviaria attiva Milano–cintura sud. Lo scalo ferroviario confina con tessuti urbani differenti, prevalentemente residenziali nella parte nord, lungo viale Isonzo, e industriali o terziari a sud, intorno a via Brembo. Nei pressi dell'area sono presenti i nuovi quartieri residenziali

AREA DI TRASFORMAZIONE ROMANA (ATU)

sorti dalla trasformazione delle aree industriali dell'O.M. e del T.I.B.B. e grandi funzioni urbane di eccellenza quali l'Università Bocconi. Le aree a verde presenti nell'intorno sono costituite principalmente da elementi di arredo urbano, ad eccezione dello storico Parco Ravizza che si affaccia su Viale Toscana e dei nuovi parchi all'interno delle aree di trasformazione ex OM e TIBB.

Parte dell'area ricade all'interno dell'area di rispetto di pozzi pubblici.

Il Cavo Redefossi scorre poco a nord est del confine nord orientale dell'ambito. L'ambito è attraversato, inoltre, dalla Roggia dell'Ospedale e dal Cavo Annoni - Melzi (entrambi tombinati).

Due strade storiche lambiscono i confine dell'ambito: ad occidente Via Ripamonti e ad oriente Corso Lodi.

All'interno dell'ambito ricadono due antenne per la telefonia.

Secondo il censimento del 2007, l'area è classificata come sito potenzialmente contaminato. A sud, inoltre, sono localizzate altre aree potenzialmente contaminate e da bonificare.



- Siti contaminati
- Bonifica in corso
 - Da bonificare
 - Parzialmente bonificato
 - Potenzialmente contaminato



- Reticolo idrico principale
- Reticolo idrico minore
- Pozzi
- Fasce rispetto pozzi pubblici 200m



- Rete_viaria_pugt
- LEG_STATO
- ESISTENTE
- IPOTESI PGT
- PROGRAMMATA

AREA DI TRASFORMAZIONE ROMANA (ATU)



Catalogo_fs-fnm_mm	
LEG_STATO	● ESISTENTE
	● IPOTESI PGT
	● PROGRAMMATA
Catalogo_trasporto_pubblico	
LEG_STATO	— ESISTENTE
	— IPOTESI PGT
	— PROGRAMMATA



Pgt-verde in programmazione	■
Pgt-verde esistente	■
Pgt-verde di progetto aree margine	■
Pdv-filari alberati da riqualificare	■
Pdv-verde di progetto su servizi	■
Pdv-verde di progetto	■
Pdv-verde da riqualificare	■

Idrografia	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Fasce di rispetto Pozzi	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Strade storiche	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Aree industriali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Ferrovia	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

AREA DI TRASFORMAZIONE ROMANA (ATU)

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
462.633	9.670	16.114	488.417	390.734	1.071	1.403	10.230

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Romana	ATU - Ambiti ferroviari	Le nuove edificazioni porteranno ad una riduzione di superfici incolte vegetate e in parte riguarderanno aree occupate da strutture ferroviarie. Il verde di progetto consente di rigenerare solo suolo attualmente occupato dalle strutture ferroviarie. Previsione potenzialmente positiva riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

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.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Fatto salvo quanto già definito all'interno della documentazione relativa all'AdP Scali Ferroviari il cui iter è attualmente in corso, si riportano alcune indicazioni di approfondimento che possano configurarsi quali integrazioni:

AREA DI TRASFORMAZIONE ROMANA (ATU)

1. Trattandosi di suoli attualmente occupati da sedime ferroviario sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Valutare la possibilità dell'utilizzo del tracciato ferroviario funzionante come elemento portante di un sistema verde che corra ai suoi lati.
4. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi presenti in Piazza Trento e via Crema permettendone una riqualificazione generale. Sarebbe inoltre opportuna l'individuazione di un percorso ciclopedonale protetto diretto al Parco Ravizza. Sarebbe inoltre opportuno creare un collegamento pedonale tra la fermata ferroviaria di Porta Romana ed il capolinea dei filobus in viale Isonzo.
5. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
6. Trattandosi di un ambito che mira alla ricucitura tra porzioni di città cresciute in epoche differenti e con funzioni differenti, sarebbe opportuno progettare la viabilità interna e la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti. In particolare dovrebbe essere sfruttata paesaggisticamente il dislivello esistente tra il sedime ferroviario e i cavalcavia di via Ripamonti e corso Lodi.
7. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili".

AREA DI TRASFORMAZIONE ROGOREDO (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 21.079 m²

S.l.p. massima accoglibile: 22.000 m²

Abitanti teorici: 330

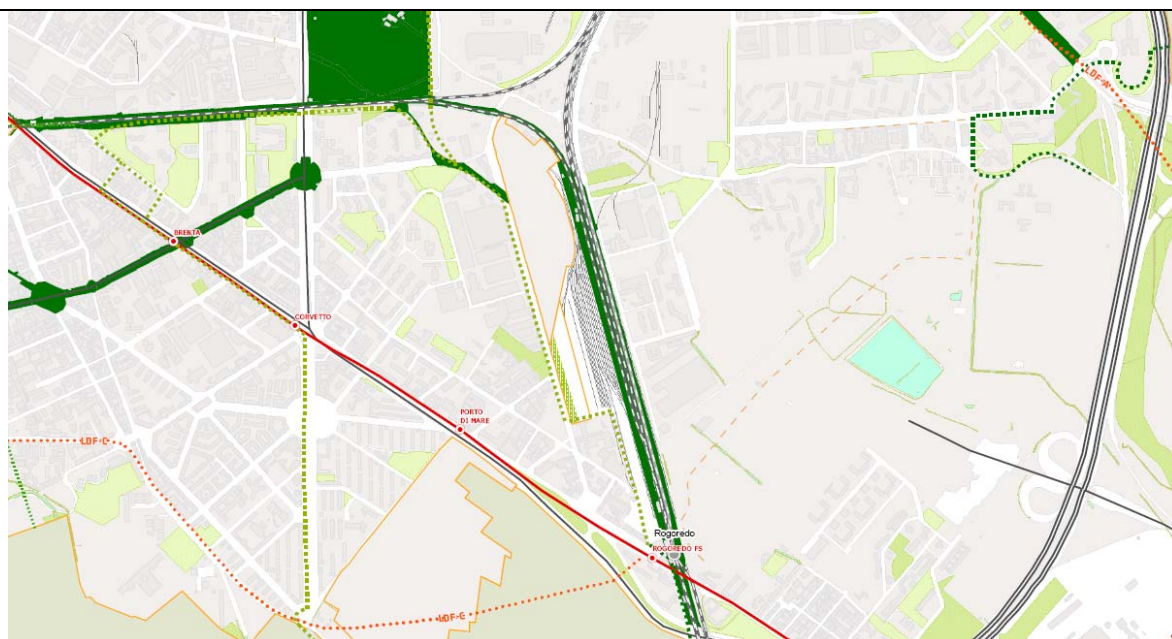
Addetti commercio: 55

Addetti terziario: 92

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.

AREA DI TRASFORMAZIONE ROGOREDO (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
	O nota 1	O nota 1			O nota 1		O nota 2	O nota 1	O nota 1	O nota 3	O nota 1-2	O nota 1-2		

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

nota 2 - necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

nota 3 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi di trasformazione rispetto agli obiettivi UE

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- La Circle Line del Ferro
- La Greenway sud, la ferrovia tra S. Cristoforo e Rogoredo

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'ambito, interessato dall'ex scalo merci, è prossimo alla stazione di Milano Rogoredo ed è inserito in un contesto urbanizzato. Esso confina a ovest e a nord con un'ampia zona di insediamenti industriali, artigianali e commerciali. Nel contesto sono presenti alcuni episodi significativi di sistemazioni a verde, anche se non direttamente adiacenti all'area di trasformazione: a nord Parco Alessandrini, a est, oltre la linea ferroviaria, il parco "Trapezio" in realizzazione l'area Montecity e a sud-est, oltre la via

AREA DI TRASFORMAZIONE ROGOREDO (ATU)

Emilia, il parco Cassinis, interno al Parco Agricolo Sud Milano.

La Roggia Gerenzana scorre tombinata attraverso l'ambito.

Ad ovest sorge un impianto per la messa in riserva e recupero di rifiuti speciali non pericolosi.

Secondo il censimento del 2007, lo scalo di Rogoredo è classificato come sito potenzialmente contaminato.



- Bonifica in corso
- Da bonificare
- Parzialmente bonificato
- Potenzialmente contaminato



Reticolo idrico minore



- Rete_viaia_pugt
- LEG_STATO
- ESISTENTE
- IPOTESI PGT

- Rete_viaia_pugt
- LEG_STATO
- ESISTENTE
- IPOTESI PGT
- PROGRAMMATA
- Catalogo_fs-fnm_mm
- LEG_STATO
- ESISTENTE
- IPOTESI PGT
- PROGRAMMATA



AREA DI TRASFORMAZIONE ROGOREDO (ATU)



Pgt-verde in programmazione	■
Pgt-verde esistente	■
Pgt-verde di progetto aree margine	■
Pdv-filari alberati da riqualificare	■
Pdv-verde di progetto su servizi	■
Pdv-verde di progetto	■
Pdv-verde da riqualificare	■

Idrografia	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Strade storiche	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Antenne	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Ferrovie	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
62.441	1.305	2.175	65.921	52.737	144	189	1.381

AREA DI TRASFORMAZIONE ROGOREDO (ATU)

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Rogoredo	ATU - Ambiti ferroviari	I nuovi volumi ricadranno in parte su aree attualmente impegnate dalle strutture ferroviarie e in parte su aree già urbanizzate. Il verde di progetto consente di rigenerare suolo attualmente occupato da superfici edificate e da infrastrutture stradali. Previsione potenzialmente positiva riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

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.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Fatto salvo quanto già definito all'interno della documentazione relativa all'AdP Scali Ferroviari il cui iter è attualmente in corso, si riportano alcune indicazioni di approfondimento che possano configurarsi quali integrazioni:

1. Trattandosi di suoli attualmente occupati da sedime ferroviario sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione del verde e della distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli e creare un collegamento con quanto previsto nel limitrofo ambito di trasformazione.
3. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili" in considerazione della vicinanza della ferrovia e di aree logistiche attualmente funzionanti.

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTA GENOVA (ATU)**LOCALIZZAZIONE****CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE**

S.T.: 109.130 m²

S.l.p. massima accoglibile: 47.000 m²

Abitanti teorici: 705

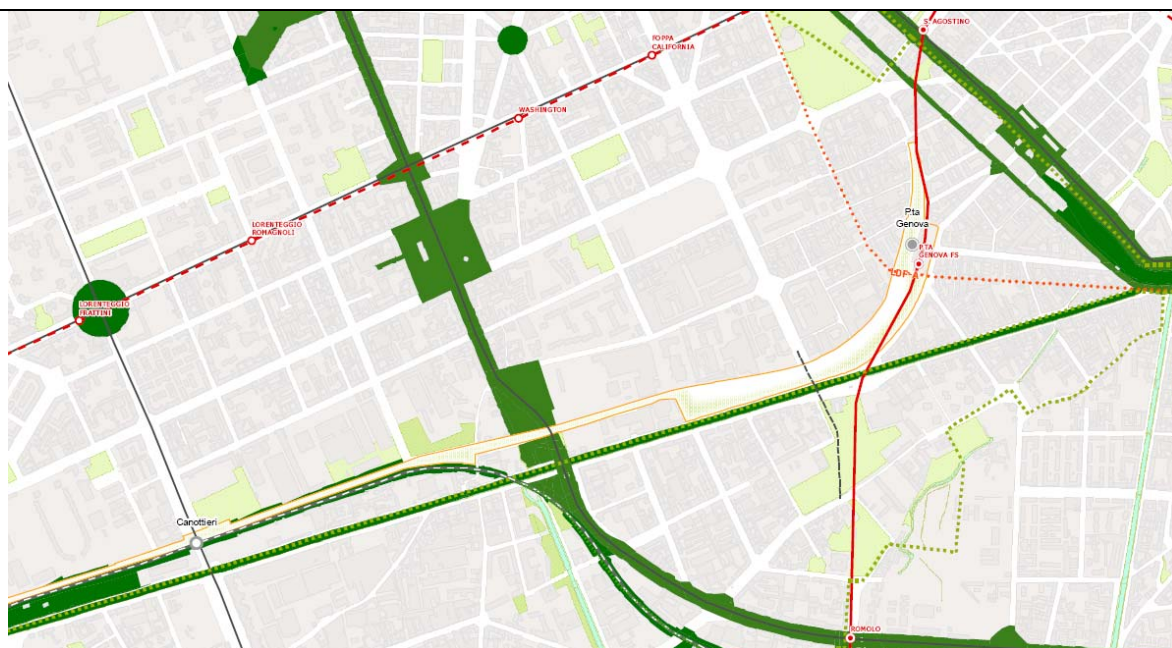
Addetti commercio: 118

Addetti terziario: 196

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 ciclopedonali 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" e dalla Linea di Forza A

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTA GENOVA (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	O nota 1	O nota 1			# nota 1	O nota 1	O nota 2		#	O nota 3		O nota 1		

Coerenza piena ■

Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O

Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #

Non coerente @

Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

nota 2 - necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

nota 3 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi di trasformazione rispetto agli obiettivi UE

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Ring dei Viali delle Regioni
- Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili
- La Circle Line del Ferro
- La Greenway sud, la ferrovia tra S. Cristoforo e Rogoredo
- Il Fiume di Milano

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA')

L'ambito riguarda un'area occupata da infrastrutture ferroviarie e dai relativi spazi accessori ed è circondato da tessuto residenziale denso, tessuto residenziale discontinuo e insediamenti industriali,

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTA GENOVA (ATU)

artigianali e commerciali. Nelle aree limitrofe sono presenti anche impianti sportivi, parchi e giardini. L'area rappresenta attualmente una frattura netta tra il tessuto residenziale, impostato sulle strade che si dipartono dalla stazione (corso Colombo/corso Genova, via Vigevano, via Casale), ed il tessuto sviluppatosi intorno a via Savona, interessato, in anni recenti, da rilevanti trasformazioni funzionali. L'ambito è lambito nella porzione orientale dal corso del Naviglio Grande ed è attraversato dall'Olonina che, in questo tratto, scorre tombinato.

L'ambito è attraversato dalla fascia di rispetto di 150 dell'Olonina.

Un elettrodotto della tensione di 130 kV attraversa la porzione occidentale dell'ambito.



Nelle vicinanze dell'ambito, oltre il Naviglio, si trova la via Valenza che costituisce il tratto urbano della strada storica "Vigevanese".

Secondo il censimento del 2007, parte dello scalo di Porta Genova è classificata come sito potenzialmente contaminato. Nei dintorni dell'area, inoltre, sono presenti diversi siti da bonificare e potenzialmente contaminati. Quasi tutta l'area ricade in una zona vincolata come bellezza d'insieme ex L. 1497 e in un ambito di rilevanza paesistica. Sul confine orientale, è segnalato un edificio con vincolo monumentale ex D.Lgs. 490/99, la scuola materna parrocchiale e asilo nido.




AREA DI TRASFORMAZIONE PORTA GENOVA (ATU)







Dlgs 490- bellezze insieme

Linee elettriche




 fasce di rispetto 150 m

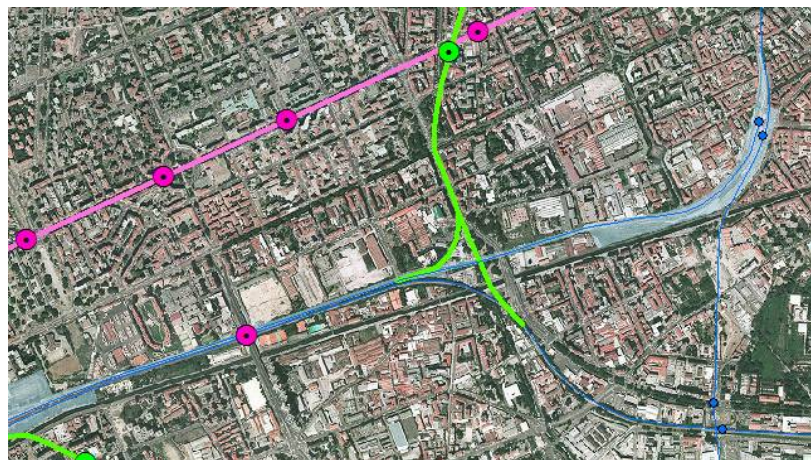


 Bonifica in corso
 Da bonificare
 Parzialmente bonificato
 Potenzialmente contaminato

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTA GENOVA (ATU)



Rete_viaria_pugt
 LEG_STATO
 — ESISTENTE
 — IPOTESI PGT
 — PROGRAMMATA



Catalogo_fs-fnm_mm
 LEG_STATO
 ● ESISTENTE
 ● IPOTESI PGT
 ● PROGRAMMATA
 Catalogo_trasporto_publico
 LEG_STATO
 — ESISTENTE
 — IPOTESI PGT
 — PROGRAMMATA



Pgt-verde in programmazione
 Pgt-verde esistente
 Pgt-verde di progetto aree margine
 Pdv-filari alberati da riqualificare
 Pdv-verde di progetto su servizi
 Pdv-verde di progetto
 Pdv-verde da riqualificare

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTA GENOVA (ATU)

Idrografia	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Fasce di rispetto Pozzi	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree a bassa soggiacenza falda	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli Paesistici	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Strade storiche	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Aree industriali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Elettrodotti	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Antenne	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Ferrovia	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Progetto NAVIGLI	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
133.397	2.788	4.646	140.832	112.666	309	405	2.950

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Porta Genova	ATU - Ambiti ferroviari	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente impegnate dalle strutture ferroviarie. Il verde di progetto consente di rigenerare suolo attualmente occupato da infrastrutture stradali legate alla funzione ferroviaria e di riqualificare una porzione delle aree di pertinenza della linea ferroviaria. Previsione potenzialmente modesta riguardo alla rigenerazione del suolo.

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTA GENOVA (ATU)

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di spazi pubblici e di uso pubblico 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.
- Riqualficazione 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 contermina.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Fatto salvo quanto già definito all'interno della documentazione relativa all'AdP Scali Ferroviari il cui iter è attualmente in corso, si riportano alcune indicazioni di approfondimento che possano configurarsi quali integrazioni:

1. Trattandosi di suoli attualmente occupati da sedime ferroviario sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di mitigazione paesaggistica e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella progettazione del sistema del verde, e più in generale degli spazi ineditati interni all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con lo storico piazzale antistante la stazione valutando una riqualficazione complessiva dell'area. Sarebbe inoltre opportuna l'individuazione di un percorso ciclopedonale protetto diretto, tramite il ponte di via Valenza, all'area verde esito del recente piano di recupero realizzato nella zona di via Argelati.
4. Particolare attenzione andrà riservata sia alla presenza del manufatto della stazione ferroviaria, nell'ottica di un suo inserimento non marginale all'interno dell'intervento complessivo, sia al ponte di ferro pedonale quale elemento caratterizzante il quartiere.
5. Verificare la possibilità di creare connessioni di carattere ciclopedonale o di rete del verde locale con la l'area interessata dalla "Passeggiata dei Bastioni" (lungo corso Colombo o via Vigevano).
6. Deve essere attentamente valutata la ricucitura dei quartieri a nord e a sud dell'ambito equilibrando le necessità di connessione viaria con il forte richiamo che esercita l'area dei navigli quale luogo del loisir a livello metropolitano.
7. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTA GENOVA (ATU)

permeabilità dei suoli.

8. Trattandosi di un ambito che mira alla ricucitura tra porzioni di città che vantano edifici storici anche di pregio, sarebbe opportuno progettare la viabilità interna e la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti.
9. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili" in considerazione anche del forte afflusso di frequentatori diurni e notturni nell'area nei giorni del fine settimana.

AREA DI TRASFORMAZIONE SAN CRISTOFORO (ATU)**LOCALIZZAZIONE****CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE**

S.T.: 171.683 m²

S.l.p. massima accoglibile: 6.000 m²

Abitanti teorici: 90

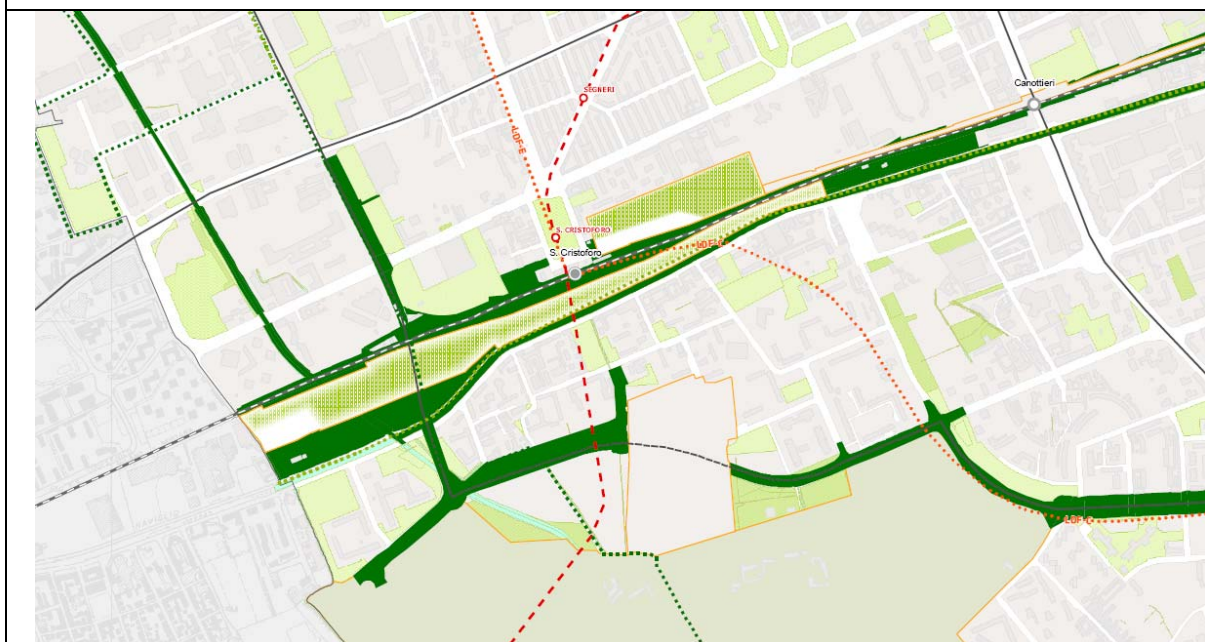
Addetti commercio: 15

Addetti terziario: 25

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 (Linee di Forza C ed E). 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.

AREA DI TRASFORMAZIONE SAN CRISTOFORO (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	O nota 1	O nota 1			O nota 1	O nota 1	O nota 2							

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferene §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni con particolare riferimento al sistema navigli ed alla via d'acqua Expo 2015

nota 2 - necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Ring dei Viali delle Regioni
- Il West Park dell'intrattenimento
- Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili
- La Circle Line del Ferro
- La Greenway sud, la ferrovia tra S. Cristoforo e Rogoredo
- Il Fiume di Milano

AREA DI TRASFORMAZIONE SAN CRISTOFORO (ATU)

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'ambito è localizzato in un'area classificata come area verde urbana incolta, adiacente alla rete ferroviaria e agli spazi accessori; a nord sono localizzati insediamenti industriali, artigianali e commerciali, mentre a sud l'area confina con una zona di orti in ambito urbano e con una zona a tessuto residenziale discontinuo.

Nelle immediate vicinanze dello scalo ferroviario le aree verdi costituiscono principalmente elementi di arredo urbano. A sud dell'area di interesse, invece, la presenza del verde è rilevante poiché l'area confina con territori facenti parti del Parco Agricolo Sud Milano.

L'ambito è lambito dal corso del Naviglio Grande ed è attraversato, nella porzione occidentale, dallo Scolmatore Olona (tombinato), dal Fontanile Corio (tombinato) e dal Fontanile Marcione 2 (tombinato).

L'area ricade in una zona vincolata come bellezza d'insieme ex L. 1497 e ricade in un ambito di rilevanza paesistica.

Secondo il censimento del 2007, lo scalo di San Cristoforo è classificato come sito potenzialmente contaminato.



Nelle vicinanze dell'ambito, oltre il Naviglio, corre il tracciato della strada storica "Vigevanese". A sud dell'estremità orientale dell'ambito è localizzato un edificio soggetto a vincolo monumentale (Cascina Ca' Bianca).

L'estremità occidentale dell'ambito ricade in un'area caratterizzata da bassa soggiacenza della falda.



AREA DI TRASFORMAZIONE SAN CRISTOFORO (ATU)



Digs 490- bellezze insieme

 buffer vas navigli 500 m











Catalogo_fs-fnm_mm
 LEG_STATO
 ● ESISTENTE
 ● IPOTESI PGT
 ● PROGRAMMATA
 Catalogo_trasporto_pubblico
 LEG_STATO
 — ESISTENTE
 — IPOTESI PGT
 — PROGRAMMATA



Rete_viaria_pugt
 LEG_STATO
 — ESISTENTE
 — IPOTESI PGT
 — PROGRAMMATA



Pgt-verde in programmazione

 Pgt-verde esistente

 Pgt-verde di progetto aree margine

 Pdv-filari alberati da riqualificare

 Pdv-verde di progetto su servizi

 Pdv-verde di progetto

 Pdv-verde da riqualificare


AREA DI TRASFORMAZIONE SAN CRISTOFORO (ATU)

Idrografia	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree a bassa soggiacenza falda	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli Paesistici	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Strade storiche	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Elettrodotti	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Ferrovia	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Progetto NAVIGLI	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno (solo residenti)
17.029	356	593	17.979	14.383	39	52	377

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
San Cristoforo	ATU - Ambiti ferroviari	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente impegnate dalle strutture ferroviarie e aree attualmente già edificate. Il verde di progetto interessa aree attualmente impegnate da strutture sportive e permette la riqualificazione di una vasta superficie in fregio al Naviglio. Previsione potenzialmente significativa riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più

AREA DI TRASFORMAZIONE SAN CRISTOFORO (ATU)

oltre.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco lineare avente superficie non inferiore all'80% rispetto ai metri quadri dell'intero ambito di trasformazione urbana.
- Realizzazione di un nuovo ponte pedonale e ciclabile su Naviglio Grande.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Fatto salvo quanto già definito all'interno della documentazione relativa all'AdP Scali Ferroviari il cui iter è attualmente in corso, si riportano alcune indicazioni di approfondimento che possano configurarsi quali integrazioni:

1. Trattandosi per la maggior parte di suoli attualmente occupati da sedime ferroviario, o comunque fortemente degradati, sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Valutare la possibilità dell'utilizzo del tracciato ferroviario funzionante come elemento portante di un sistema verde che corra ai suoi lati.
4. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi presenti in Piazza Tirana e via Giordani realizzando prioritariamente attraversamenti ciclopeditoni della linea ferroviaria. Sarebbe inoltre opportuna l'individuazione di un percorso ciclopeditono che attraversi il Naviglio che si attesti sulle aree verdi poste a sud di via Lodovico il Moro.
5. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
6. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili" in relazione alla presenza della linea ferroviaria.

AREA DI TRASFORMAZIONE PIAZZA D'ARMI (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 749.518 m²

S.l.p. massima accoglibile: 524.663 m²

Abitanti teorici: 7.870

Addetti commercio: 1.312

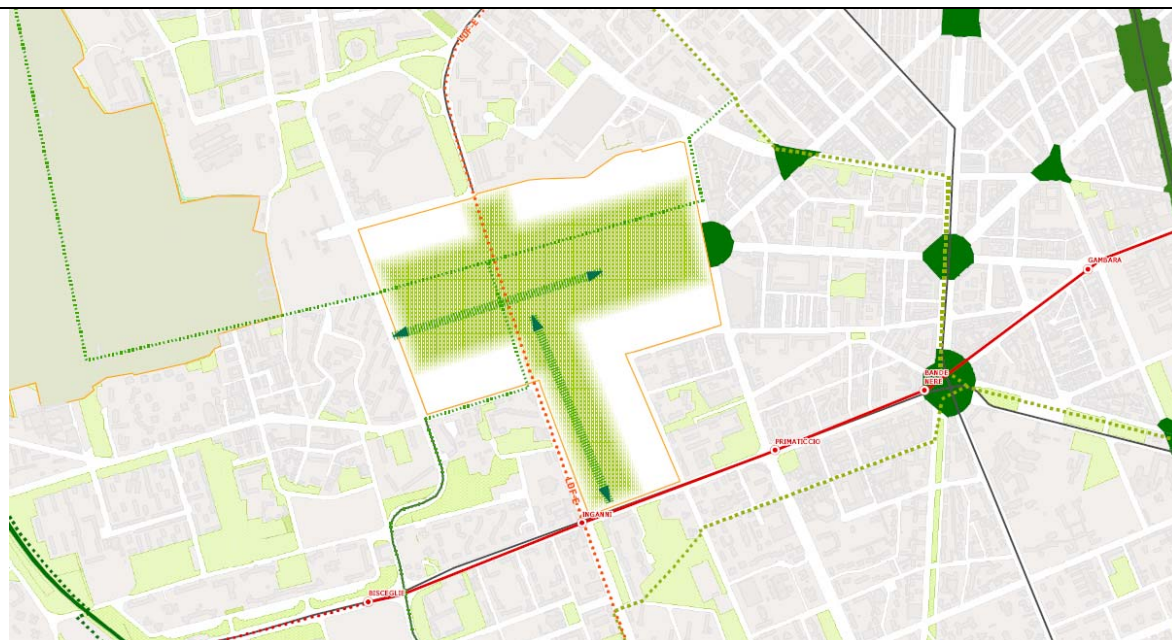
Addetti terziario: 2.186

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 (Linea di Forza E), nonché un corridoio verde saranno tali da garantire forte accessibilità all'area.

AREA DI TRASFORMAZIONE PIAZZA D'ARMI (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	O nota 1	O nota 1					O nota 2			O nota 1				

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferent §

nota 1 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

nota 2 – necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il West Park dell'intrattenimento
- Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili
- La Circle Line del Ferro
- Il Fiume di Milano

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA')

L'ambito è localizzato nella fascia tra tessuto residenziale denso e tessuto residenziale discontinuo. Gran parte dell'area è classificata come insediamento di grandi impianti di servizi pubblici e privati. Al

AREA DI TRASFORMAZIONE PIAZZA D'ARMI (ATU)

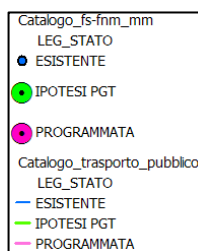
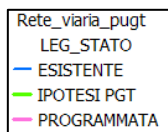
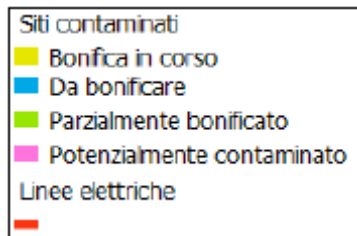
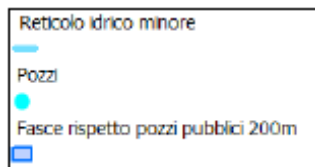
suo interno sono localizzate due aree classificate come aree militari obliterate e un'area interessata dalla presenza di orti familiari, a nord.

Una piccola porzione dell'area, l'angolo est su via delle Forze Armate, ricade all'interno di una fascia di rispetto di 200 m relativa a pozzi pubblici.

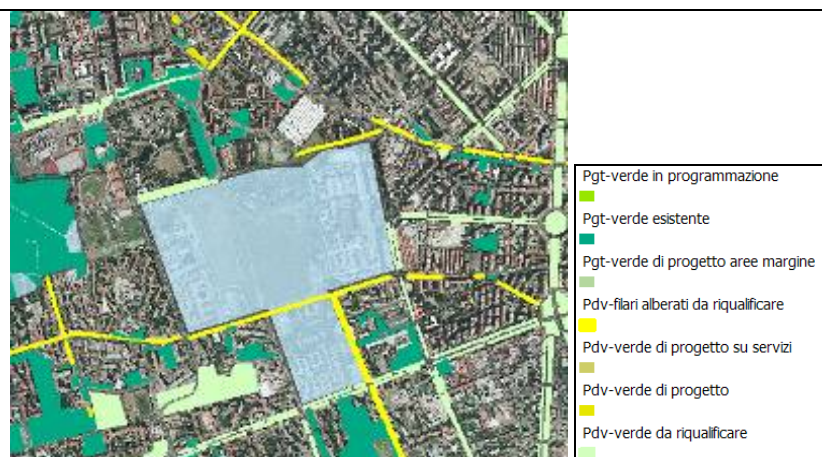
L'ambito è attraversato da una strada storica, la "Milano - Baggio - Castelletto".

Il confine sud occidentale risulta adiacente a un'area con attività di bonifica in corso, mentre quello sud orientale è poco distante da un'area potenzialmente contaminata (in via dei Ciclamini) secondo il censimento del 2007.

L'ambito è attraversato da un elemento del reticolo idrografico minore (fontanile Marcione 2), che scorre tombinato.



AREA DI TRASFORMAZIONE PIAZZA D'ARMI (ATU)



Idrografia	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Fasce di rispetto Pozzi	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Strade storiche	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Aree industriali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
1.489.130	31.127	51.863	1.572.120	1.257.696	3.446	4.517	32.928

AREA DI TRASFORMAZIONE PIAZZA D'ARMI (ATU)

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Piazza d'Armi	ATU - Ambiti urbani	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente in parte già impegnate da edifici e in parte su suoli liberi. Il verde di progetto interessa aree già edificate e suoli liberi. Previsione potenzialmente significativa riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

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.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli attualmente occupati in parte da edifici e in parte da spazi aperti degradati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi che si estendono verso ovest.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito che si inserisce in un sistema edificato che presenta un buon equilibrio tra spazi aperti e spazi edificati, sarebbe opportuno progettare la viabilità interna e la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti.
6. Una particolare attenzione deve essere riservata al rapporto tra nuove edificazioni e presenza del polo ospedaliero San Carlo a nord-ovest.
7. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili".

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MONTELLO (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 71.683 m²

S.l.p. massima accoglibile: 50.178 m²

Abitanti teorici: 753

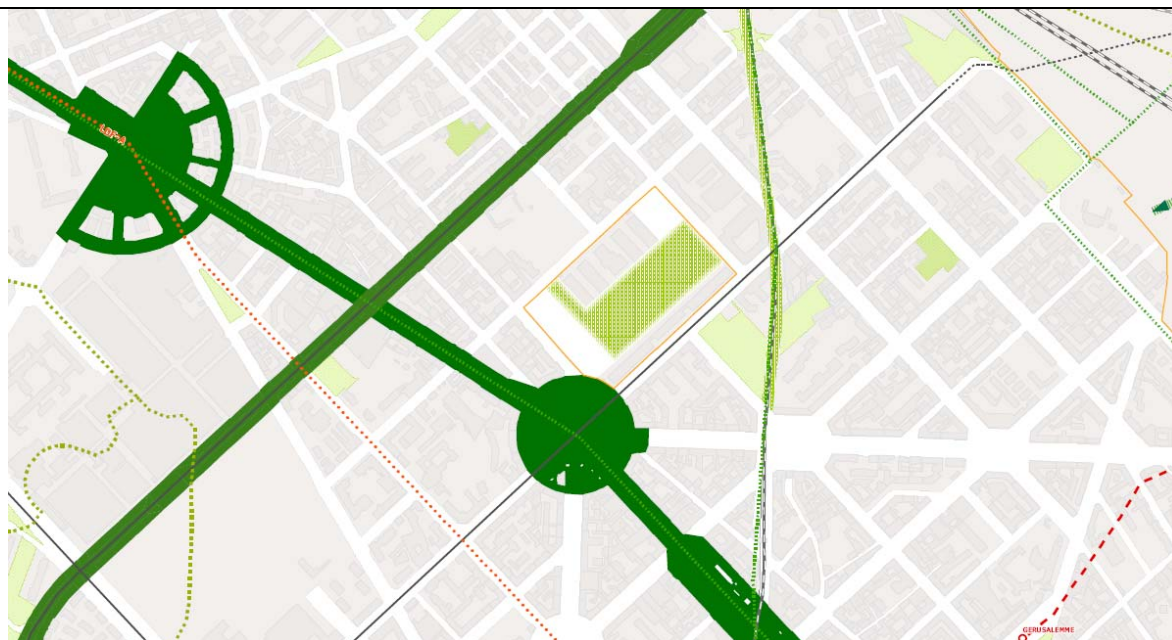
Addetti commercio: 125

Addetti terziario: 209

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.

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MONTELLO (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
		■			# nota 1		O nota 1	# nota 1				#		#

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Boulevard Monumentale del Sempione ed il Boulevard Commerciale Buenos Aires - Padova

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA'...)

L'ambito è localizzato all'interno del tessuto residenziale denso ed è classificato come "impianti di servizi pubblici e privati". Un impianto sportivo è localizzato all'interno dell'area, un altro immediatamente a nord. A nord - est, sorge una piccola area produttiva. Non lontano, ad est, corre la linea ferroviaria delle Ferrovie Nord Milano.

A sud, l'area confina con l'ambito di rilevanza paesistica di Corso Sempione, soggetto a vincolo come

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MONTELLO (ATU)

bellezza naturale e bellezza d'insieme.

Il confine sud - occidentale è lambito dal corso di una strada storica, la "Via Varesina" (via Bartolini). Un'altra strada storica corre parallela alla prima, poco più a sud: la "Strada del Sempione".









Rete_viaria_pugt
 LEG_STATO
 — ESISTENTE
 — IPOTESI PGT
 — PROGRAMMATA



Catalogo_fs-fnm_mm
 LEG_STATO
 ● ESISTENTE
 ● IPOTESI PGT
 ● PROGRAMMATA
 Catalogo_trasporto_publico
 LEG_STATO
 — ESISTENTE
 — IPOTESI PGT
 — PROGRAMMATA



Pgt-verde in programmazione
 Pgt-verde esistente
 Pgt-verde di progetto aree margine
 Pdv-filari alberati da riqualificare
 Pdv-verde di progetto su servizi
 Pdv-verde di progetto
 Pdv-verde da riqualificare

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MONTELLO (ATU)

Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli Paesistici	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Strade storiche	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Ferrovia	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
142.480	2.966	4.959	150.404	120.323	330	432	3.151

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Caserma Montello	ATU - Ambiti urbani	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente in parte già impegnate da edifici. Il verde di progetto permette la riqualificazione di aree attualmente costruite o impermeabilizzate e di suoli liberi. Previsione potenzialmente significativa riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MONTELLO (ATU)**PRESCRIZIONI**

- Reperire all'interno dell'area oggetto dell'intervento una superficie a parco 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.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli attualmente edificati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi. Sarebbe opportuno conservare, se possibile e se di pregio, le preesistenze arboree esistenti.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con la storica Piazza Firenze valutando la possibilità di una riqualificazione della sua porzione nord. Sarebbe inoltre opportuna l'individuazione di un percorso ciclopedonale protetto lungo la via Caracciolo che possa collegare l'area all'ambito di trasformazione Farini-Lugano.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito che mira alla ricucitura tra porzioni di città cresciute in epoche differenti e con funzioni differenti, sarebbe opportuno progettare la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti.
6. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili" in relazione alla presenza di quote rilevanti di traffico veicolare lungo le arterie viarie che transitano nei pressi dell'area.

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA RUBATTINO (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 81.881 m²

S.l.p. massima accoglibile: 57.317 m²

Abitanti teorici: 860

Addetti commercio: 143

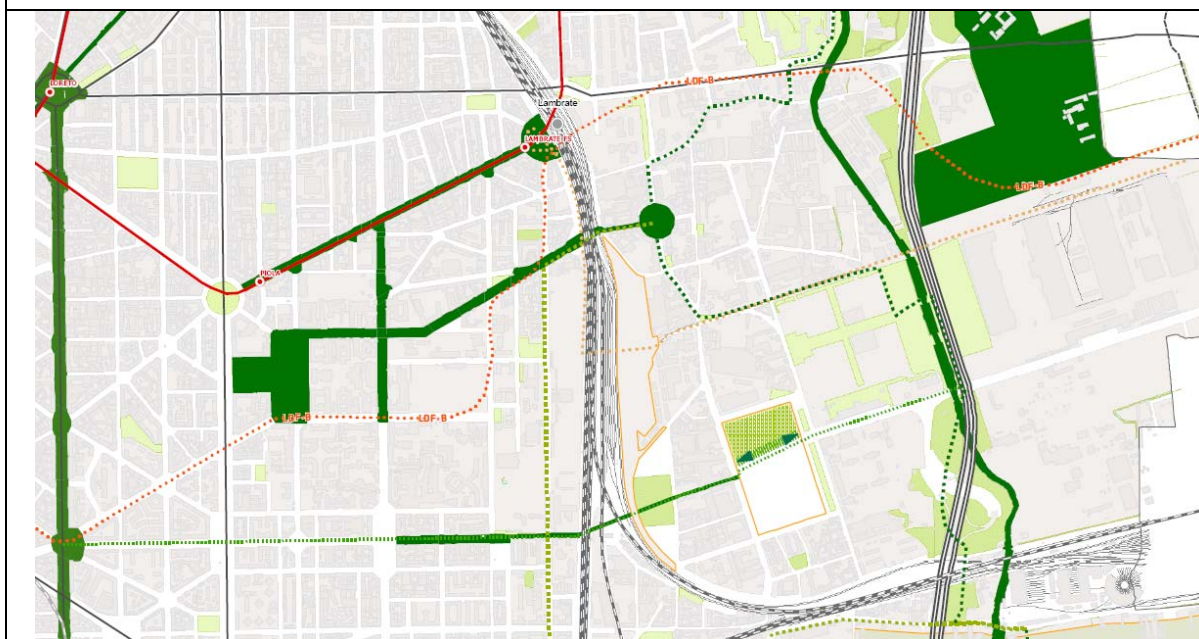
Addetti terziario: 239

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.

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA RUBATTINO (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	# nota 1	# nota 1				# nota 1	# nota 1			# nota 3				

Coerenza piena ■

Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O

Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #

Non coerente @

Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

nota 3 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi di trasformazione rispetto agli obiettivi UE

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Parco dello Sport del Lambro
- Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili
- Le Porte Verdi del Lambro in Città
- Il Fiume di Milano

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'ambito, localizzato nella fascia tra la ferrovia e la Tangenziale Est, ai margini del tessuto residenziale denso, confina con un'area di tessuto residenziale discontinuo a sud e ad est, con un'ampia zona

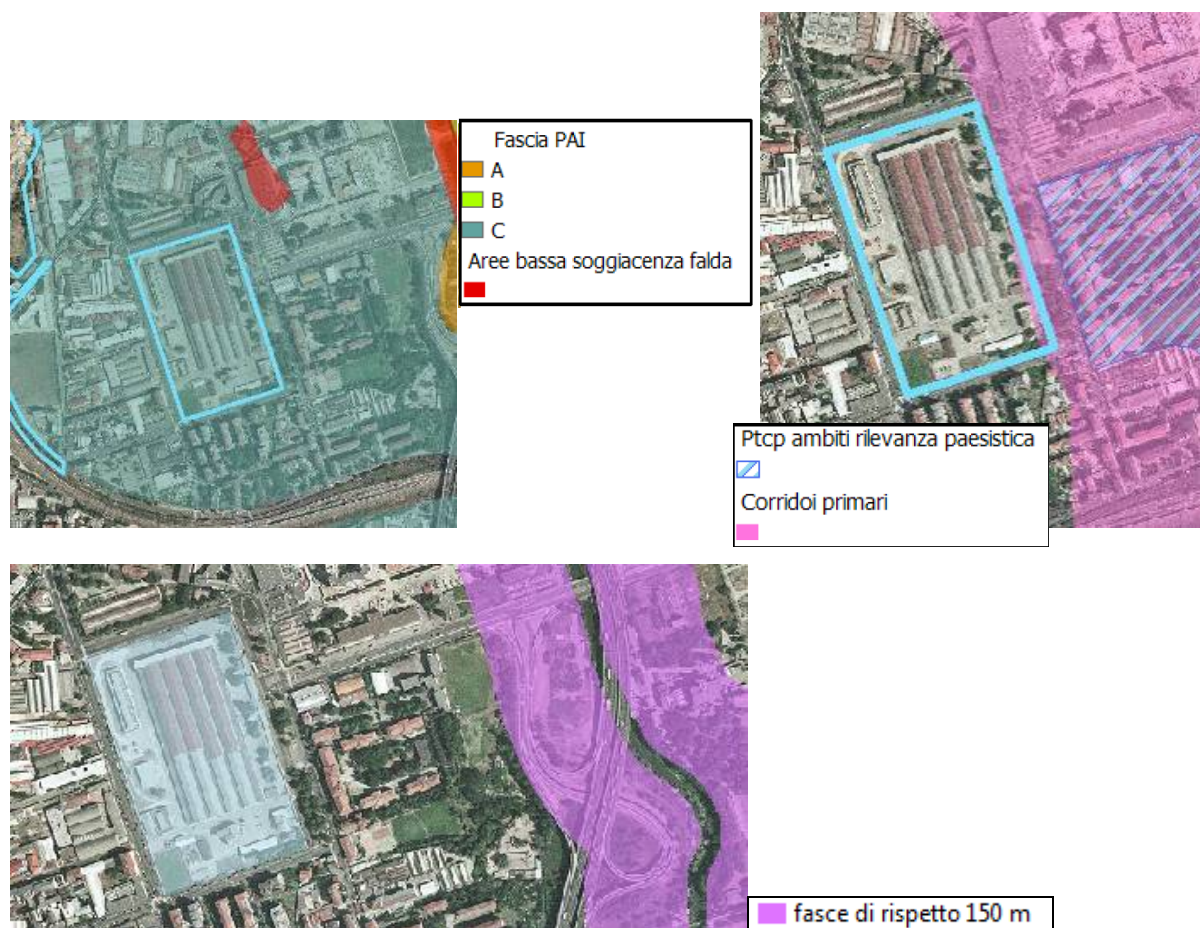
AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA RUBATTINO (ATU)

produttiva a nord e ad ovest, con impianti sportivi a est.

Attorno sono localizzati alcuni siti che risultano potenzialmente contaminati o da bonificare secondo il censimento del 2007.

L'area ricade all'interno della fascia C del PAI e confina con il corridoio ecologico della Rete Ecologica Regionale relativa al Lambro.

Ad est, oltre via Pitteri, si trova un ambito di rilevanza paesistica.



AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA RUBATTINO (ATU)



Catalogo_fs-fnm_mm	
LEG_STATO	● ESISTENTE
	● IPOTESI PGT
	● PROGRAMMATA
Catalogo_trasporto_pubblico	
LEG_STATO	— ESISTENTE
	— IPOTESI PGT
	— PROGRAMMATA



Rete_viaria_pugt	
LEG_STATO	— ESISTENTE
	— IPOTESI PGT
	— PROGRAMMATA



Pgt-verde in programmazione	■
Pgt-verde esistente	■
Pgt-verde di progetto aree margine	■
Pdv-filari alberati da riqualificare	■
Pdv-verde di progetto su servizi	■
Pdv-verde di progetto	■
Pdv-verde da riqualificare	■

Aree a bassa soggiacenza falda	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Fascia PAI C	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Elementi RER	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli Paesistici	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA RUBATTINO (ATU)

prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
162.726	3.393	5.670	171.789	137.431	377	494	3.598

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Caserma Rubattino	ATU - Ambiti urbani	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente già impegnate da edifici. Il verde di progetto permette la riqualificazione di aree attualmente costruite o impermeabilizzate. Previsione potenzialmente significativa riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

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 50 m 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.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli attualmente occupati da edificazioni sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame:
 - con le aree verdi che si dovessero eventualmente a creare a seguito della trasformazione attualmente in atto a nord di via Tanzi;
 - con le aiuole presenti al centro di via Pitteri, valutando la possibilità di una riqualificazione complessiva della via stessa.

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA RUBATTINO (ATU)

4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Sarebbe opportuno progettare la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti ed in particolare con lo storico "Palazzo delle Stellite" affacciato su via Pitteri.
6. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili" in relazione alla presenza di fabbricati commerciali e artigianali sul lato opposto di via Bistolfi.

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MAMELI (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 105.988 m²

S.l.p. massima accoglibile: 74.192 m²

Abitanti teorici: 1.113

Addetti commercio: 185

Addetti terziario: 309

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 suggerisce la necessità di un intervento caratterizzato da un alto livello di permeabilità urbana.

RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
		O nota 1					O nota 2							

Coerenza piena ■

Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati ○

Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #

Non coerente @

Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

nota 2 - necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MAMELI (ATU)

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- L'Interquartiere

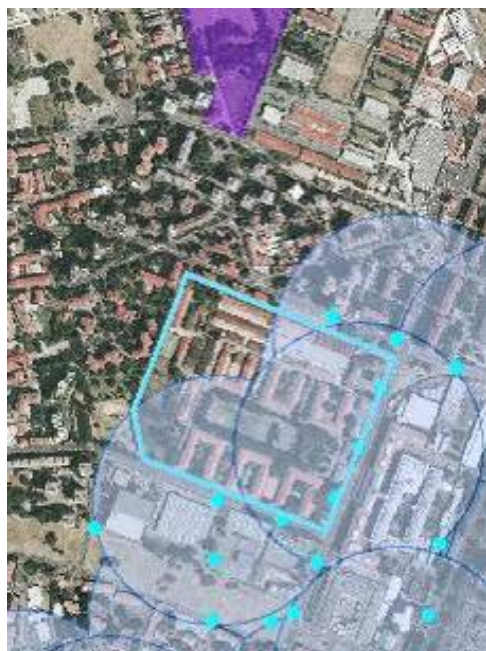
ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'ambito è localizzato all'interno di un'area a tessuto residenziale discontinuo. Un'area produttiva è posta a sud e ad est.

Gran parte dell'ambito ricade all'interno della fascia di rispetto di 200 m di pozzi pubblici.

Il torrente Seveso scorre, tombinato, a sud ovest dell'area.

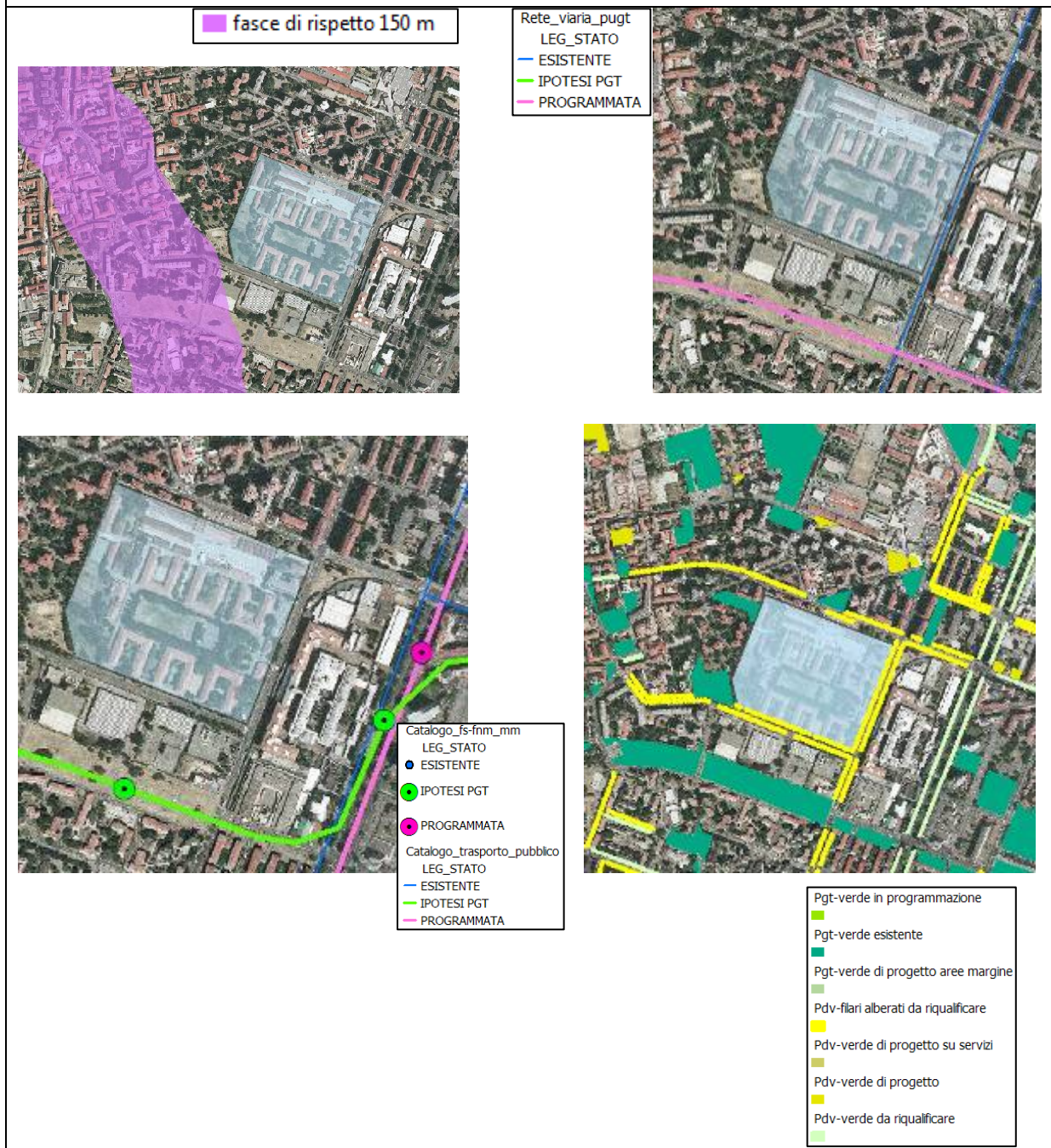
Immediatamente ad est, in via F. Testi, sorge un edificio soggetto a vincolo monumentale, la "Manifattura Tabacchi", che risulta anche da bonificare secondo il censimento 2007 dei siti contaminati.



Pozzi	●
Fasce rispetto pozzi pubblici 200m	
Parco nord	

Impianti smaltimento rifiuti	
Siti contaminati	
Bonifica in corso	
Da bonificare	
Parzialmente bonificato	
Potenzialmente contaminato	

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MAMELI (ATU)



AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MAMELI (ATU)

Fasce di rispetto Pozzi	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Parco Nord	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree verdi urbane	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procacite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
210.597	4.389	7.331	222.318	177.854	487	639	4.657

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Caserma Mameli	ATU - Ambiti urbani	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente già impegnate parzialmente da edifici e parzialmente da verde urbano. Il verde di progetto permette la riqualificazione di aree attualmente costruite o impermeabilizzate. Previsione potenzialmente significativa riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

AREA DI TRASFORMAZIONE CASERMA MAMELI (ATU)**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
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli attualmente edificati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi che si estendono verso ovest lungo via Gregorovius.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito che si inserisce in un sistema edificato picche presenta un buon equilibrio tra spazi aperti e spazi edificati, sarebbe opportuno progettare la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti.
6. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili" in particolare data la presenza del Viale Suzzani soggetto a ingenti flussi di traffico veicolare nelle ore di punta.

AREA DI TRASFORMAZIONE COMPENSORIO XXIV MAGGIO - MAGENTA - CARROCCIO (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

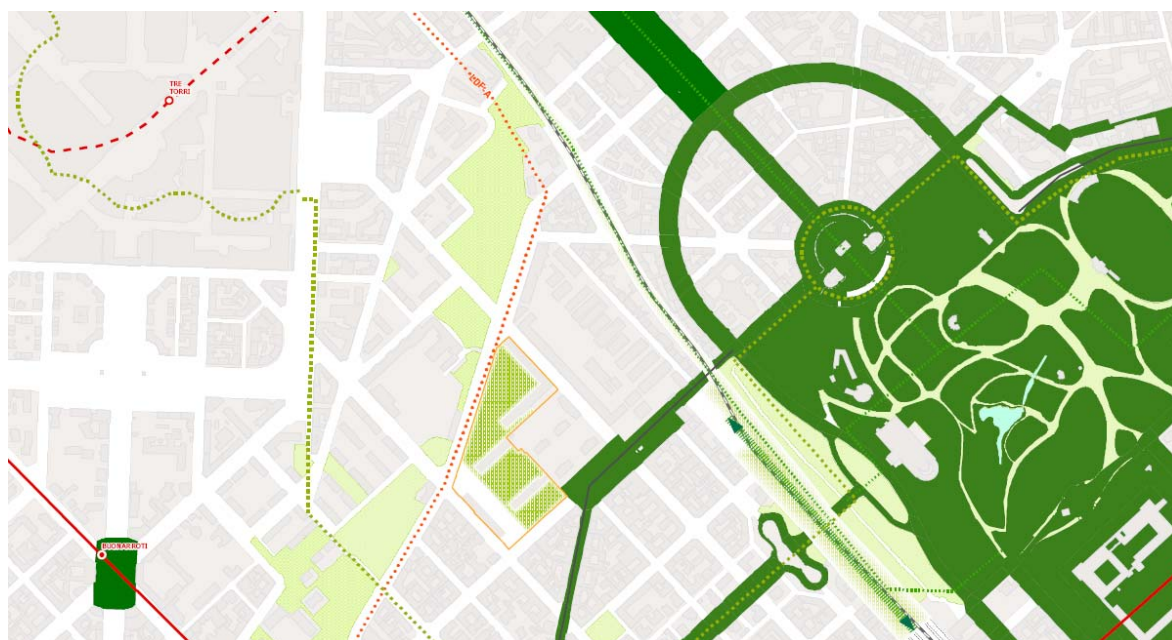
S.T.: 41.262 m²

S.l.p. massima accoglibile: 28.883m²

Abitanti teorici: 433

Addetti commercio: 72

Addetti terziario: 120



AREA DI TRASFORMAZIONE COMPENSORIO XXIV MAGGIO - MAGENTA - CARROCCIO (ATU)

RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
		O nota 1							O nota 1					

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- La Passeggiata Urbana dei Bastioni

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'ambito è localizzato all'interno di un'area a tessuto residenziale denso e confina, ad est, con un'area occupata da impianti sportivi e, a nord - ovest, con un'area verde.

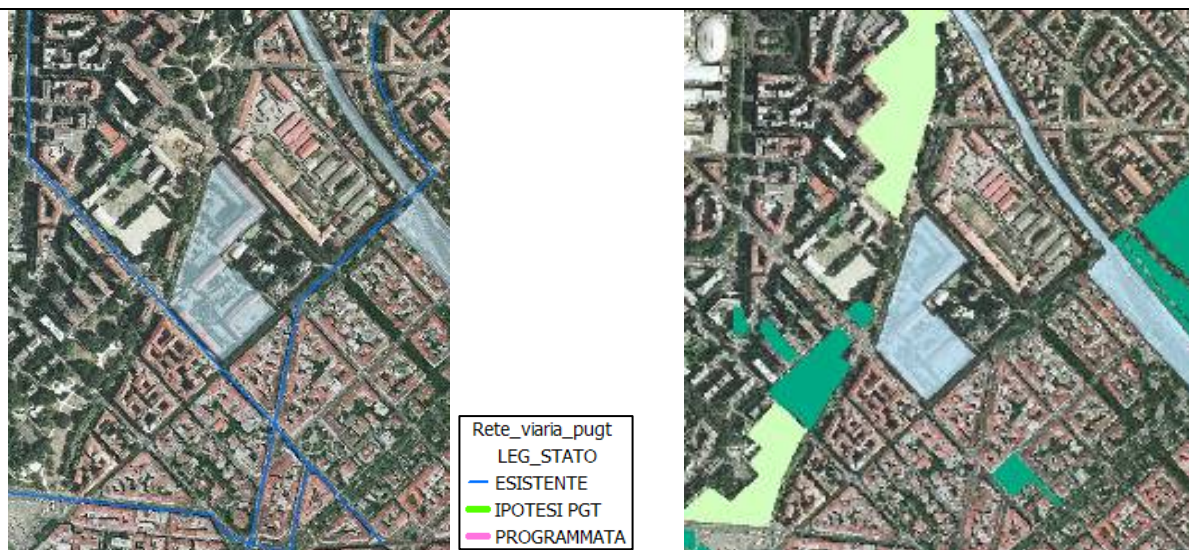
L'area verde posta a sud - ovest, lungo via Pallavicino, e alcuni edifici sono soggetti a vincolo monumentale.

A sud è presente un ambito di rilevanza paesistica.

L'ambito di Porta Magenta e l'ambito di via Pallavicino, sono soggetti a vincolo in quanto bellezze d'insieme ex D.Lgs 490 e bellezze naturali.



AREA DI TRASFORMAZIONE COMPENSORIO XXIV MAGGIO - MAGENTA - CARROCCIO (ATU)



Fasce di rispetto Pozzi	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli Paesistici	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

■	Pgt-verde in programmazione
■	Pgt-verde esistente
■	Pgt-verde di progetto aree margine
■	Pdv-filari alberati da riqualificare
■	Pdv-verde di progetto su servizi
■	Pdv-verde di progetto
■	Pdv-verde da riqualificare

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
81.931	1.708	2.847	86.486	69.189	190	249	1.812

AREA DI TRASFORMAZIONE COMPENSORIO XXIV MAGGIO - MAGENTA - CARROCCIO (ATU)

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Compensorio XXIV Maggio- Magenta- Carroccio	ATU - Ambiti urbani	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente non edificate ma impermeabilizzate. Il verde di progetto permette la potenziale riqualificazione di aree attualmente impermeabilizzate. Previsione potenzialmente positiva riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

PRESCRIZIONI

- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli attualmente edificati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi presenti lungo via Savoia Cavalleria e via Pallavicino.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito che si inserisce in una porzione di città particolarmente ricca di edifici con rilevanti valenze architettoniche, sarebbe opportuno progettare la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti.
6. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili".

AREA DI TRASFORMAZIONE BOVISA (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 846.666 m²

S.l.p. massima accoglibile: 490.000 m²

Abitanti teorici: 2.940

Addetti commercio: 980

Addetti terziario: 9.800

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.

AREA DI TRASFORMAZIONE BOVISA (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
		O nota 1		O nota 2			O nota 1		#	O nota 4				

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi connessi alle trasformazioni

nota 2 - verifica dei condizionamenti di destinazione d'uso in funzione degli esiti delle bonifiche

nota 4 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi di trasformazione rispetto agli obiettivi UE

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Ring dei Viali delle Regioni
- L'Arco Verde dei Giardini Lombardi
- L'Interquartiere

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'area sorge in una zona industriale al margine del tessuto residenziale ed è racchiusa all'interno dell'infrastruttura ferroviaria. Parte dell'ambito è occupata da reti ferroviarie e spazi accessori. Una piccola zona a prati permanenti è localizzata esternamente all'ambito, a nord.

All'interno dell'ambito sono presenti alcuni siti da bonificare, secondo il censimento dei siti contaminati del 2007, e tre antenne per la telefonia.

Esternamente all'area, si segnalano la cava cessata Chiasserini a nord, Villa Marietti soggetta a vincolo

AREA DI TRASFORMAZIONE BOVISA (ATU)

monumentale a ovest, un impianto di autodemolizione sul confine occidentale.

Confinante con l'ambito è anche, a sud, il sito potenzialmente contaminato relativo allo scalo Farini e alla zona limitrofa.



- Impianti smaltimento rifiuti
- Impianti smaltimento rifiuti
- Siti contaminati
- Bonifica in corso
 - Da bonificare
 - Parzialmente bonificato
 - Potenzialmente contaminato



- Rete_viana_pugt
- LEG_STATO
- ESISTENTE
 - IPOTESI PGT
 - PROGRAMMATA



- Catalogo_fs-fnm_mm
- LEG_STATO
- ESISTENTE
 - IPOTESI PGT
 - PROGRAMMATA
- Catalogo_trasporto_pubblico
- LEG_STATO
- ESISTENTE
 - IPOTESI PGT
 - PROGRAMMATA



- Pgt-verde in programmazione
- Pgt-verde esistente
 - Pgt-verde di progetto aree margine
 - Pdv-filari alberati da riqualificare
 - Pdv-verde di progetto su servizi
 - Pdv-verde di progetto
 - Pdv-verde da riqualificare

AREA DI TRASFORMAZIONE BOVISA (ATU)

Aree verdi urbane	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Ferrovia	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

Consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
.295	23.251	232.505	812.051	649.640	1.780	1.688	12.301

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Bovisa	ATU – Ambiti urbani	I nuovi volumi ricadranno sia su aree attualmente non edificate, sia su aree edificate ed impermeabilizzate. Il verde di progetto permette di mantenere aree attualmente già a verde e di riqualificarne altre attualmente denudate. Previsione potenzialmente modesta riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

AREA DI TRASFORMAZIONE BOVISA (ATU)**PRESCRIZIONI**

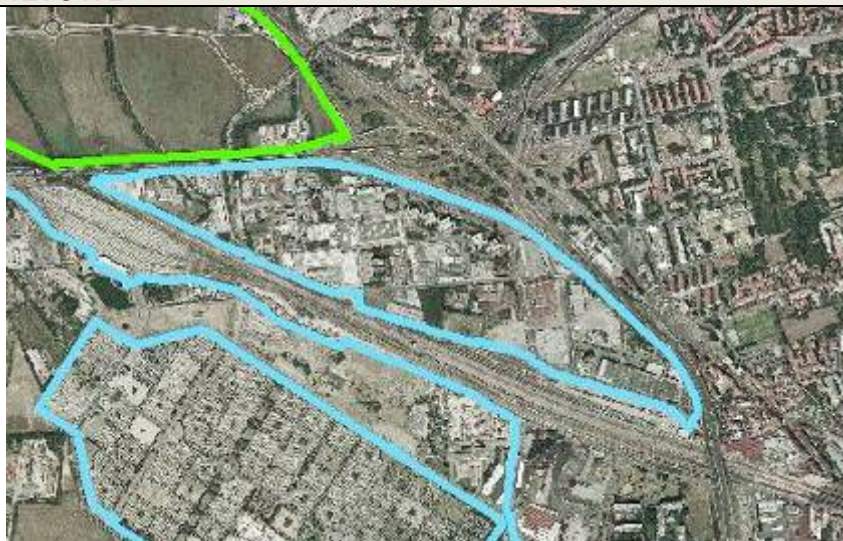
- Realizzazione dei parcheggi lungo la nuova viabilità circolare a ridosso dei binari.
- Realizzazione del prolungamento della linea tranviaria, che attualmente si attesta su Piazza Bausan, fino alla stazione di Bovisa
- Realizzazione di un sistema di trasporto pubblico su ferro di collegamento tra le 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 metro tranvia di progetto con conseguente riduzione della nuova offerta di sosta.
- Realizzazione della viabilità principale lungo l'asse di collegamento tra la SIN e il sottopasso di via Ailanti.
- Alla SIp generata 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
- In caso di proposte di programmazione intergrata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli degradati dalla presenza di funzioni non compatibili con la residenza sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e mitigazione della presenza delle linee ferroviarie da un lato e incremento della biodiversità dall'altro nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi. In particolare sarebbe opportuna la preservazione delle presenze arboree attualmente esistenti se di pregio.
3. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
4. Trattandosi di un ambito posto tra due linee ferroviarie sarebbe opportuna una localizzazione dei nuovi edifici a congrua distanza dalle infrastrutture stesse.
5. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili" in relazione alla presenza delle infrastrutture ferroviarie.

AREA DI TRASFORMAZIONE STEPHENSON (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 446.030 m²

S.l.p. massima accoglibile: 312.221 m²

Abitanti teorici: -

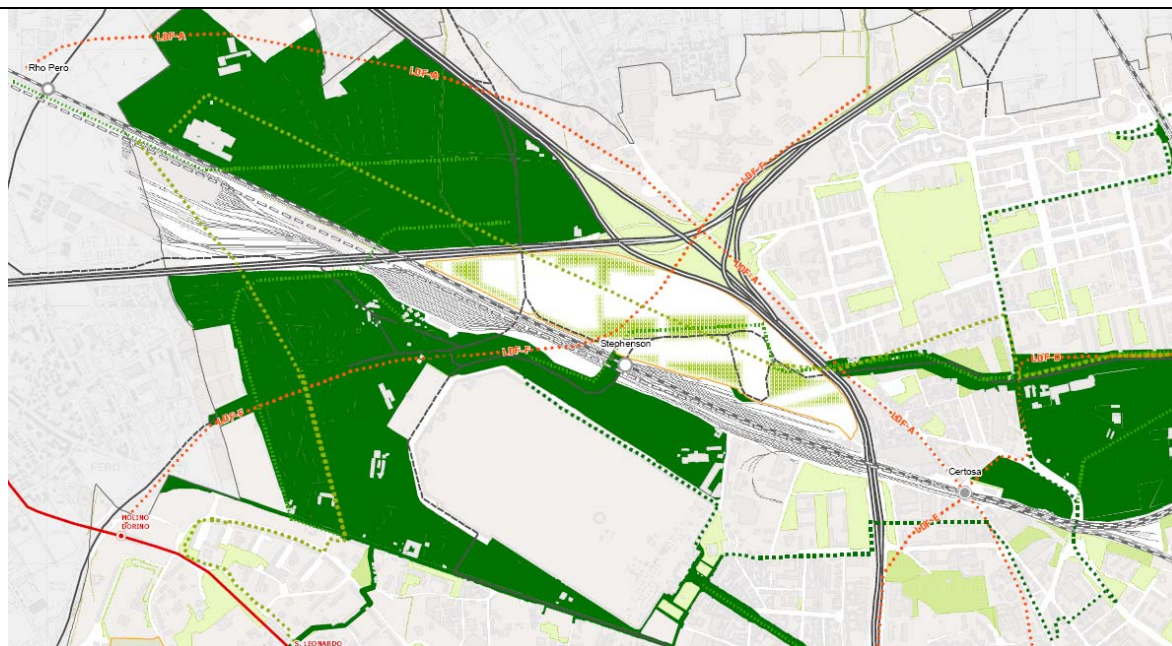
Addetti commercio: 1.561

Addetti terziario: 7.806

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.

AREA DI TRASFORMAZIONE STEPHENSON (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
							O nota 1	O nota 1	O nota 1				O nota 1	O nota 1

Coerenza piena ■

Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati ○

Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #

Non coerente @

Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi viabilistici e per la mobilità connessi alle trasformazioni

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili
- La Circle Line del Ferro
- L'Interquartiere
- Il Fiume di Milano

AREA DI TRASFORMAZIONE STEPHENSON (ATU)

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA')

Posta ai margini del tessuto residenziale discontinuo, l'area è attualmente occupata principalmente da impianti industriali, artigianali, commerciali ed è lambita dal tracciato delle autostrade A4 e A8.

Un'area di cava dismessa (Cava Triboniano) è collocata a sud del confine meridionale.

L'area è attraversata dal Torrente Nirone/Fugone/Merlata/Guisa e dal Canale Villoresi Garbagnate Der. La porzione orientale dell'area ricade all'interno di un ambito di rilevanza paesistica.

A nord del confine settentrionale, passa il tracciato di una strada storica, la "via Varesina".

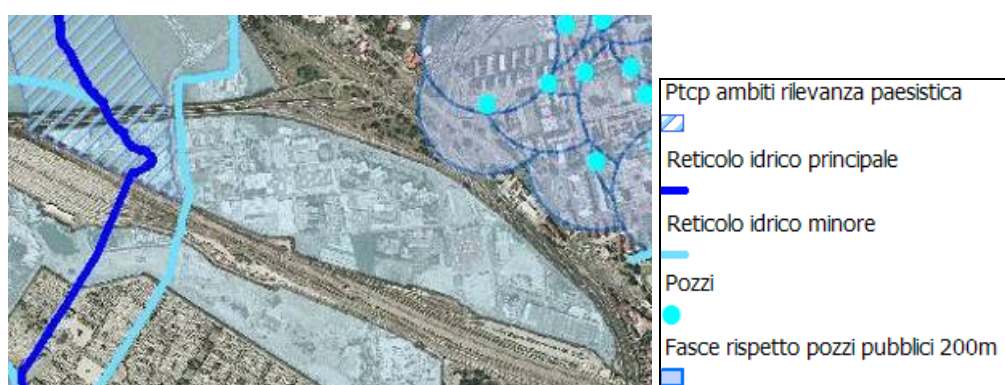
All'interno dell'area sono localizzati alcuni impianti di smaltimento rifiuti: un impianto per la messa in riserva e recupero di rifiuti speciali non pericolosi, un impianto per la messa in riserva e recupero di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, un impianto per il recupero dei rifiuti non pericolosi e due autodemolitori.

Alcuni siti da bonificare o potenzialmente contaminati sono localizzati all'interno dell'area. Nell'ambito è localizzata anche un'antenna per la telefonia.

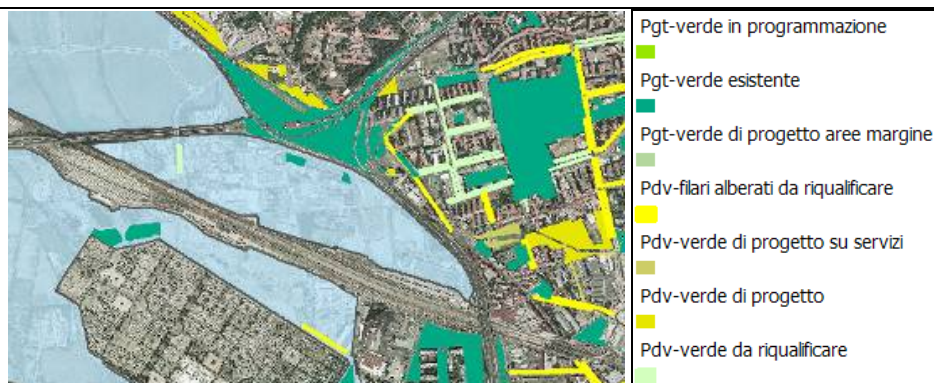
L'area è attraversata da due linee elettriche a 132 kV.



AREA DI TRASFORMAZIONE STEPHENSON (ATU)



AREA DI TRASFORMAZIONE STEPHENSON (ATU)



Idrografia	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Fasce di rispetto Pozzi	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli Paesistici	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Strade storiche	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Elettrodotti	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Autostrade/tangenziali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Ferrovia	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Fascia di rispetto cimitero	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

AREA DI TRASFORMAZIONE STEPHENSON (ATU)

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
-	37.035	185.197	222.232	177.786	487	-	-

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Stephenson	ATU - Ambiti urbani	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente già edificate. Il verde di progetto consente di riqualificare aree attualmente edificate. Previsione potenzialmente positiva riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un sistema di trasporto a guida vincolata a servizio dell'area che la colleghi con Molino Dorino. (verifica)
- Realizzazione di una nuova fermata del passante ferroviario sui binari esistenti. (verifica)
- In caso di proposte di programmazione intergrata, 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.

INDICAZIONI PER IL PERCORSO DECISIONALE

1. Trattandosi di suoli attualmente edificati e fortemente impermeabilizzati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorrerà avere come obiettivo prevalente l'incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle localizzazioni.
3. Valutare la possibilità dell'utilizzo del tracciato ferroviario funzionante come elemento portante di un sistema verde che corra ai suoi lati.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito dedicato alla localizzazione di attività commerciali e terziarie nei pressi dell'arteria autostradale occorrerà particolare attenzione nella progettazione della viabilità interna e delle intersezioni con la viabilità esistente, considerando gli ingenti volumi di traffico attualmente gravanti sull'area nelle ore di punta.

AREA DI TRASFORMAZIONE TOFFETTI (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 86.816 m²

S.l.p. massima accoglibile: 60.631 m²

Abitanti teorici: -

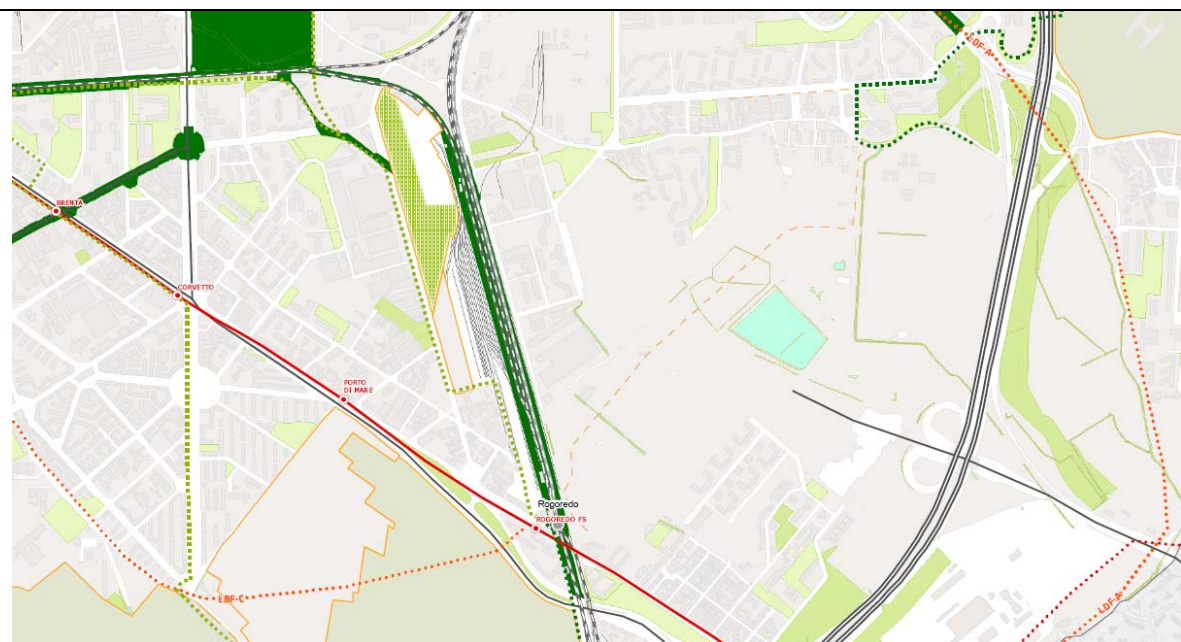
Addetti commercio: 303

Addetti terziario: 1.516

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 previste. 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.

AREA DI TRASFORMAZIONE TOFFETTI (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
	O nota 1	O nota 1					O nota 1							

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente@
Indifferente §

nota 1 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi resi possibili dalle trasformazioni attuate

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- La Greenway Sud, la Ferrovia tra S. Cristoforo e Rogoredo

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA')

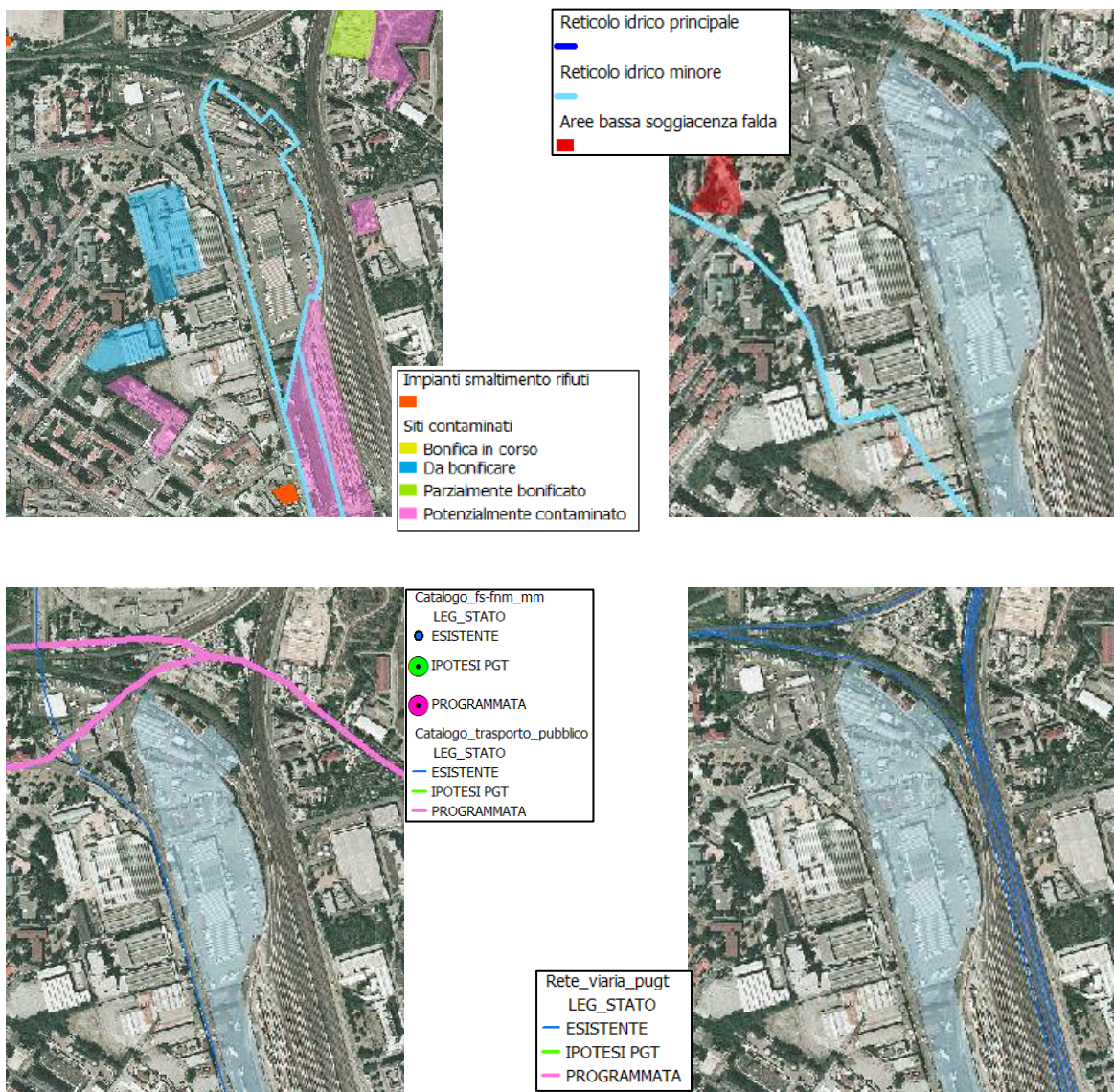
Si tratta di un'ambito produttiva-commerciale-logistica posto al confine dell'area occupata dalla rete ferroviaria e spazi accessori.

La Roggia Gerenzana corre, tombinata, a sud dell'ambito. A sud, oltre via Marocchetti, è presente un ambito di rilevanza paesistica vincolato come bellezza naturale: l'area di Località Chiaravalle.

A sud si trova lo scalo di Rogoredo, che compare come sito potenzialmente contaminato. Alcuni siti

AREA DI TRASFORMAZIONE TOFFETTI (ATU)

da bonificare o potenzialmente contaminati si trovano anche a est e ad ovest della porzione settentrionale dell'ambito, mentre ad est è indicata l'area denominata "Redaelli" che risultava nel 2007 in fase di bonifica e che è oggi occupata dalle edificazioni di Montecity.



AREA DI TRASFORMAZIONE TOFFETTI (ATU)



Pgt-verde in programmazione	■
Pgt-verde esistente	■
Pgt-verde di progetto aree margine	■
Pdv-filari alberati da riqualificare	■
Pdv-verde di progetto su servizi	■
Pdv-verde di progetto	■
Pdv-verde da riqualificare	■

Idrografia	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	*
Aree a bassa soggiacenza falda	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	*
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	*
Aree industriali	Interno	*
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	*
Antenne	Interno	*
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	*
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	*
Siti contaminati *	Interno	*
	Confinante	*
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	*
Ferrovia	Interno	
	Confinante	*
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	*
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	*

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno (solo residenti)
-	7.189	35.967	43.156	34.525	95	-	-

AREA DI TRASFORMAZIONE TOFFETTI (ATU)

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Toffetti	ATU - Ambiti urbani	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente già edificate (aree industriali e commerciali). Il verde di progetto consente di riqualificare aree attualmente edificate. Previsione potenzialmente positiva riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco lineare lungo via Toffetti avente superficie non inferiore al 70% rispetto ai metri quadri dell'intero ambito di trasformazione urbana.
- Realizzazione di una superficie a parco non inferiore al 45% della superficie territoriale dell'ambito.
- Realizzazione di un sottopassaggio di collegamento tra le vie Toffetti e Pestagalli.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli attualmente edificati e fortemente impermeabilizzati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e mitigazione, e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi che saranno previsti nell'Ambito di Trasformazione "Rogoredo" e con la piazza Mistral valutando la possibilità di una riqualificazione complessiva dello snodo attuale in cui confluiscono flussi di traffico a carattere locale e sovralocale, oltre a linee di trasporto pubblico, rendendo difficoltosa l'attraversamento ciclopedonale.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili" in relazione sia alla presenza della linea ferroviaria ad est, sia di aziende logistiche e commerciali ad ovest.

AREA DI TRASFORMAZIONE RONCHETTO SUL NAVIGLIO (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 116.716 m²

S.l.p. massima accoglibile: 40.851 m²

Abitanti teorici: 817

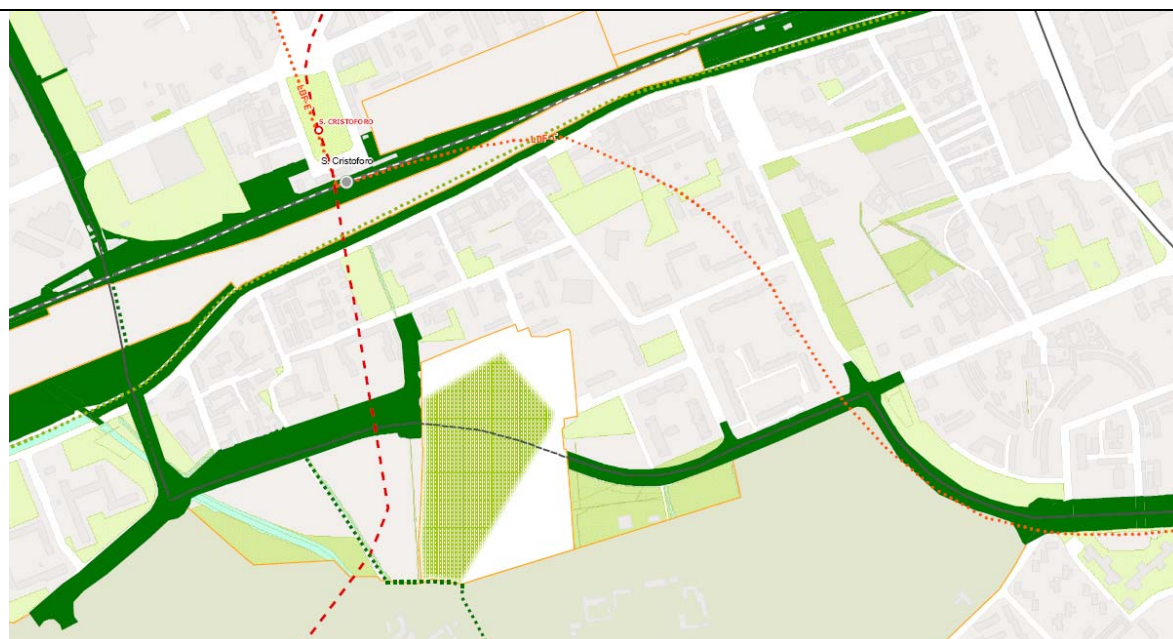
Addetti commercio:

Addetti terziario:

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".

AREA DI TRASFORMAZIONE RONCHETTO SUL NAVIGLIO (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	O nota 1	O nota 1	O nota 1			O nota 1	O nota 1	O nota 3	O nota 3	O nota 4				

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi resi possibili dalle trasformazioni attuate

nota 3 – necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

nota 4 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi di trasformazione rispetto agli obiettivi UE

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Parco delle Cascine
- Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili
- La Circle Line del Ferro
- La Ronda, una Strada Parco tra le Porte del Parco Sud
- Il Fiume di Milano

AREA DI TRASFORMAZIONE RONCHETTO SUL NAVIGLIO (ATU)

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'area è caratterizzata dalla presenza di vegetazione arbustiva e cespuglieti, parchi e giardini e orti familiari; al suo interno è presente, inoltre, un impianto sportivo.

Tutt'attorno si trovano seminativo semplice e risaie a sud, tessuto residenziale discontinuo a nord, fasce boscate con vegetazione di ambito ripariale lungo i corsi d'acqua.

L'ambito si inserisce, infatti, in un'area rilevante dal punto di vista idrografico: a nord corre il Naviglio Grande, a ovest lo Scolmatore Olona, la Roggia Bordone, la Roggia Carleschina (che lambisce il confine ovest e un tratto del confine sud dell'area) e il Fontanile Marcione 2 (tombinato), a est la Roggia Paimera e la Roggia Bartolomea.

L'ambito sorge in parte nell'area interessata dalla ex cava "Tre Castelli". Un bacino idrico da attività estrattiva interessante la falda è localizzato a sud ovest, dove la falda è caratterizzata da bassa soggiacenza.

Gran parte dell'ambito è classificata come potenzialmente contaminata.

A nord, lungo il Naviglio, corre una strada considerata di interesse storico: la "Vigevanese".

L'ambito confina a sud con il Parco Agricolo Sud Milano.

A ovest si trova Villa Beltrami, un edificio soggetto a vincolo monumentale.

A nord e ovest, l'ambito confina con un'area soggetta a vincolo in quanto bellezza naturale, l'ambito "Naviglio Grande - Naviglio Pavese". Quest'area è classificata come ambito di rilevanza paesistica dal PTCP.

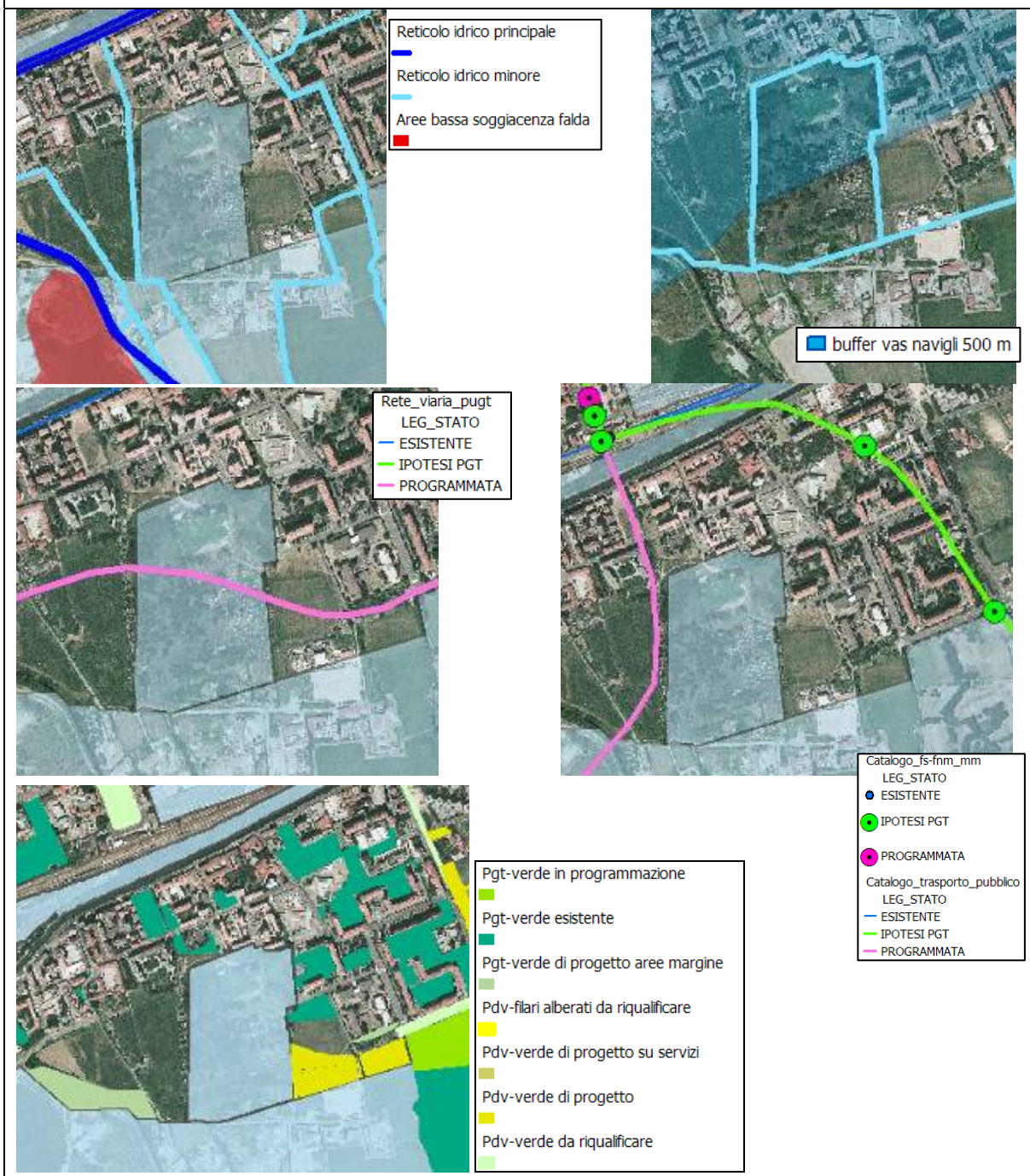
Due aziende agricole sono poste lungo i confini ovest e sud.

Due impianti di autodemolizione sono localizzati oltre il confine est dell'area.

A nord, oltre il Naviglio Grande, si trova lo scalo di San Cristoforo, classificato come potenzialmente contaminato.



AREA DI TRASFORMAZIONE RONCHETTO SUL NAVIGLIO (ATU)



AREA DI TRASFORMAZIONE RONCHETTO SUL NAVIGLIO (ATU)

Idrografia	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree a bassa soggiacenza falda	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Parco Sud	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Aree verdi urbane	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli Paesistici	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Progetto NAVIGLI	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno (solo residenti)
154.589	-	-	154.589	123.672	339	469	3.418

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Ronchetto sul Naviglio	ATU - Ambiti urbani	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente non edificate e in parte interessate da orti urbani e da vegetazione spontanea. Il verde di progetto consente di mantenere una parte dell'area verde attuale. Previsione potenzialmente negativa riguardo al consumo di suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più

AREA DI TRASFORMAZIONE RONCHETTO SUL NAVIGLIO (ATU)

oltre.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco avente superficie non inferiore al 70% 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 5m 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.
- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli potenzialmente degradati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi. Dovrebbero essere mantenute ove possibile e se di pregio le emergenze arboree attualmente presenti nell'area.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi che si estendono a sud internamente al Parco Agricolo.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito che si sviluppa in una porzione di città ove vi denota un certo equilibrio tra spazi aperti e spazi edificati, sarebbe opportuno progettare la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti.
6. Dovrebbero essere introdotte apposite mitigazioni relative al previsto tracciato viario di collegamento tra le vie Enna e Crivelli.
7. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili".

AREA DI TRASFORMAZIONE MAGAZZINI RACCORDATI STAZIONE CENTRALE (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 225.421 m²

S.I.p. massima accoglibile: slp esistente

Abitanti teorici: -

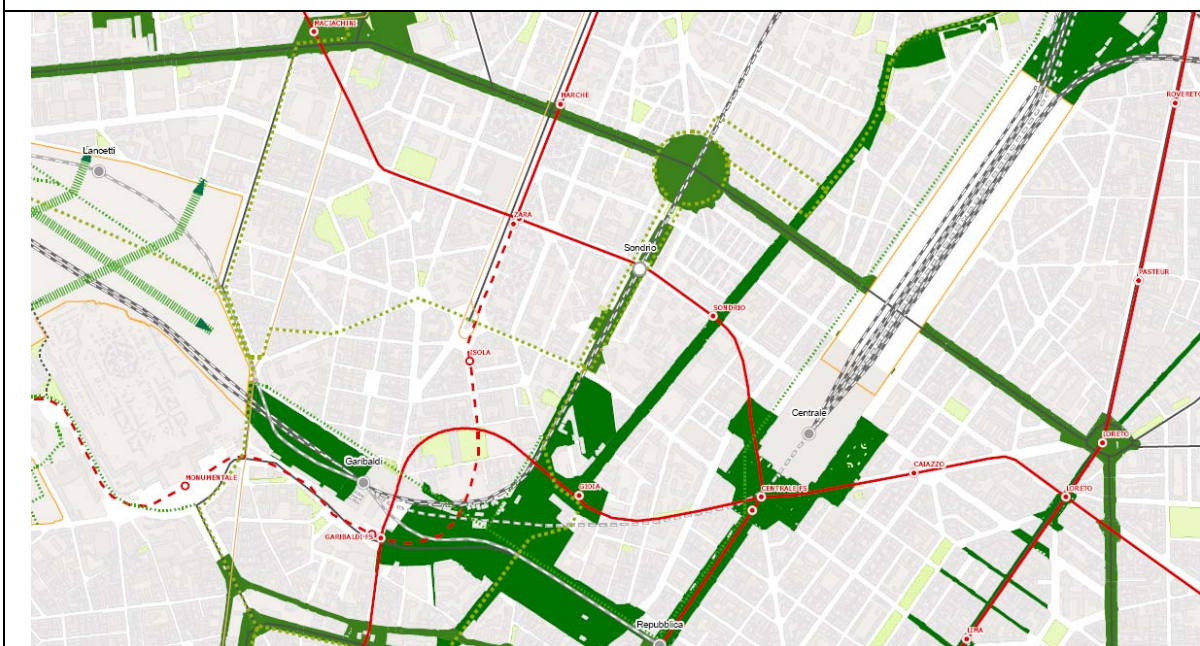
Addetti commercio: 2.142

Addetti terziario: 714

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.

AREA DI TRASFORMAZIONE MAGAZZINI RACCORDATI STAZIONE CENTRALE (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
						O nota 1	O nota 1		# nota 1					

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 - il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi resi possibili dalle trasformazioni attuate

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Ring dei Viali delle Regioni
- L'Arco Verde dei Giardini Lombardi
- La Circle Line del Ferro

AREA DI TRASFORMAZIONE MAGAZZINI RACCORDATI STAZIONE CENTRALE (ATU)

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'ambito, coincidente con lo scalo ferroviario della stazione Centrale, è inserito in un'area a tessuto residenziale denso. Due zone produttive sono poste lungo il confine nord occidentale.

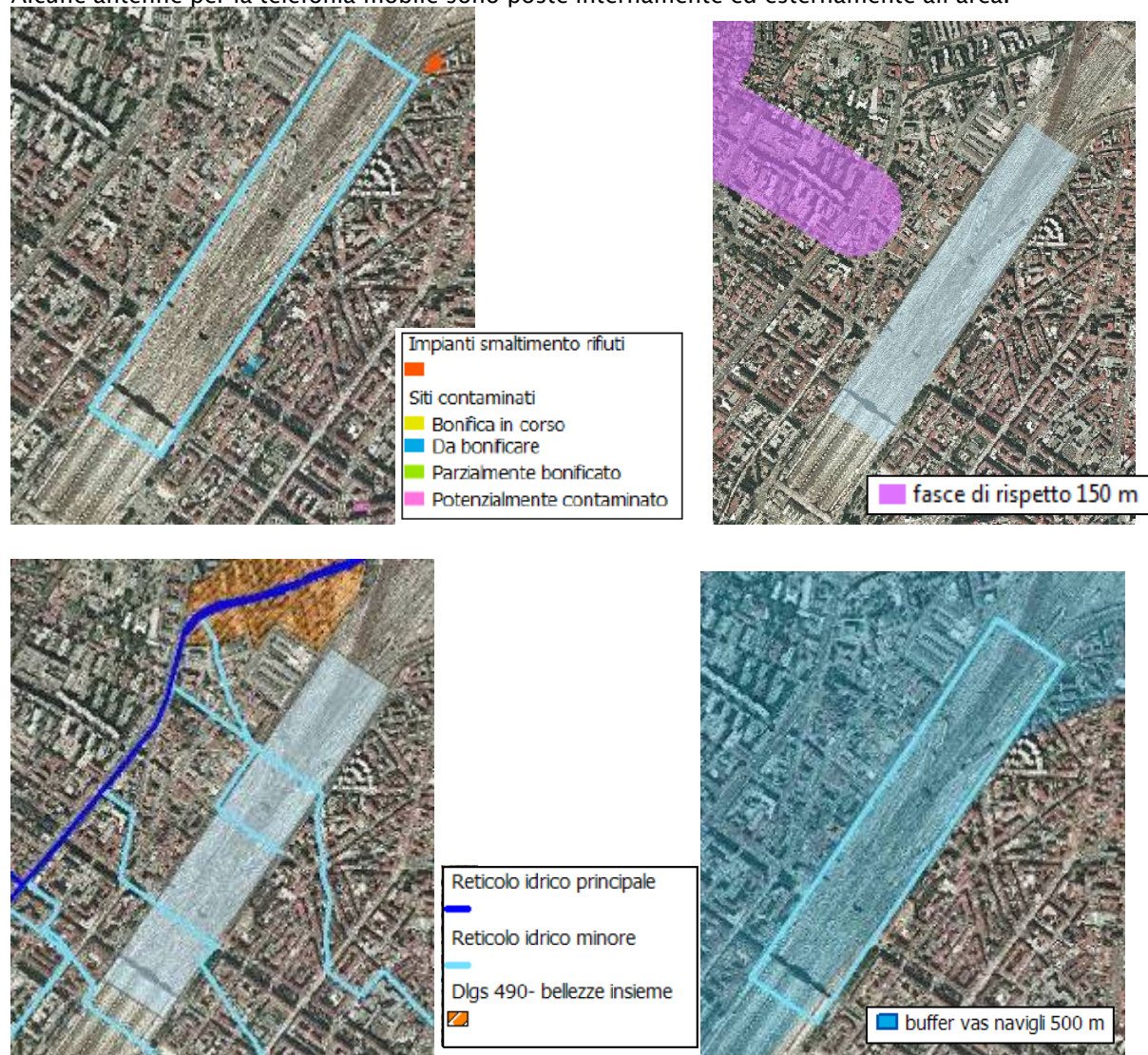
Il Naviglio Martesana corre a nord ovest, parallelamente al confine dell'ambito. L'ambito e le immediate vicinanze sono interessate dalla presenza di alcuni elementi del reticolo idrografico minore che corrono tombinati, quali la Roggia Santa Corona, il Cavo Annoni - Melzi, il Cavetto 2, la Roggia Gerenzana, il Colatore Greco Elemosinieri, il Canale Sevesetto.

Parte dell'ambito è soggetta a vincolo monumentale.

A nord dell'area, è localizzato un ambito di rilevanza paesistica, vincolato come bellezza naturale, l'Ambito Martesana.

Un impianto di recupero di rifiuti non pericolosi è posto immediatamente all'esterno dei confini dell'ambito, a nord est. Sempre all'esterno dell'area, a est, lungo Viale Brianza, si trova un sito da bonificare secondo il censimento 2007 (Immobiliare Brianza).

Alcune antenne per la telefonia mobile sono poste internamente ed esternamente all'area.



AREA DI TRASFORMAZIONE MAGAZZINI RACCORDATI STAZIONE CENTRALE (ATU)



- Rete_viana_pugt
- LEG_STATO
- ESISTENTE
 - IPOTESI PGT
 - PROGRAMMATA

- Catalogo_fs-fnm_mm
- LEG_STATO
- ESISTENTE
 - IPOTESI PGT
 - PROGRAMMATA
- Catalogo_trasporto_pubblico
- LEG_STATO
- ESISTENTE
 - IPOTESI PGT
 - PROGRAMMATA



- Pgt-verde in programmazione
- Pgt-verde esistente
- Pgt-verde di progetto aree margine
- Pdv-filari alberati da riqualificare
- Pdv-verde di progetto su servizi
- Pdv-verde di progetto
- Pdv-verde da riqualificare

AREA DI TRASFORMAZIONE MAGAZZINI RACCORDATI STAZIONE CENTRALE (ATU)

Idrografia	Interno	x	* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"
	Confinante		
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x	
Aree verdi urbane	Interno		
	Confinante		
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x	
Vincoli Paesistici	Interno		
	Confinante	x	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)		
Vincoli monumentali	Interno	x	
	Confinante		
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x	
Aree industriali	Interno		
	Confinante	x	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)		
Antenne	Interno	x	
	Confinante		
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x	
Impianti smaltimento rifiuti	Interno		
	Confinante		
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x	
Siti contaminati *	Interno		
	Confinante		
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x	
Ferrovia	Interno	x	
	Confinante		
	Limitrofo (raggio 200 m circa)		
Progetto NAVIGLI	Interno	x	
	Confinante		
	Limitrofo (raggio 200 m circa)		
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno		
	Confinante	x	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x	

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
-	50.819	16.940	67.759	54.207	149	-	-

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Magazzini raccordati Stazione Centrale	ATU - Ambiti urbani	I nuovi spazi saranno ricavati da vani attualmente utilizzati come magazzini o officine. Nessuna previsione di verde di progetto. Nessun effetto su consumo e riqualificazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

- La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:
- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
 - il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

**AREA DI TRASFORMAZIONE MAGAZZINI RACCORDATI STAZIONE
CENTRALE (ATU)****PRESCRIZIONI**

- In caso di proposte di programmazione negoziata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Valutare la possibilità di una riqualificazione delle vie Sammartini e Aporti da attuarsi parallelamente al recupero degli spazi previsti dall'ambito, incrementando l'accessibilità ciclopedonale dell'ambito e, se possibile, anche la presenza di elementi verdi.
2. Valutare la possibilità di utilizzare la trasformazione per la creazione di passaggi ciclopedonali tra le vie Sammartini e Aporti aumentando la permeabilità del rilevato ferroviario.

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA MESSINA (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 32.955 m²

S.l.p. massima accoglibile: 32.955 m²

Abitanti teorici: 494

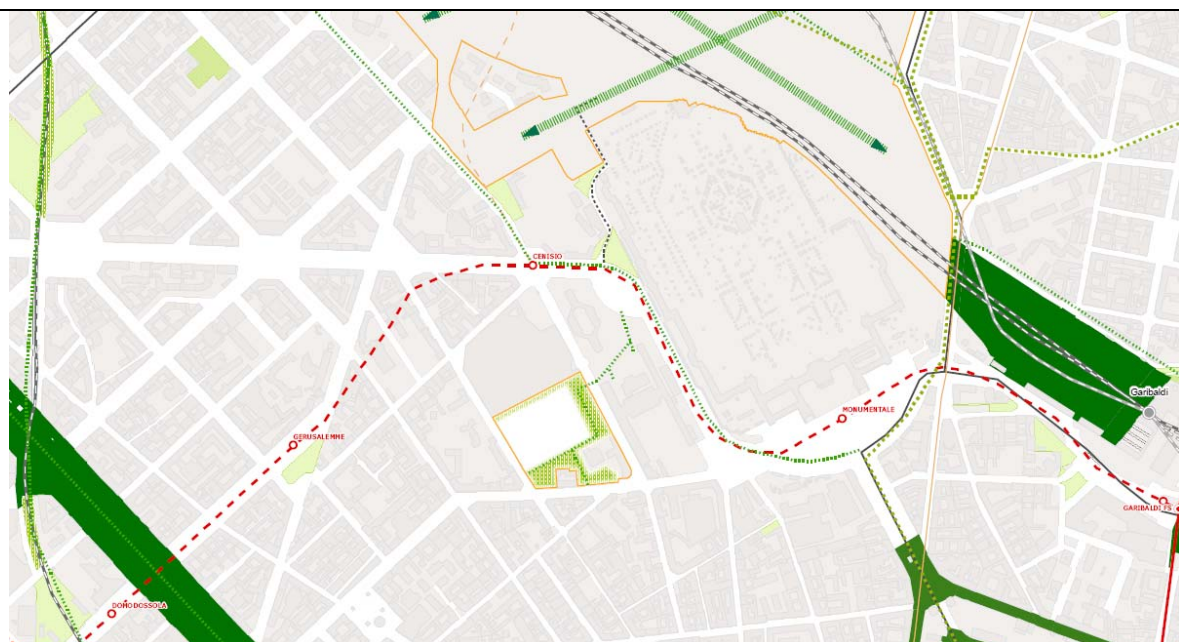
Addetti commercio: 82

Addetti terziario: 137

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.

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA MESSINA (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
		O nota 1						■		O nota 2				

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi resi possibili dalle trasformazioni attuate

nota 2 – verifica dei condizionamenti di destinazione d'uso in funzione degli esiti delle bonifiche

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Ring dei Viali delle Regioni
- L'Arco Verde dei Giardini Lombardi

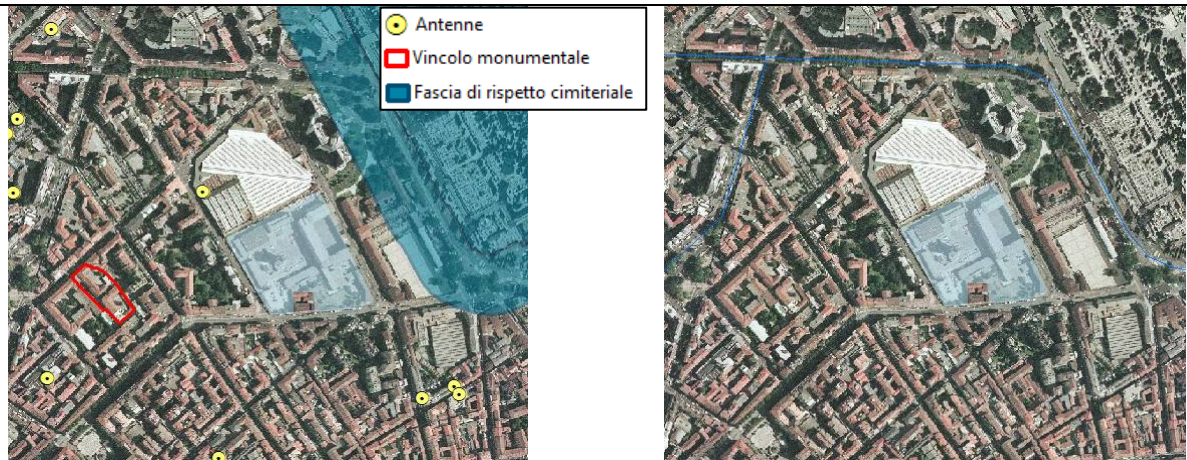
ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'ambito risulta limitrofo, ad est, alla fascia di rispetto cimiteriale.

Nelle vicinanze, in via Monviso, è segnalato un edificio vincolato da vincolo monumentale.

A nord ovest è presente un'antenna.

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA MESSINA (ATU)



Catalogo_fs-fnm_mm	
LEG_STATO	
● ESISTENTE	
● IPOTESI PGT	
● PROGRAMMATA	
Catalogo_trasporto_pubblico	
LEG_STATO	
— ESISTENTE	
— IPOTESI PGT	
— PROGRAMMATA	

Rete viaria_pugt	
LEG_STATO	
— ESISTENTE	
— IPOTESI PGT	
— PROGRAMMATA	

Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Fascia di rispetto cimitero	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA MESSINA (ATU)

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
93.473	1.945	3.250	98.668	78.935	216	284	2.067

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Via Messina	Comparto Sistema Housing	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente edificate. Il verde di progetto consente il recupero di suoli attualmente impermeabilizzati. Previsione positiva riguardo alla rigenerazione del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di spazi a parco, parcheggi servizi di interesse generale di nuova previsione per una superficie non inferiore al 40% della superficie territoriale dell'ambito.
- Realizzazione di un sistema di spazi pedonali per connettere le attrezzature di interesse generale esistenti e previste.
- Realizzazione di edilizia residenziale abitativa (housing sociale) articolata in :
 - un indice minimo per l'edilizia in affitto a canone concordato-moderato-sociale pari al 10% dell'indice Ut riferito ad housing sociale;
 - un indice massimo per l'edilizia convenzionata pari al 90% dell'indice Ut riferito ad housing sociale, comprensivo delle funzioni a supporto della residenza.
- 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli attualmente edificati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con l'area verde tra piazza Coriolano e via Messina.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito che si inserisce in una porzione di città particolarmente ricca di edifici con rilevanti valenze architettoniche, sarebbe opportuno progettare la disposizione e la

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA MESSINA (ATU)

morfologia dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti.

6. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili".

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA LITTA MODIGNANI (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 155.875 m²

S.l.p. massima accoglibile: 101.319 m²

Abitanti teorici: 2.026

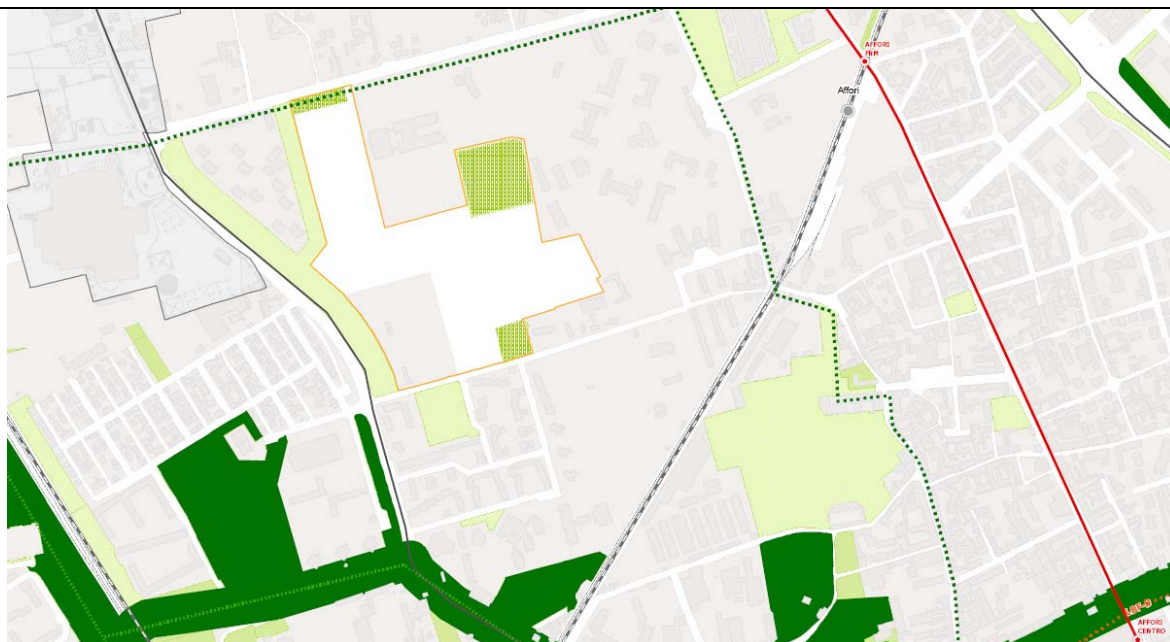
Addetti commercio: -

Addetti terziario: -

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, 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.

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA LITTA MODIGNANI (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■		O nota 1		O nota 1				■		O nota 2				

Coerenza piena ■

Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O

Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #

Non coerente @

Indifferente §

nota 1 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi resi possibili dalle trasformazioni attuate

nota 2 – verifica dei condizionamenti di destinazione d'uso in funzione degli esiti delle bonifiche

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

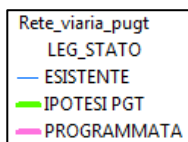
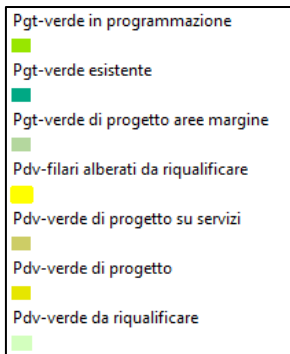
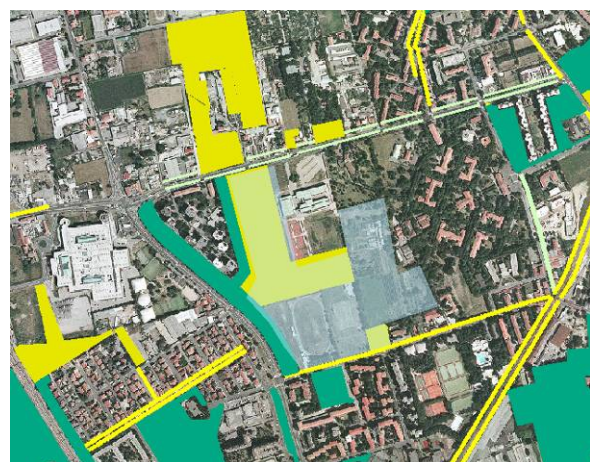
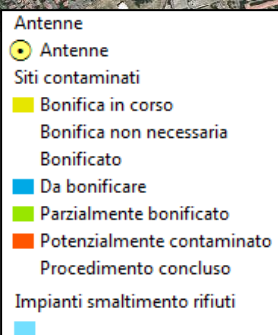
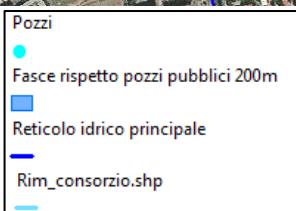
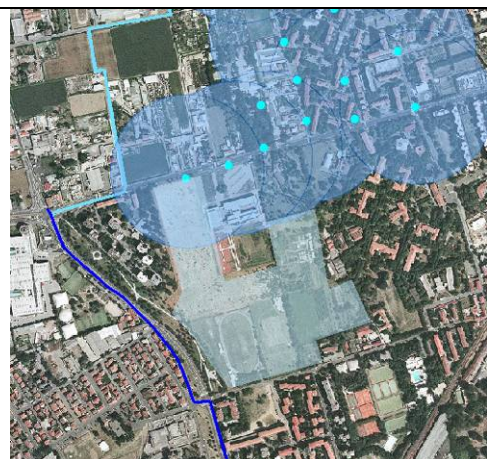
Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA'...)

L'ambito ricade all'interno dell'area di rispetto di pozzi pubblici e risulta limitrofo a elementi del reticolo idrico (tombinati). Alcune antenne sono site a nord dell'area, dove sono collocati anche due impianti di smaltimento rifiuti (autodemolitori). A nord sono segnalate due aree da bonificare (un demolitore di autoveicoli dismesso e un deposito di prodotti chimici dismesso); ad ovest, invece, la Cava Cascina Cristina risulta potenzialmente contaminata.

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA LITTA MODIGNANI (ATU)



COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA LITTA MODIGNANI (ATU)



Catalogo_fs-fnm_mm	
LEG_STATO	
●	ESISTENTE
●	IPOTESI PGT
●	PROGRAMMATA
Catalogo_trasporto_publico	
LEG_STATO	
—	ESISTENTE
—	IPOTESI PGT
—	PROGRAMMATA

Idrografia	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Fasce di rispetto Pozzi	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Antenne	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Siti contaminati *	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
383.352	-	-	383.352	306.681	840	1.163	8.477

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA LITTA MODIGNANI (ATU)

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Via Litta Modignani	Comparto Sistema Housing	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente non edificate costituite da spazi aperti variamente utilizzati. Il verde di progetto consente il recupero di suoli attualmente in parte edificati. Previsione potenzialmente negativa riguardo al consumo di suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

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.
- Realizzazione di edilizia residenziale abitativa (housing sociale) articolata in :
 - un indice minimo per l'edilizia in affitto a canone concordato-moderato-sociale pari al 10% dell'indice Ut riferito ad housing sociale;
 - un indice massimo per l'edilizia convenzionata pari al 90% dell'indice Ut riferito ad housing sociale, comprensivo delle funzioni a supporto della residenza.
- 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli attualmente occupati in parte da edifici e in parte da spazi aperti che potrebbero essere degradati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi che si estendono lungo via Bovisasca.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito che si inserisce in un sistema edificato che presenta un buon equilibrio tra spazi aperti e spazi edificati, sarebbe opportuno progettare la viabilità interna e la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti.
6. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili".

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA DON GIOVANNI CALABRIA (ATU)**LOCALIZZAZIONE****CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE**

S.T.: 72.456 m²

S.l.p. massima accoglibile: 47.096,40 m²

Abitanti teorici: 942

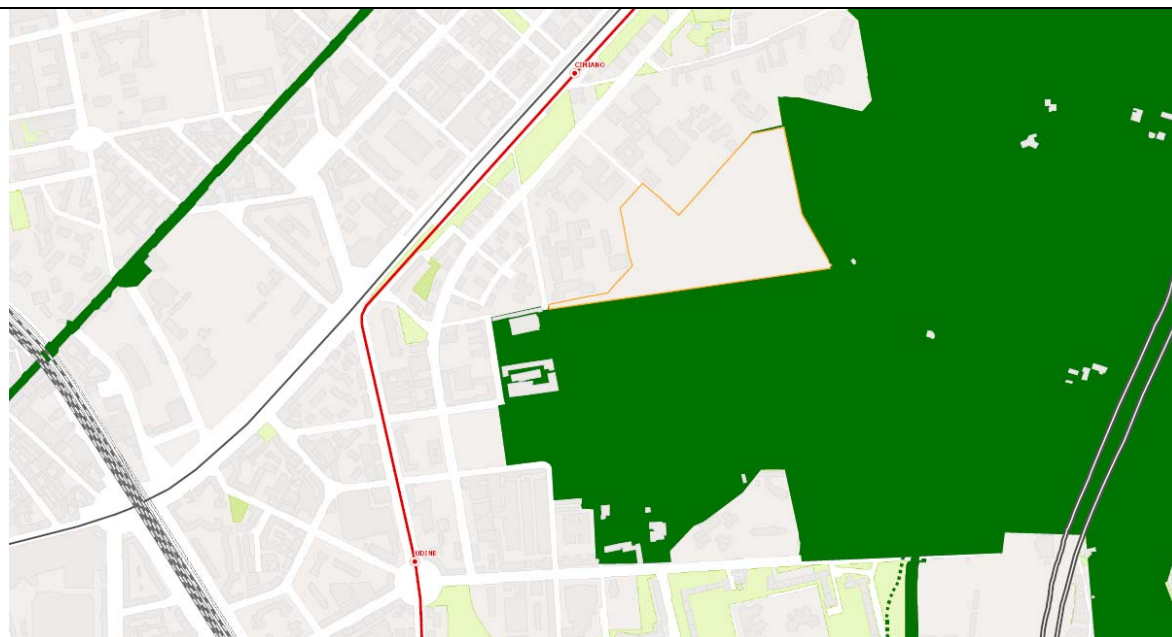
Addetti commercio: -

Addetti terziario: -

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.

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA DON GIOVANNI CALABRIA (ATU)



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■		O nota 1		O nota 1				■		O nota 2				

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi resi possibili dalle trasformazioni attuate

nota 2 – verifica dei condizionamenti di destinazione d'uso in funzione degli esiti delle bonifiche

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

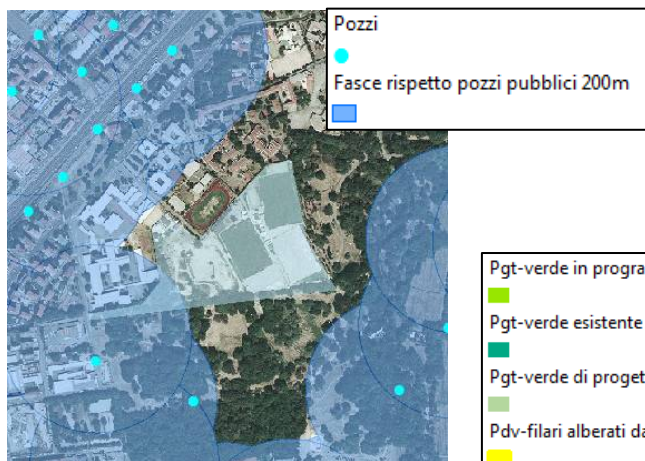
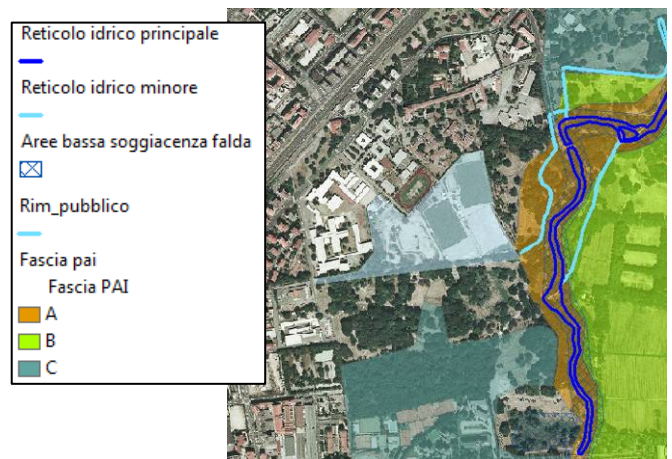
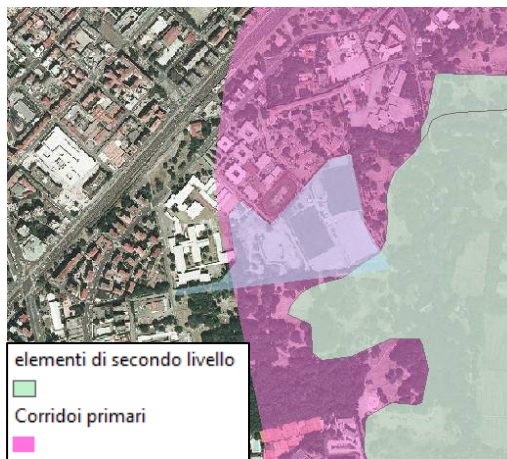
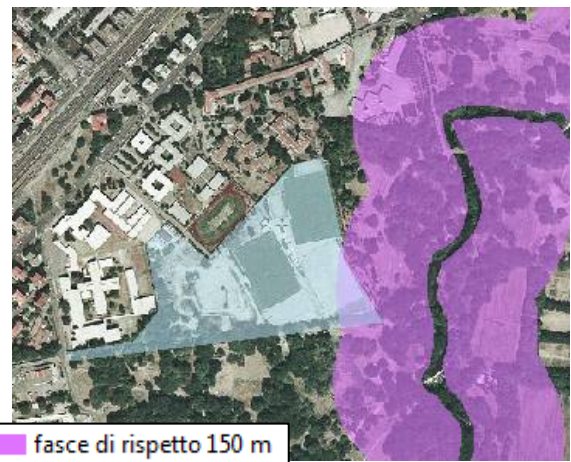
- La Circle Line del Ferro
- Le Porte Verdi del Lambro in Città

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA')

L'ambito ricade parzialmente di un ambito di rilevanza paesistica del PTCP. Esso è compreso quasi interamente all'interno del corridoio ecologico del Lambro e, parzialmente, in un elemento di secondo livello della RER.

L'ambito risulta limitrofo a un'area caratterizzata da bassa soggiacenza e confina con la fascia A del PAI relativamente al Fiume Lambro. L'ambito risulta parzialmente interno anche alla fascia di rispetto di 150 del Lambro, oltre che all'area di rispetto di numerosi pozzi pubblici.

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA DON GIOVANNI CALABRIA (ATU)



- Pgt-verde in programmazione
- Pgt-verde esistente
- Pgt-verde di progetto aree margine
- Pdv-filari alberati da riqualificare
- Pdv-verde di progetto su servizi
- Pdv-verde di progetto
- Pdv-verde da riqualificare

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA DON GIOVANNI CALABRIA (ATU)



Rete viaria_pugt
LEG_STATO
— ESISTENTE
— IPOTESI PGT
— PROGRAMMATA



Catalogo_fs-fnm_mm
LEG_STATO
● ESISTENTE
● IPOTESI PGT
● PROGRAMMATA
Catalogo_trasporto_pubblico
LEG_STATO
— ESISTENTE
— IPOTESI PGT
— PROGRAMMATA

Idrografia	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Fasce di rispetto Pozzi	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree a bassa soggiacenza falda	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Fascia PAI A	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Elementi RER	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli Paesistici	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
178.241	-	-	178.241	142.593	391	541	3.941

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA DON GIOVANNI CALABRIA (ATU)

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Via Don Giovanni Calabria	Comparto Sistema Housing	I nuovi volumi ricadranno su aree attualmente non edificate costituite da spazi aperti variamente utilizzati. Il verde di progetto sarà parzialmente destinato alle attività sportive e consentirà la connessione con il sistema verde del Lambro. Previsione potenzialmente negativa riguardo al consumo di suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un centro sportivo polivalente e di spazi aperti a parco e 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.
- Realizzazione di edilizia residenziale abitativa (housing sociale) articolata in :
 - un indice minimo per l'edilizia in affitto a canone concordato-moderato-sociale pari al 10% dell'indice Ut riferito ad housing sociale;
 - un indice massimo per l'edilizia convenzionata pari al 90% dell'indice Ut riferito ad housing sociale, comprensivo delle funzioni a supporto della residenza.
- In caso di proposte di programmazione intergrata, 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.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi di suoli attualmente in parte edificati e in parte degradati sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi che si estendono verso il Lambro anche nell'ottica della realizzazione del progetto di riqualificazione complessiva dell'ambito fluviale.
4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito che si pone al limite del tessuto edificato fungendo da elemento di cerniera tra suolo urbanizzato e spazi aperti extraurbani, sarebbe opportuno progettare la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le preesistenze circostanti sia di carattere antropico che naturale. In particolare devono essere evitate le disposizioni che possano dar luogo a fenomeni di sfrangiamento che costituiscono una criticità diffusa dell'ambito metropolitano milanese.

COMPARTO SISTEMA HOUSING VIA DON GIOVANNI CALABRIA (ATU)

6. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili".

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTO DI MARE (ATU)

LOCALIZZAZIONE



CARATTERE DELL'AT DESTINAZIONI AZIONI IMPLICITE

S.T.: 364.910 m²

S.I.p. massima accoglibile: 127.719 m²

Abitanti teorici: -

Addetti commercio: 639

Addetti terziario: 3.193

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. 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.

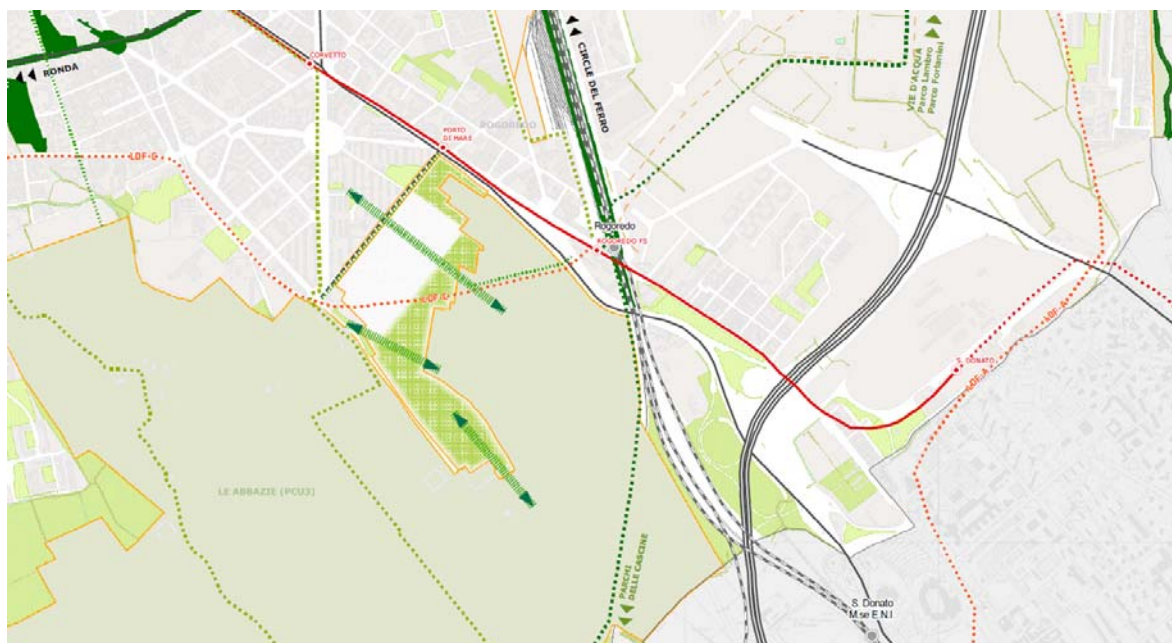
Il progetto del costruito dovrà garantire la continuità morfologica con il sistema edificato del contesto di viale Omero, ridefinendo in tale modo il rapporto tra la città esistente e i grandi spazi aperti, attraverso il completamento del fronte edificato e l'individuazione di microsistemi verdi e spazi 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. 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 Paullese, dall'altro dalla fermata MM3 Porto di Mare e in futuro con il nuovo sistema di trasporto

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTO DI MARE (ATU)

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 di nuove stazioni del trasporto pubblico locale, che dovranno orientare la localizzazione delle nuove funzioni urbane previste.



RELAZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL DDP

OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	OB8	OB9	OB10	OB11	OB12	OB13	OB14	OB15
■	O nota 1	# nota 1	# nota 1	# nota 1-2	# nota 1	# nota 1	# nota 1	# nota 1-3	# nota 1-3	# nota 4	# nota 1-3	# nota 1-3	# nota 1-3	# nota 1-3

Coerenza piena ■
Coerenza legata all'attuazione di interventi funzionalmente correlati O
Coerenza da verificare nelle successive fasi di attuazione #
Non coerente @
Indifferente §

nota 1 – il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla programmazione ed alla qualità specifica degli interventi resi possibili dalle trasformazioni attuate

nota 2 – verifica dei condizionamenti di destinazione d'uso in funzione degli esiti delle bonifiche

nota 3 – necessario coordinamento con gli interventi infrastrutturali per la mobilità

nota 4– il raggiungimento dell'obiettivo sarà legato alla qualità specifica degli interventi di trasformazione rispetto agli obiettivi UE

RELAZIONI CON GLI ALTRI SISTEMI DEL DDP

Grandi Progetti di Interesse Pubblico che interessano l'ambito:

- Il Parco delle Cascine
- Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili
- La Circle Line del Ferro
- La Ronda, una Strada Parco tra le Porte del Parco Sud

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTO DI MARE (ATU)

ELEMENTI DI ATTENZIONE AMBIENTALE ESISTENTI (SENSIBILITA' CRITICITA' ...)

L'ambito è localizzato ai margini di un'area residenziale e confina a sud con un'ampia zona a seminativo.

A nord - est dell'area sono presenti: vegetazione arbustiva e cespuglieti, prati permanenti di pianura, boschi di latifoglie. Nella porzione nord - occidentale, sono localizzati insediamenti industriali, artigianali e commerciali e impianti sportivi.

Il lato nord dell'area è lambito dal corso del Cavo Redefossi, mentre nelle aree a sud sono presenti numerosi canali irrigui, cavi, rogge.

Un elettrodotto della tensione di 130 kV attraversa l'ambito in senso est - ovest raggiungendo l'impianto adiacente alla ferrovia.

Il lato nord occidentale ricade per una piccola porzione all'interno dell'area di rispetto di pozzi pubblici. Gran parte dell'ambito ricade in un'area caratterizzata da bassa soggiacenza della falda.

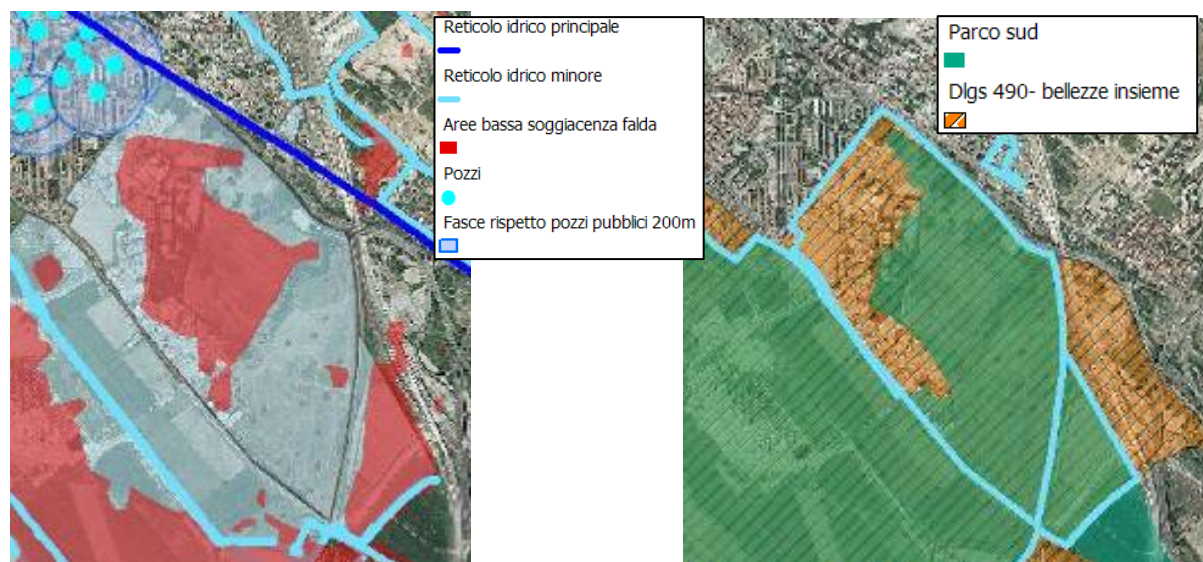
Tutta l'area ricade in una zona vincolata come bellezza d'insieme ex L. 1497 e in un ambito di rilevanza paesistica.

L'area confina con l'azienda agricola Cascina Grande.

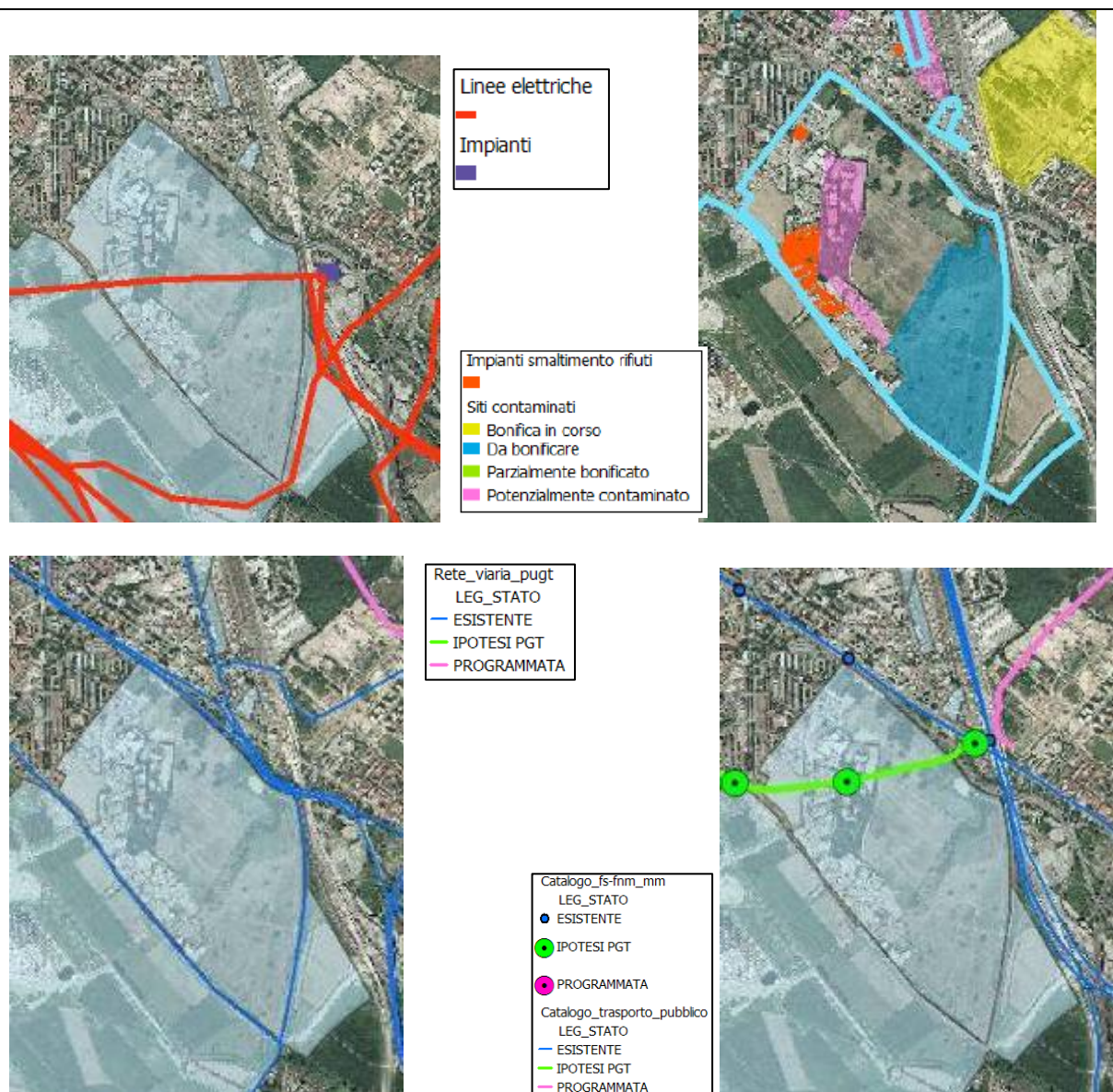
All'interno dell'area, in via San Dionigi e in via Fabio Massimo, sono localizzati tre impianti per il recupero di rifiuti non pericolosi.

Secondo il censimento del 2007, risultano interni all'area un sito potenzialmente contaminato e uno da bonificare.

Due strade storiche lambiscono l'area: la "Via per Chiaravalle" (oggi via San Dionigi e via San Airaldo) a ovest e la "Via Emilia" (oggi Corso Lodi) ad est. A nord ovest l'ambito confina con un edificio caratterizzato da vincolo monumentale, la chiesetta SS. Filippo e Giacomo di Nosedà.










AREA DI TRASFORMAZIONE PORTO DI MARE (ATU)



AREA DI TRASFORMAZIONE PORTO DI MARE (ATU)



Pgt-verde in programmazione	
Pgt-verde esistente	
Pgt-verde di progetto aree margine	
Pdv-filari alberati da riqualificare	
Pdv-verde di progetto su servizi	
Pdv-verde di progetto	
Pdv-verde da riqualificare	

Idrografia	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Fasce di rispetto Pozzi	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree a bassa soggiacenza falda	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree boscate	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Parco Sud	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Aree verdi urbane	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Vincoli Paesistici	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Vincoli monumentali	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Strade storiche	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Aree industriali	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Elettrodotti	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti energia elettrica	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Antenne	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
Impianti smaltimento rifiuti	Interno	x
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Siti contaminati *	Interno	
	Confinante	
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	
Ferrovia	Interno	
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x
VERDE di PROGETTO (PGT + PDV)	Interno	x
	Confinante	x
	Limitrofo (raggio 200 m circa)	x

* categorie considerate: "da bonificare", "parzialmente bonificato", "bonifica in corso" e "potenzialmente contaminato"

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTO DI MARE (ATU)

PREDOMINANTI EFFETTI POTENZIALI ATTESI

NB Le stime riportate sono state ottenute con i coefficienti di generazione indicati al punto 5.3 del RA. Resta inteso che tali stime devono essere intese come indicative, suscettibili di modifiche con l'evoluzione delle metodologie e dei dati di partenza, nonché con l'evoluzione fisica ed antropica del sistema milanese che potrà, negli anni prossimi, comportare variazioni nelle pressioni unitarie prodotte sull'ambiente.

consumo idrico residenti [m ³ /anno]	consumo idrico commercio [m ³ /anno]	consumo idrico terziario [m ³ /anno]	consumo idrico totale [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /anno]	scarichi in fognatura [m ³ /d]	produzione rifiuti kg/ab 574 t/anno (solo residenti)	Emissioni di CO ₂ [procapite] t/ab anno 4,184 (solo residenti)
-	15.160	75.754	90.914	72.731	199	-	-

NOME AMBITO	Tipologia	CONSIDERAZIONI SULL'ASSETTO DEL SUOLO
Porto di Mare	ATIPG	I nuovi volumi ricadranno su aree in parte già edificate, ma in prevalenza su aree non costruite. Il verde di progetto permette di riqualificare aree attualmente adibite ad attività commerciali e produttive. Previsione potenzialmente in pareggio riguardo alla rigenerazione e al consumo del suolo.

INDICAZIONI DI COMPATIBILIZZAZIONE

La compatibilizzazione delle nuove trasformazioni avverrà attraverso i seguenti strumenti:

- l'adozione di buone pratiche, tra quelle disponibili, per i differenti settori di analisi. A tal fine viene riportato un apposito elenco nella parte finale dell'allegato (riassuntivo di quanto esposto al cap. 9 del RA) che associa ad ogni Ambito di Trasformazione le pratiche più idonee;
- il coordinamento delle indicazioni precedenti con le prescrizioni previste dal Piano riportate più oltre.

PRESCRIZIONI

- Realizzazione di un parco avente superficie non inferiore al 50% dell'area in coordinamento con le previsioni urbanistiche che deriveranno dal PCU 3 "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 tra le vie Boncompagni e Toffetti.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1. Trattandosi in parte di suoli attualmente interessati da attività artigianali e commerciali sarà necessaria la verifica preventiva delle condizioni di salubrità degli stessi precedentemente agli interventi edificatori.
2. Nella progettazione esecutiva delle aree verdi interne all'ambito occorre prestare attenzione all'equilibrio tra necessità di fruizione e incremento della biodiversità nella scelta delle essenze e delle distribuzioni degli spazi. Devono essere attentamente considerate le presistenze arboree al fine di preservarle ove possibile e se di pregio.
3. Nella progettazione del sistema del verde interno all'ambito sarebbe opportuno creare un legame con le aree verdi che si estendono nel PCU "Le Abbazie" minimizzando gli impatti critici sul un

AREA DI TRASFORMAZIONE PORTO DI MARE (ATU)

sistema ambientale di pregio che si sviluppa attorno all'abbazia di Chiaravalle.

4. Nella distribuzione dei volumi all'interno delle aree edificabili sarebbe opportuno massimizzare la permeabilità dei suoli.
5. Trattandosi di un ambito che si pone al limite del tessuto edificato fungendo da elemento di cerniera tra suolo urbanizzato e spazi aperti extraurbani, sarebbe opportuno progettare la viabilità interna e la disposizione dei nuovi edifici in modo tale da armonizzarsi con le presistenze circostanti sia di carattere antropico che naturale. In particolare devono essere evitate le disposizioni che possano dar luogo a fenomeni di sfrangiamento che costituiscono una criticità diffusa dell'ambito metropolitano milanese.
6. Di particolare importanza risulta la necessità di un collegamento con la stazione di Rogoredo che superi la barriera costituita dal tratto iniziale dell'autostrada A1. Tale collegamento, se previsto in corrispondenza di piazza Mistral, potrebbe connettersi al sistema di riqualificazione generale di questo spazio urbano già suggerito nella scheda relativa all'AT "Toffetti".
7. Per la massimizzazione della qualità dell'abitare internamente ai nuovi edifici, sarebbe opportuna una progettazione degli spazi interni che mirasse alla protezione soprattutto dagli effetti dell'inquinamento acustico dei locali maggiormente "sensibili".
8. Si indicano inoltre due punti di attenzione relativi alla massimizzazione della sostenibilità ambientale dell'intervento:
 - non riduzione delle superfici complessive di uso del suolo fertile; il criterio si intende rispettato anche da suoli fertili pensili con presenza di vegetazione arboreo-arbustiva;
 - mantenimento della capacità di assorbimento delle acque meteoriche sulla superficie territoriale dell'intervento; il criterio si intende rispettato quando, in occasione di piogge, non si verificano nuovi convogliamenti di acque meteoriche nel reticolo idrico superficiale o nel sistema fognario; il criterio è altresì rispettato quando, per un nuovo intervento, siano preventivamente realizzate le azioni di cui ai commi 2 e 5 dell'art.5 del Regolamento regionale 24.03.2006 n.4.

QUADRO DEGLI OBIETTIVI TEMATICI DI SOSTENIBILITA' E DEI CRITERI PER BUONE PRATICHE ATTUATIVE

NB Le indicazioni seguenti sono quelle minime iniziali da considerare, e dovranno essere integrate nella prosecuzione del percorso attuativo in funzione del progressivo avanzamento del quadro analitico, progettuale, valutativo.

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserma Montello	Caserma Rubattino	Caserma Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
TRA	Trasformazioni territoriali e urbanistiche																						
TRAos	Obiettivi di sostenibilita'																						
TRAos 1	Migliorare la definizione nella ripartizione e organizzazione degli spazi pianificati																						
TRAos 2	Adottare scelte pianificatorie e progettuali che favoriscano il sistema delle relazioni sociali e garantiscano servizi adeguati alle destinazioni d'uso future.																						
TRAos 3	Nella pianificazione degli usi del suolo consentire ove possibile la fruizione pubblica ricreativa in porzioni del sito.																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
TRAOs 4	Curare la qualità architettonica degli interventi, e in particolare quella degli edifici e di tutte le opere permanenti.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x	x		
TRAct	Criteria tecnici di buona pratica																						
TRAct 5	Riurbanizzare aree edificate, industriali, dismesse.																						
TRAct 6	Incrementare la dotazione e l'efficienza delle attrezzature e delle infrastrutture con particolare riferimento ai trasporti pubblici.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								
TRAct 7	Ridefinire gli spazi stradali in funzione della moderazione del traffico.	x			x																		
TRAct 8	Aumentare la diversità nelle destinazioni d'uso degli edifici.										x					x	x						
TRAct 9	Formare spazi urbani per il tempo libero.	x	x	x	x		x	x	x		x	x	x					x		x			x
TRAct 10	Formare luoghi per favorire l'incontro e la formazione di un'identità collettiva.				x		x											x					
TRAct 11	Prevedere alloggi per le persone anziane.			x																	x		

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
TRAct 12	Migliorare le performance degli edifici e nelle abitazioni di protezione contro i carichi ambientali.	x	x		x						x				x	x	x	x		x		x	x
TRAct 13	Promuovere un uso efficiente degli spazi urbani.	x		x															x				
TRAct 14	Evitare la zonizzazione mono-funzionale.		x			x	x		x		x					x	x	x					x
TRAct 15	Definire il limite massimo di espansione di un insediamento per un determinato periodo di tempo e rispettarne la previsione.																						
TRActd 16	Definire la densità massima di un'area in base alla sua capacità di pressione ambientale tenendo in considerazione la scarsità di territorio.																						
TRAct 17	Razionalizzare l'utilizzo delle aree all'interno del perimetro urbano applicando standard di alta densità di popolazione residente e di attività insediabili.																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
TRAct 18	Ricostruire, ristrutturare e restaurare gli edifici esistenti e le strutture urbane.																						
TRAct 19	Riutilizzare e rivitalizzare le aree dismesse, contaminate o sotto-utilizzate, riducendo così la pressione dell'espansione sulle zone agricole e nelle zone di periferia.		x	x																			
TRAct 20	Adottare il principio del "riciclaggio di terreno" nell'individuare le nuove aree per lo sviluppo urbano (vecchie zone industriali e produttive, aree militari dismesse, terreni abbandonati, ecc.).	x		x	x																		
SU	Governo dei suoli																						
SUos	Obiettivi di sostenibilita'																						
SUos 21	Ottenere risparmi e recuperi di suolo attraverso la densificazione urbana																						
SUos 22	Minimizzare il consumo di suolo in fase realizzativa	x	x	x	x	x	x	x	x		x				x			x				x	x

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
SUos 23	Mantenere e ripristinare le funzionalità del suolo non edificato																						
ACQ	Acque																						
ACQos	Obiettivi di sostenibilità'																						
ACQos 24	Intendere l'acqua come elemento intrinseco della qualità degli spazi urbani, da valorizzare, risparmiare razionalizzandone gli usi						x	x															
ACQos 25	Garantire che le acque in uscita dai siti di intervento non determinino riduzioni della qualità delle acque superficiali tali da compromettere gli usi e l'idoneità ecologica dei recettori.																						
ACQos 26	Garantire che le portate in uscita dai siti di intervento non determinino criticità di ordine idraulico a carico dei recettori.	x	x	x	x	x			x	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamei	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
ACQos 27	Nel progettare nuovi alvei fluviali e nel riqualificare alvei fluviali esistenti, massimizzarne la funzionalità fluviale, ecologica e paesistica, anche in ottica di favorire la fruizione. Massimizzare la funzione eco-paesistica delle vasche di laminazione.							x															
ACQos 28	Ove possibile, ripristinare e tutelare gli elementi del reticolo idrico minore (rogge, canali, fontanili,...) migliorandone la funzionalità ecosistemica.																						
ACQos 29	Minimizzare i consumi idrici nel settore civile e agricolo, prevedendo adeguate misure di risparmio idrico in fase di progettazione e sensibilizzando gli addetti e i visitatori in fase di svolgimento dell'evento.																						
ACQos 30	Proteggere le caratteristiche di qualità della falda sotterranea																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	contenendo le possibili fonti di contaminazioni.																						
ACQos 31	Tutelare la disponibilità e l'equilibrio idrogeologico delle risorse idriche sotterranee al fine di non pregiudicare il sistema dei fontanili e il sistema idrico sotterraneo nel suo complesso.																					x	
ACQct	Criteria tecnici di buona pratica																						
ACQct 32	Utilizzare l'acqua quale componente importante della progettazione urbana quale elemento di coerenza e diversità nell'organizzazione degli spazi.						x	x															
ACQct 33	Definire o ridefinire un ruolo funzionale dei corpi idrici nei nuovi interventi urbani.						x	x															
ACQct 34	Enfatizzare il ruolo dei corpi idrici naturali o artificiali nella crescita dell'identità del luogo e nella localizzazione di nuove funzioni.						x	x			x												

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelii	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
ACQct 35	Valorizzare i corpi idrici e le loro pertinenze in quanto elementi strutturali del paesaggio e per incentivare le attività ricreative.						x	x			x							x						
ACQct 36	Rinaturalizzare i corsi d'acqua e restituire la luce a quelli tombinati.																							
ACQct 37	Prevedere una quota elevata di suolo libero permeabile.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	x	
ACQct 38	Prevedere la massima quantità di superfici con elevati livelli di permeabilità e favorire l'infiltrazione dell'acqua piovana non contaminata nel terreno.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
ACQct 39	Utilizzare materiali porosi per la pavimentazione delle aree pedonali, delle strade e dei sentieri.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x								x	
ACQct 40	Ridurre l'infiltrazione di sostanze inquinanti provenienti dalle aree impermeabilizzate potenzialmente a rischio.					x																		

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
ACQct 41	Favorire l'infiltrazione nel terreno ottenendo o mantenendo spazi adeguati per la ritenzione delle acque di superficie e per la creazione di bacini idrici artificiali.	X	X	X											X			X					X	
ACQct 42	Valutare l'impiego di tecniche alternative alla canalizzazione delle acque piovane ma che ne favoriscano l'infiltrazione nel suolo.																							
ACQct 43	Prevedere l'impiego di provvedimenti per la riduzione della criticità indotta dalle acque meteoriche di ruscellamento stradale tramite l'aumento della capacità di invaso o di infiltrazione.	X	X	X	X										X									
ACQct 44	Prevedere soluzioni architettoniche o prescrizioni di piano per favorire la raccolta la conservazione e il riutilizzo dell'acqua piovana.		X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X						X
ACQct 45	Incentivare l'utilizzo dell'acqua piovana per scopi non potabili attraverso pozzi ad assorbimento, stagni,																				X	X		



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	cisterne e tetti verdi.																						
ACQct 46	Depurare le acque grigie in loco ad esempio utilizzando i sistemi naturali di depurazione.																						
ACQct 47	Incentivare l'utilizzo di vegetazione riparia e di canneti per assorbire le sostanze inquinanti e regolare lo scorrimento delle acque.																						
ACQct 48	Promuovere e facilitare la differenziazione nei sistemi di distribuzione delle acque separando le reti.																		x				
ACQct 49	Promuovere e facilitare la differenziazione nei sistemi di scarico delle acque separando le reti.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x				x	x
AGR	Agricoltura																						
AGRos	Obiettivi di sostenibilita'																						
AGRos 50	Tutelare la componente rurale del territorio minimizzando e riequilibrando la																		x				



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamei	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	perdita di aree agricole.																						
AGRos 51	Contribuire al rilancio dell'agricoltura periurbana, favorendone la multifunzionalità (ruolo ricreativo, fruitivo, paesistico, produzione agricola, ...) e il ruolo di servizio alla città.																						
AGRos 52	Ridurre o eliminare le cause di impoverimento e degrado ambientale legate all'agricoltura.																						
AGRos 53	Bilanciare l'attuale impermeabilizzazione di suolo funzionale (fertile e permeabile), non solo minimizzando i nuovi consumi, ma anche ripristinandone, ove possibile, le condizioni originali.																						
ECO	Ecosistemi e biodiversita'																						
ECOos	Obiettivi di sostenibilita'																						
ECOos 54	Riequilibrare le criticità degli ecomosaici, consolidando al contempo le reti ecologiche nell'ambito																						x

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	circostante.																						
ECOos 55	Mitigare e compensare gli impatti degli interventi a carattere infrastrutturale e insediativo, prevedendo rinaturalizzazioni e riforestazioni anche in ambito metropolitano.																						
ECOos 56	Migliorare la biodiversità sui siti coinvolti e sulle vie d'acqua esistenti e di nuova formazione.				X		X							X		X	X	X				X	X
ECOos 57	Cogliere la grande rilevanza della manifestazione come occasione unica per promuovere forme di turismo sostenibile, migliorare l'efficacia delle proposte di educazione ambientale e diffondere la conoscenza delle aree protette.																						
ECOoct	<i>Criteri tecnici di buona pratica</i>																						
	<u>Ecosistemi</u>																						



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
ECOct 58	Realizzare connessioni ecologiche e passaggi naturali tra le aree urbane e i dintorni rurali, nonché all'interno delle città stesse, per consentire agli animali di piccola taglia ed agli uccelli di insediarsi in città, evitando ogni tipo di barriera.					x	x	x	x		x			x	x	x	x	x				x	x
ECOct 59	Proteggere le aree ad elevato valore naturale ed ecologico dallo sviluppo urbano e dalle sue conseguenze indirette.																						
ECOct 60	Elaborare una rete di spazi verdi che consenta di collegare le aree urbane alla campagna circostante.					x		x	x		x												
ECOct 61	Identificare e utilizzare tutti gli elementi naturali del territorio che possono contribuire a creare un ambiente attraente e vario ove vivere, inglobando o reintegrando ognuno di questi elementi all'interno dello																	x				x	



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserma Montello	Caserma Rubattino	Caserma Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	schema di piano o nel design urbano.																						
ECOct 62	Realizzare e se necessario prescrivere un'elevata percentuale di aree verdi (parchi, giardini, aiuole, ecc.) per ogni area pianificata.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			
ECOct 63	Realizzare corti interne a verde.																						
<u>Biodiversita'</u>																							
ECOct 64	Mantenere la topografia del terreno, l'idrografia, gli alberi e la vegetazione: tutti questi elementi contribuiscono ad influenzare la biodiversità e il microclima.																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamei	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
ECOct 65	Creare aree verdi naturali non accessibili o parzialmente accessibili, nonché laghi e zone umide per ottenere dei biotopi naturali.																						
ECOct 66	Differenziare gli spazi verdi nelle varie aree urbane in base all'utilizzo da parte della popolazione.			x			x						x									x	
ECOct 67	Differenziare il livello di accessibilità all'interno delle aree naturali concentrando i percorsi e le zone ricreative.																						
ECOct 68	Privilegiare specie arboree autoctone.	x	x	x																			
ECOct 69	Creare bacini per la ritenzione dell'acqua piovana che abbiano argini bassi per favorire l'accesso degli animali e consentire alla vegetazione di crescere.																						
ECOct 70	Prevedere la messa a dimora di nuovi alberi considerando spazio sufficiente per la loro crescita e per lo sviluppo delle radici.		x																				



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamei	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
ECOct 71	Pianificare percorsi che dalla città conducano verso la campagna per consentire alla popolazione di raggiungere con facilità gli spazi rurali e naturali.							x										x						
ECOct 72	Promuovere l'utilizzo di tetti verdi.	x	x											x										
PAE	Paesaggio																							
PAEos	Obiettivi di sostenibilita'																							
PAEos 73	Preservare gli elementi di maggior pregio che definiscono l'identità del paesaggio di contesto, con particolare attenzione ad acque, elementi naturali e sistema agrario.						x																	
PAEos 74	Rendere fruibile il sistema del verde e degli spazi aperti residuali riqualificati nella progettazione dei siti di intervento		x					x	x		x			x		x	x	x					x	



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelii	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
PAEos 75	Tutelare e, ove necessario, riqualificare il patrimonio culturale e naturale del paesaggio agrario, con specifica attenzione alle cascine esistenti sul territorio.																						
MOB	Mobilita'																						
MOBos	Obiettivi di sostenibilita'																						
	<u>Accessibilita' e mobilita'</u>																						
MOBos 76	Migliorare l'accessibilita' al sito e minimizzare la congestione da traffico privato durante l'evento e nel post-Expo, in particolare tramite il potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo, l'introduzione di sistemi di infomobilita' integrati, l'attenta																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	pianificazione e progettazione del sistema locale di viabilità e parcheggi, lo sviluppo di percorsi ciclopedonali.																						
MOBos 77	Organizzare adeguatamente i sistemi di approvvigionamento delle merci e di trasporto dei rifiuti sia durante la preparazione del sito che durante l'evento.																						
MOBos 78	Nella pianificazione del post-Expo privilegiare la localizzazione dei nuovi insediamenti in posizioni prossime alle linee forti del trasporto pubblico.																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
MOBos 79	Cogliere la grande rilevanza della manifestazione come occasione unica per diffondere un diverso approccio culturale nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico vs mezzo privato) e in particolare per promuovere la mobilità ciclopedonale (mobilità dolce).																							
MOBct	Criteria tecnici di buona pratica																							
MOBct 80	Optare per una pianificazione intensiva e non incoraggiare la dispersione edilizia per ridurre la lunghezza degli spostamenti e favorire l'utilizzo dei trasporti pubblici. Prevedere che tutti i servizi essenziali siano raggiungibili a piedi.																							
MOBct 81	Evitare di localizzare funzioni generatrici di mobilità fuori dai centri urbani, come i centri commerciali in periferia.																							



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
MOBct 82	Evitare la previsione di nuove zone edificabili ai margini urbani se ciò comporta la creazione di nuove strade.																							
MOBct 83	Creare corsie preferenziali per i trasporti pubblici.																							
MOBct 84	Creare o ampliare le zone pedonali. Realizzare piste ciclabili e vie pedonali che siano sicure, confortevoli e che abbiano continuità. Creare piste ciclabili possibilmente separate.	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	
MOBct 85	Progettare e promuovere la realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali che rendano accessibili le zone residenziali e la campagna.			x		x		x	x		x							x						x
MOBct 86	Incentivare una buona accessibilità, eliminare le barriere architettoniche.																							
<i>I centri di origine e di destinazione</i>																								

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
MOBct 87	Integrare tra loro le destinazioni d'uso compatibili per evitare lunghi spostamenti.																						
MOBct 88	Creare zone residenziali ove ogni alloggio sia raggiungibile a piedi da una fermata dell'autobus o di altro servizio di trasporto pubblico.																						
MOBct 89	Collegare tra loro gli spazi pubblici, gli impianti sportivi, i centri direzionali e le zone residenziali con una rete di vie pedonali e ciclabili, nonché con i servizi di trasporto pubblico.	x				x																x	
MOBct 90	Valutare l'alternativa tra traffico automobilistico diffuso e concentrato.																						
MOBct 91	Concentrare i servizi a livello locale o distrettuale per favorire il trasporto pubblico.																						
MOBct 92	Rendere accessibili al trasporto pubblico le aree a forte sviluppo urbano.																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
MOBct 93	Promuovere l'accesso limitato dei mezzi pesanti prevedendo centri di smistamento e l'utilizzo di furgoni leggeri per la distribuzione in ambito urbano.																						
MOBct 94	Favorire ogni iniziativa politica e innovazione tecnica che miri a disincentivare l'utilizzo dell'auto privata verso modi di trasporto collettivo.																						
MOBct 95	Ridurre la sezione stradale e il numero di carreggiate ove possibile.																						
MOBct 96	In sede di pianificazione di nuovi insediamenti verificare che il servizio di trasporto pubblico sia già attivato all'inizio della fase di costruzione.																						
MOBct 97	Applicare una politica dei parcheggi che favorisca l'utilizzo dei trasporti pubblici, evitando il parcheggio libero dove la disponibilità di suolo è scarsa.																						



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamei	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
	<u>I parcheggi</u>																							
MOBct 98	Utilizzare gli strumenti telematici per un migliore controllo del traffico.																							
MOBct 99	Non spostare la richiesta di parcheggi nelle aree adiacenti a quelle già congestionate. Realizzare garage interrati collegati direttamente agli edifici.																							
MOBct 100	Unire tra loro le aree a forte sviluppo urbano tramite una rete di trasporto pubblico.																							
MOBct 101	Localizzare le aree e le funzioni generatrici di mobilità (ad es. le grandi industrie) nei pressi del servizio di trasporto pubblico.		x																					



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
MOBct 102	Pianificare un numero adeguato di parcheggi per biciclette, rendendoli riconoscibili nonché accessibili direttamente e in sicurezza dalle abitazioni o dai luoghi di lavoro.																						
MOBct 103	Pianificare (prescrivere se necessario) un numero adeguato di parcheggi privati in relazione ai residenti.																						
MOBct 104	Pianificare (prescrivere se necessario) un numero adeguato di parcheggi pubblici in relazione al numero di pendolari, di visitatori e della disponibilità di trasporto pubblico.																						
MOBct 105	Facilitare la realizzazione di parcheggi scambiatori e promuoverne l'utilizzo.																						
MOBct 106	Facilitare la realizzazione di parcheggi per il "car-pooling" e promuoverne l'utilizzo																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
	<u>Riduzione del traffico</u>																							
MOBct 107	Progettare il profilo stradale in modo da ridurre l'impatto derivante dall'utilizzo dell'auto. Applicare sistemi di contingentamento del traffico ove necessario.																							
MOBct 108	Considerare la possibilità di imporre limiti di velocità nelle strade residenziali applicando un particolare design stradale.																							
MOBct 109	Introdurre nuove zone con traffico a velocità limitata (max 30 Km/h) nei pressi di strutture come scuole, ospedali, parchi pubblici.																							
MOBct 110	Ampliare le zone esistenti con traffico a velocità limitata (max 30 Km/h).																							
MOBct 111	Utilizzare barriere (mobili) per consentire esclusivamente al trasporto pubblico o di emergenza di entrare nelle zone pedonali.																							
MOBct	Creare o ampliare le zone pedonali.							x	x					x										



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
112																								
MOBct 113	Adattare le strade all'ambiente e non viceversa.																							
MOBct 114	Progettare corti interne pedonali.																							
MOBct 115	Progettare percorsi pedonali collegati tra loro e bene illuminati.				X																			
MOBct 116	Progettare percorsi pedonali e piste ciclabili che colleghino facilmente le zone residenziali con le scuole e i parchi gioco evitando ogni incrocio pericoloso.		X	X																				
MOBct 117	Pianificare parcheggi pubblici sotterranei ove possibile (nei centri urbani, sotto le piazze, ecc.).																							
MOBct 118	Rendere le stazioni ferroviarie più attraenti, restituendo loro il ruolo di ingresso alla città.		X																					
MOBct 119	Rendere i nodi di scambio più piacevoli e sicuri.																							
MOBct 120	Separare gli spazi veicolari da quelli riservati ai pedoni ed ai ciclisti nelle zone residenziali.																							



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamei	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
MOBct 121	Prevedere vie pedonali e ciclabili in posizione soleggiata e parcheggi nelle zone in ombra.																						
ENE	Energia																						
ENEos	Obiettivi di sostenibilita'																						
	<u>Energia e emissioni climalteranti</u>																						
ENEos 122	Tendere a un bilancio emissivo nullo, minimizzando la quota aggiuntiva di emissioni climalteranti (legate in particolare al sistema dei trasporti e agli edifici) e prevedere adeguati interventi di compensazione delle emissioni che non è possibile evitare.																						
ENEos 123	Cogliere le opportunità fornite dall'evento espositivo per implementare e promuovere tecnologie per la riduzione dei consumi energetici e la produzione di energia da fonti rinnovabili e diffonderne la conoscenza nel contesto metropolitano milanese.																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
ENEct	Criteria tecnici di buona pratica																						
	Consumo di energia																						
ENEct 124	Integrare le politiche energetiche nei piani urbanistici ed attuativi.																						
ENEct 125	Seguire con attenzione le innovazioni tecnologiche per la riduzione del consumo di energia.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
ENEct 126	Promuovere un ambiente edificato che abbia consumi energetici efficienti e sia in armonia con l'ambiente naturale.			x																			
ENEct 127	Definire e applicare gli standard per l'orientamento degli edifici, per l'illuminazione dei locali, per l'utilizzo dei materiali e del verde per l'ombreggiamento.	x	x	x	x	x																	
ENEct 128	Progettare i nuovi edifici orientandoli in modo da consentire una buona illuminazione e un buon soleggiamento naturale.																						
ENEct 129	Ridurre la dimensione delle facciate esposte ai venti freddi.																						



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
ENEct 130	Promuovere linee guida per la progettazione di interni, nonché per l'installazione di impianti di riscaldamento e ventilazione che siano coerenti con l'orientamento degli edifici.		x																				
ENEct 131	Progettare corti interne sufficientemente ampie da consentire buona illuminazione e insolazione naturale a tutte le unità abitative.																						
ENEct 132	Realizzare protezioni naturali per conservare energia (ad es. riporti di terreno) e utilizzare la struttura degli edifici in modo da evitare la creazione di correnti d'aria e ridurre i vortici.																						
ENEct 133	Prevedere la messa a dimora di piante rampicanti che ricoprano le facciate esposte a sud proteggendole dai raggi solari estivi, utilizzando rampicanti a foglie caduche che in inverno consentano l'esposizione delle																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserma Montello	Caserma Rubattino	Caserma Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	facciate al sole.																						
ENEct 134	Non realizzare edifici in prossimità di alberi che ne limitino l'esposizione al sole, ma evitare di sacrificare alberi a tale scopo.																						
ENEct 135	Promuovere l'installazione di sensori luminosi (soprattutto negli spazi pubblici) che accendono e spengono la luce al momento opportuno.																						
<u>Produzione di energia</u>																							
ENEct 136	Valutare l'utilizzo di programmi e misure innovative e sostenibili per la produzione di energia (solare, eolica, geotermica, idraulica) e prevenire gli eventuali impatti								x	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	sull'attività di pianificazione.																						
ENEct 137	Considerare la possibilità di installare sistemi locali di teleriscaldamento.																						
ENEct 138	Favorire la produzione di energia per il riscaldamento domestico attraverso la combustione dei residui della lavorazione del legno ove tale prodotto è disponibile.																						
ENEct 139	Utilizzare i residui dell'energia di produzione (come l'acqua di raffreddamento degli impianti industriali) per riscaldare unità abitative.																						
ENEct 140	Considerare l'installazione di impianti di cogenerazione per insediamenti ad alta densità.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X									



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
ENEct 141	Esaminare la possibilità di sfruttare fonti alternative di energia.														x									
ENEct 142	Utilizzare largamente i tetti a pannelli solari negli edifici pubblici e privati.																							
ENEct 143	Integrare i sistemi di produzione di energia solare nel design degli edifici:																							
ENEct 144	-adottando, innanzitutto, le soluzioni di edilizia solare passiva,																							
ENEct 145	- considerando, poi, le soluzioni di edilizia solare attiva o altri sistemi alternativi.																							
ENEct 146	Incoraggiare lo sviluppo di stazioni eoliche, ove possibile.																							
ENEct 147	Installare barriere antirumore dotate di pannelli solari.				x																			

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
ATM	Aria e microclima																						
ATMos	Obiettivi di sostenibilita'																						
ATMos 148	Contribuire a riportare le concentrazioni di inquinanti entro limiti che escludano danni alla salute umana, alla qualità della vita, agli ecosistemi rurali e ai manufatti, limitando le emissioni in atmosfera delle polveri sottili (in particolare PM 10) e degli altri inquinanti (in particolare NOx e COV – precursori dell'ozono troposferico), agendo principalmente sul sistema della mobilità e dei nuovi insediamenti.																						
ATMos 149	Garantire il monitoraggio continuo e la diffusione dei dati di qualità dell'aria durante i sei mesi dell'esposizione.																						
ATMct	Criteri tecnici di buona pratica																						
ATMct 150	Facilitare la riduzione dell'utilizzo delle automobili private.																						
ATMct 151	Adottare ogni mezzo per la riduzione	x	x	x	x	x	x	x	x		x			x		x	x			x	x	x	

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	dell'inquinamento atmosferico.																						
ATMct 152	Promuovere l'uso di programmi innovativi per l'utilizzo di fonti rinnovabili di energia quali i sistemi di riscaldamento a basse emissioni, il solare passivo e gli accumulatori termici.													x		x	x						
ATMct 153	Progettare corridoi verdi lungo le strade di maggior traffico per ridurre i livelli di emissione.																						
ATMct 154	Aumentare le aree piantumate per favorire l'assorbimento della CO2, la riduzione degli inquinanti atmosferici, il miglioramento del microclima urbano.		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x			x	x	x	x
ATMct 155	Evitare insediamenti residenziali in prossimità di attività potenzialmente inquinanti.														x								
ATMct 156	Localizzare le funzioni sensibili sopravento rispetto a potenziali fonti inquinanti.																						



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserma Montello	Caserma Rubattino	Caserma Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
ATMct 157	Localizzare le attività potenzialmente inquinanti in aree sicure e prevedere una cintura verde tutto attorno.																						
ATMct 158	Miglioramento del microclima																						
ATMct 159	Preservare gli elementi naturali che mantengono il microclima.																						
ATMct 160	Prevedere aree verdi che migliorino il microclima.		x	x					x			x											
ATMct 161	Costruire giardini d'inverno.																						
RUM	Rumore																						
RUMos	Obiettivi di sostenibilita'																						
RUMos 162	Valutare la compatibilità dei livelli di rumore generati dall'evento con i ricettori sensibili presenti in prossimità dei siti di intervento (con particolare riferimento alla fase di cantiere e a quella di svolgimento delle principali manifestazioni durante l'esposizione),																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamei	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	prevedendo, se necessario, adeguate misure di mitigazione dell'impatto acustico.																						
RUMos 163	Prevedere destinazioni d'uso compatibili con la classificazione acustica dell'area, valutando le eventuali modifiche del clima acustico indotte dalle trasformazioni urbanistiche avvenute.																						
RUMct	Criteria tecnici di buona pratica																						
RUMct 164	Adottare ogni mezzo per la riduzione dell'inquinamento acustico.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x				
RUMct 165	Attuare azioni di riduzione del traffico veicolare e di riduzione della velocità.																						
RUMct 166	Incrementare la presenza di zone tranquille all'interno della città, quali parchi e giardini.																						
RUMct 167	Nella pianificazione di strutture potenzialmente rumorose quali autostrade, aeroporti, discoteche, cinema all'aperto, ecc. applicare														x								

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	rigorosamente le normative di riduzione acustica e controllare periodicamente la situazione.																						
RUMct 168	Evitare di localizzare infrastrutture particolarmente importanti per la generazione di rumore vicino ad insediamenti residenziali esistenti; in caso contrario, adottare ogni possibile misura per il contenimento acustico.																						



		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
RUMct 169	In caso di nuove edificazioni, fare ricorso a piantumazioni e di alberi e filari eventualmente associate a modellazioni del terreno o costruire barriere antirumore; distanziare gli edifici dalle strade di grande traffico a seconda delle loro funzioni (prima le attività commerciali, quindi quelle direzionali e infine gli alloggi); organizzare gli edifici esponendo al fronte critico strutture meno sensibili o organizzando gli spazi interni ponendo i locali più sensibili lontano dalla sorgente di rumore (isolamento acustico, edifici tampone, locali tampone).	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						X
RUMct 170	Pianificare in modo da mantenere gli edifici distanti dalle strade e prevedere cinture verdi di protezione.																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
RUMct 171	Promuovere l'utilizzo di materiali fonoassorbenti e di superfici lisce per pavimentare strade in zone residenziali, nonché vicino a scuole e ospedali.																						
RUMct 172	Applicare standard di contenimento acustico specifici per le diverse aree (residenziali, scolastiche, ospedaliere).																						
RUMct 173	Localizzare gli insediamenti residenziali, i parchi giochi, gli asili e le strutture sanitarie in zone tranquille.				x																		
RUMct 174	Prevedere le grandi aree di parcheggio lungo le strade ad alto traffico evitando di localizzarle lungo le vie residenziali.																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
RAD	Radiazioni																						
RADos	Obiettivi di sostenibilita'																						
RADos 175	Limitare l'esposizione degli addetti, dei visitatori e dei residenti a campi elettromagnetici e al radon valutando opportunamente, in fase di pianificazione, le scelte localizzative dei principali luoghi di permanenza delle persone e, in fase di progettazione, le caratteristiche realizzative delle opere.																						
RIF	Rifiuti																						
RIFos	Obiettivi di sostenibilita'																						
RIFos 176	Progettare il sito in modo da favorire un corretto ed efficiente riutilizzo degli impianti tecnologici nel post-Expo.																						
RIFos 177	Ridurre la produzione e la nocività dei rifiuti.																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogaredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
RIFos 178	Massimizzare il recupero dei rifiuti mediante reimpiego, riutilizzo dei materiale, riciclo, od ogni altra azione intesa a ottenere materie prime secondarie.																						
RIFos 179	Assicurare che i rifiuti siano recuperati o smaltiti senza pericolo per la salute dell'uomo e senza usare procedimenti o metodi che potrebbero recare pregiudizio all'ambiente.																						
RIFos 180	Prevedere l'utilizzo di materiali riciclabili, riciclati, recuperati, e in generale a minor impatto ambientale.																						
RIFct	Criteria tecnici di buona pratica																						
RIFct 181	Promuovere l'utilizzo di materiali edili ecologici e naturali.																						
RIFct 182	Promuovere l'utilizzo di materiali provenienti da fonti rinnovabili certificate.																						
RIFct 183	Privilegiare i materiali edili locali rispetto a quelli di importazione (legno, pietra, ecc.).																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamelì	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
RK	Rischi e sicurezza																						
RKos	Obiettivi di sostenibilita'																						
RKos 184	Massimizzare la sicurezza sul lavoro, con particolare attenzione alla fase di cantiere e di allestimento.																						
RKos 185	Garantire l'incolumità dei visitatori in particolare attraverso l'automatismo di risposta in caso di emergenza, l'esodo in sicurezza in caso di necessità, opportune misure di security.																						
RKos 186	Favorire il comfort ambientale delle persone, minimizzarne l'esposizione agli inquinamenti indoor e outdoor e garantire la sicurezza alimentare.																						
RKos 187	Individuare i rischi connessi con gli incidenti che si possono prevedere nelle attività antropiche adiacenti al sito e nelle infrastrutture di trasporto, al fine di pianificare idonee misure di emergenza;																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamei	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	coordinarsi con i responsabili delle altre attività e valutare i rischi che possono coinvolgere l'intera area.																						
RKos 188	Bonificare e ripristinare eventuali siti inquinati, valutando anche le necessità di bonifica dei terreni degli alvei fluviali dismessi.	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x	x	x						
RKct	<i>Criteri tecnici di buona pratica</i>																						
	<i>La coscienza del rischio</i>																						
RKct 189	Individuare tutti i pericoli potenziali di un'area.																						
RKct 190	Adottare criteri di valutazione che rivelino le potenzialità e i limiti di sviluppo o di recupero di ciascuna area.																						
RKct 191	Integrare la valutazione dei rischi e degli impatti nel processo di piano.																						
	<i>La sicurezza</i>																						

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12	
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mameli	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare	
RKct 192	Non pianificare aree residenziali nel letto dei fiumi o in aree soggette ad inondazioni.																							
RKct 193	Non pianificare aree residenziali in prossimità di strade di grande scorrimento, linee ferroviarie, aeroporti, condutture o canali utilizzati per il trasporto di sostanze chimiche.																							
RKct 194	Non pianificare aree residenziali vicino ad attività o strutture pericolose (industrie chimiche, serbatoi di carburante, laboratori per fuochi d'artificio, depositi di sostanze esplosive, ecc.).																							
RKct 195	Localizzare le attività e le strutture pericolose lontano dalle città.																							
RKct 196	Spostare le attività e le strutture pericolose fuori dalle città.																							
RKct 197	Progettare gli edifici con idonee misure antincendio.																							
RKct 198	Assicurare che l'acqua degli stagni nei parchi giochi non sia troppo																							

		1A	1B	2	3A	3B	3C	4	5A	5B	5C	5D	5E	6	7	8A	8B	9	10	11A	11B	11C	12
		Farini-Lugano	Greco-Breda	Lambrate	Romana	Rogoredo	Porta Genova	San Cristoforo	Piazza d'Armi	Caserna Montello	Caserna Rubattino	Caserna Mamei	Comprensorio XXIV Maggio-Magenta-Carroccio	Bovisa	Stephenson	Toffetti	Toffetti	Ronchetto sul Naviglio	Magazzini Raccordati Stazione Centrale	via Messina	via Litta Modignani	via Don Giovanni Calabria	Porto di Mare
	profonda.																						
RKct 199	Prevedere percorsi pedonali ben illuminati e sicuri.																						
RKct 200	Evitare sottopassi e tunnel pedonali per attraversare le strade.																						
<u>La salute e la sicurezza</u>																							
RKct 201	Mantenere un buon microclima e stimolare la creazione di ambienti sani e piacevoli.																						
RKct 202	Aumentare il senso di sicurezza e creare una atmosfera a misura d'uomo.																						