

# **PGT** Piano di Governo del Territorio

## **Documento di Piano**

### **Milano 2030**

### **Visione, Costruzione, Strategie, Spazi**

### **Relazione Generale**

Elaborato modificato a seguito della Delibera di C.C. n. 100 del 19/12/2022



Comune di  
**Milano**

Adozione: Delibera n. 2 Seduta Consiliare del 05.03.2019  
Approvazione: Delibera n. 34 Seduta Consiliare del 14.10.2019  
Pubblicazione: BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 6 del 05.02.2020

**Il Piano di Governo del Territorio è stato elaborato dal Comune di Milano con la collaborazione del Centro Studi PIM e di AMAT**

**Sindaco**

Giuseppe Sala

**Assessore Urbanistica, Verde e Agricoltura**

Pierfrancesco Maran

**Coordinamento tecnico-scientifico**

Simona Collarini *Direttore Area Pianificazione Urbanistica Generale*

Marino Bottini *Responsabile Unità Pianificazione Generale* con Pietro Guermandi, Matteo Rovera, Carmen Salvaggio

Demetrio Scopelliti *Assessorato Urbanistica, Verde e Agricoltura*

Franco Sacchi *Direttore*, Alessandro Ali, Dario Corvi con Valentina Brambilla, Elena Corsi *Centro Studi PIM*

**Elaborazioni tecniche**

Area Pianificazione Urbanistica Generale

Romano Bottacchiari, Gianluca Palmarin, Guya Elisabetta Rosso, Saverio Cutrupi (AMAT), Marco Pialorsi, Roberto Raimondi (AMAT), Luana Testa (AMAT) con la collaborazione di Federico Canovi e Riccardo Goretti

Annapaola De Lotto con Silvia Ballabio, Brigida Arienti, Angelo Isella con Stefano Casagrande, Paola Velluto, Chiara Paoletto con Fabio Arduini, Claudio Piluso, Fabio Visintin con Maria Cristina Fumerio, Fiorella La Sala, Cristina Silvestre

Lorella Pola, Giuseppina Sammatrice *segreteria*

**Componente Geologica Idrogeologica e Sismica**

*Hidrodata - Ingegneria delle Risorse Idriche*

*Art - Ambiente risorse territorio*

**Supporto giuridico-amministrativo**

Giovanna Villa *Responsabile Unità amministrativa e stralcio PRG*

**Progetto grafico**

*Studio Folder* (Marco Ferrari, Elisa Pasqual e Simone Trotti) con Roberto Arista & Beatrice Bianchet  
Claudia Solarino con Roberta D'Agrosa, Cecilia Pastore *Centro Studi PIM*

**Hanno collaborato alla redazione del Piano**

Direzione Urbanistica

Franco Zinna *Direttore*

Mario Lagorio *Direttore Area Bonifiche*

Giovanni Oggioni *Direttore Area Sportello Unico per l'Edilizia* con Mario Francesco Carrillo, Maria Chiara Femminis, Cristina Guizzetti, Dolores Pisano, Oscar Ceriani, Roberto Laganà, Gaetano Labonia, Claudia Peduto

Marco Porta *Direttore Area Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica* con Michela Brambati, Elena Campo, Giovanni Guerra, Luca Larosa, Antonella Renna (AMAT)

Giancarlo Tancredi *Direttore Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree* con Matteo Colombo, Marco Contini, Alessandra Di Marco, Giuseppe Gagliardo (AMAT), Francesca Gatto, Eugenio Iero, Luca Re Sartò

Paola Viganò *Direttore Area Verde e Agricoltura* con Francesco Paravati, Alessandra Rossi, Per Filip Setterberg, Cesare Salvetat, Teodoro Toffolati

**Altri contributi**

Assessorato Lavori Pubblici e Casa

Gabriele Rabaiotti *Assessore* con Tommaso Goisis

Gabinetto del Sindaco

Davide Agazzi

Direzione generale

Piero Pelizzaro *Direttore Città Resilienti*

Corrado Bina *Direttore Sviluppo e Coordinamento Strategico Piano Periferie*

Anna Prat *Direttore Unità Sviluppo Piano Periferie*

Andrea Magarini *Progetto Food Policy*

Direzione Casa

Francesco Tarricone *Direttore*

Achille Rossi *Direttore Area per l'Affitto e la valorizzazione Sociale*

Direzione Mobilità Ambiente e Energia

Giuseppina Sordi *Direttore Area Ambiente e Energia* con Caterina Colombo, Caterina Padovani

Stefano Riazola *Direttore Area Pianificazione Mobilità* con Claudia Ceccarelli, Nicola Nicolliello

Direzione Area Economia Urbana e Lavoro

Renato Galliano *Direttore*

Direzione Servizi civici, Partecipazione e Sport

Andrea Zuccotti *Direttore*

Direzione Marketing metropolitano

Luca Martinazzoli *Direttore*

Isabella Menichini *Direttore Area Marketing e Qualità dei Servizi*

Direzione Politiche Sociali

Claudio Minoia *Direttore*

Daniela Fabbri *Direttore Area Residenzialità*

Daria Maistri *Direttore Area Domiciliarità e Cultura della Salute*

Aurelio Mancini *Direttore Area Territorialità*

Cosimo Palazzo *Direttore Area Emergenze Sociali, Diritti e Inclusione*

Direzione Educazione

Luigi Draisci *Direttore*

Direzione Cultura

Giulia Amato *Direttore*

Stefano Parise *Direttore Area Biblioteche*

Anna Maria Maggiore *Direttore Area Valorizzazione patrimonio Artistico e Sicurezza*

AMAT

Gloria Zavatta *Amministratore Unico* con Pietro Gargioni, Sara Lodrini, Valentina Bani, Marta Papetti, Barbara Monzani, Mara Berardi, Antonella Pulpito, Veronica Gaiani







## Premessa

Questo Piano vuole accompagnare Milano verso il 2030 proseguendo l'evoluzione positiva della nostra città a partire da tre nuove finalità: estendere il buon momento di Milano a tutte le fasce anagrafiche e sociali, tenendo conto dell'incremento di popolazione soprattutto under 35 e over 85; allargare la crescita a tutti i quartieri, non solo a quelli che ne hanno beneficiato negli ultimi anni; coniugare lo sviluppo con il miglioramento delle condizioni ambientali, di qualità della vita, dell'offerta di verde.

Questo percorso si configura in 5 obiettivi che son stati al centro degli incontri pubblici di maggio alla Triennale di Milano:

- Una città connessa, metropolitana e globale
- Una città di opportunità attrattiva e inclusiva
- Una città green, vivibile e resiliente
- Una città, 88 quartieri da chiamare per nome
- Una città che si rigenera

Vogliamo quindi creare le migliori condizioni perché la nostra città possa accogliere al meglio i nuovi abitanti, affrontare gli elementi di sofferenza e le contraddizioni urbane, mettere al centro della proposta lo spazio pubblico. La qualità delle piazze, delle strade, dei giardini, la vitalità dei piani terra assumono quindi un ruolo nei progetti anche maggiore rispetto all'edificato.

L'urbanistica non può tutto in una città, ma su alcuni punti deve creare politiche forti per conseguire questi risultati.

Per accogliere al meglio i nuovi abitanti serve un'offerta abitativa che veda crescere la quantità di housing sociale e di affitto, anche nell'edilizia libera. Le norme vanno in questa direzione.

Per una città più sostenibile non solo vengono previsti 20 nuovi parchi, ma si creano le condizioni per la nascita di un grande Parco Metropolitano ai bordi comunali da integrare con oltre 1 milione di metri quadri di aree da vincolare nel Parco Sud, riducendo il consumo di suolo del 4%.

Per far crescere gli investitori privati anche fuori dal centro città e accompagnare gli investimenti pubblici nei quartieri popolari vengono individuate delle aree di densificazione che si basano sul principio che gli obiettivi pubblici e di qualità battono le regole tradizionali urbanistiche dentro una regia pubblica. Ci si aspetta che Milano 2030 trasformi quindi i capilinea della metro, le principali stazioni ferroviarie e un sistema di 7 piazze lungo la cerchia filoviaria che oggi rappresentano interruzioni urbane da risolvere, così come lo sono gli scali ferroviari, trattati nell'Accordo di Programma del 2017 che per tanti contenuti anticipa questo Piano.

Le principali aree oggetto di dibattito pubblico, dalla Goccia alla Piazza d'Armi, hanno le stesse regole e sono dedicate alle Grandi Funzioni Urbane.

Milano vuol dire lavoro, per questo le regole sostengono la rigenerazione urbana soprattutto del tessuto produttivo, con una drastica riduzione dei costi legati ai cambi di destinazione d'uso e una sostanziale indifferenza funzionale tra il produttivo e le altre attività economiche con l'obiettivo di far crescere i posti di lavoro. Non ci sono solo incentivi, ma anche penalità per chi, ad esempio, non recupera gli edifici abbandonati.

È un Piano che considera il ruolo di Milano su più scale, quella che la vede città internazionale e leader in Italia, al centro della Pianura Padana e dell'Area Metropolitana Milanese, ma anche quella più umana e di quartiere, in cui le grandi trasformazioni hanno senso se accompagnate alla cura degli spazi di prossimità.



## **Visione**

- 11 Milano 2030
- 13 Una città connessa, metropolitana e globale
- 15 Una città di opportunità, attrattiva e inclusiva
- 17 Una città green, vivibile e resiliente
- 19 Una città, 88 quartieri da chiamare per nome
- 21 Una città che si rigenera

## **Costruzione**

- 25 Fattori di cambiamento
- 26 Popolazioni, economie e territorio
- 30 Spazi e progetti
- 35 Fare il piano
- 36 Le ragioni: perché fare
- 40 Approccio: come operare
- 44 Obiettivi quantitativi: dove andare
- 50 Processo: con chi lavorare

## **Strategie**

- 57 Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo
- 61 Trasformare, attrarre, eccellere. L'occasione dei vuoti urbani
- 65 Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro
- 69 Rendere equa Milano. Più case in affitto sociale
- 73 Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque
- 77 Progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità
- 81 Adattarsi ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini
- 85 Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune
- 89 Rigenerare la città. Le periferie al centro

## **Spazi**

- 95 Milano metropolitana
- 105 Milano dei quartieri





# VISIONE







# Milano 2030

La Milano che stiamo progettando si rinnova guardando oltre i propri confini.

Il **rapporto con la città metropolitana** segna le grandi trasformazioni del prossimo decennio. Mind-post Expo, lungo l'asse del Nord Ovest e Città della Salute a Nord Est tracciano gli assi principali di sviluppo. I nodi di interscambio, dislocati lungo i confini, individuano le porte di accesso, attraverso il trasporto pubblico, alla Low Emission Zone (Area B). Gli scali e le stazioni ferroviarie proiettano lo sviluppo urbano in una dimensione infrastrutturale di scala metropolitana e regionale. Da un lato la Circle-Line intercetta l'estensione delle linee metropolitane in una logica di interscambio e connessione su ferro. Dall'altro la cintura verde ecologica, che trova punti notevoli negli scali, diventa soglia urbana del Parco Metropolitano, fusione di Parco Nord e Parco Agricolo Sud.

Al tempo stesso, lavoriamo alla **rigenerazione di Milano dal suo interno**.

L'acqua torna protagonista, grazie alla riapertura dei Navigli che valorizzano il centro storico e si ricongiungono a Nord Est con la Martesana. I sette scali ferroviari ricuciti diventano capisaldi di un esteso processo di rigenerazione urbana diffusa, che parte dal reinventare lo spazio pubblico per ridurre le fratture lungo i viali delle regioni per poi diramarsi lungo gli assi storici verso i nuclei esterni. Il disegno di una rete pedonale diffusa valorizza le piazze, le strade, i quartieri e le identità locali di cui è fatta la città, struttura portante della vita urbana. La rigenerazione intercetta i servizi e i quartieri popolari e rinaturalizza i comparti produttivi. I grandi vuoti urbani si candidano a ospitare le funzioni urbane attrattive che verranno.

E si torna a guardare oltre i confini.





# Una città connessa, metropolitana e globale



**Strategia 1** Connettere luoghi e persone.  
I nodi come piattaforme di sviluppo

p. 57

Milano metropolitana è un sistema territoriale integrato, alimentato da una fitta rete di relazioni materiali e immateriali, che stabiliscono stretti nessi di interdipendenza e complementarietà tra i contesti urbani e territoriali che la compongono.

La capacità edificatoria della Milano del futuro intende essere funzionale al livello d'accessibilità, secondo una logica di crescita urbana non diffusa, ma per addensamenti sui nodi, che vuole il numero maggiore possibile di persone vivere e lavorare a breve distanza da una fermata del treno o della metro, per ridurre la dipendenza dalla mobilità privata.

### Milano 2030 è una metropoli che connette reti globali.

Se ne disegnassimo la forma lo faremmo a partire dalla sua connettività. Ne emergerebbe una città compatta che si dilata verso nord e che si estende lungo i principali assi infrastrutturali. Una città che, con un insieme di comuni contigui, costituisce il **centro allargato di una vasta regione urbana**, fulcro di fenomeni di urbanizzazione differenziale e di regionalizzazione, in **stretta relazione con altri contesti territoriali**, ciascuno dotato di peculiari traiettorie evolutive, sempre meno catturabili entro i consolidati confini amministrativi. Milano, quale polo di sviluppo regionale definito dal PTR e la sua area metropolitana, hanno il ruolo di perno e di funzione trainante con un'area di influenza e gravitazione che si estende ben oltre il confine lombardo, attraverso un sistema di relazioni internazionali, unico e non ripetibile, all'interno dell'armatura urbana del nord Italia.

Milano metropolitana è dunque un **sistema territoriale integrato**, alimentato da una fitta rete di relazioni materiali e immateriali, che stabiliscono stretti nessi di interdipendenza e complementarietà tra i contesti urbani e territoriali che la compongono. Milano 2030 è anche, grazie alle reti transeuropee multimodali che la attraversano, un **nodo di reti di scala più vasta** in ragione sia della sua capacità di fornire servizi di rango superiore alle molteplici reti d'impresa/distretti industriali/cluster/sistemi locali che ne costituiscono il telaio produttivo, sia del suo ruolo di "città globale", in grado di intercettare conoscenze e valori presenti su mercati più vasti, rielaborarli, per poi re-immetterli nei circuiti internazionali.

### Milano 2030 è una città di nodi, densa se accessibile.

Da sempre, lo sviluppo della sua forma urbana va di pari passo a quello delle infrastrutture di trasporto pubblico su ferro. La capacità edificatoria della Milano del futuro intende essere funzionale al livello d'accessibilità, secondo una logica di crescita urbana non diffusa, per addensamenti sui nodi, che vuole il numero maggiore possibile di persone vivere e lavorare a breve distanza da una fermata del treno o della metro, per ridurre la dipendenza dalla mobilità privata. Milano continua a consolidare la propria dotazione infrastrutturale, incrementando la sua connettività mediante il rafforzamento dell'**offerta di servizi e nodi d'interscambio per il trasporto pubblico** prospettato dalla pianificazione e dalla programmazione strategica, territoriale e di settore. Ne sono la prova la realizzazione della M4 e la connessione del centro città all'aeroporto di Linate in 14 minuti, il prolungamento delle linee metropolitane oltre i confini, verso Monza e Settimo Milanese, l'adeguamento della cintura ferroviaria della Circle-Line, con 97 milioni di euro di investimenti, parte dell'accordo sugli scali ferroviari, un'adeguata accessibilità delle stazioni della Circle-Line anche attraverso la realizzazione di parcheggi pubblici integrati, le politiche di competenza regionale per il rafforzamento del Servizio Ferroviario Regionale e il potenziamento dell'alta velocità e del sistema aeroportuale.

In modo complementare, Milano 2030 promuove le **reti e i servizi di mobilità dolce**, attraverso il rafforzamento dei sistemi a vocazione pedonale e la definizione di reti ciclabili sicure e diffuse.

Milano 2030 è una città che permette di **densificare maggiormente le aree già accessibili**, attraverso la diversificazione dell'indice massimo; che valorizza le porte di accesso lungo i binari – le stazioni ferroviarie di Garibaldi, Centrale, Rogoredo e Bovisa – immaginate come hub di sviluppo multifunzionale; che ridefinisce la natura dei nodi di interscambio – Comasina, Cascina Gobba, San Donato, Famagosta, Bisceglie, San Cristoforo, Lampugnano, Bonola, Molino Dorino e in futuro, oltre i confini comunali, Bettola e Segrate – trasformandoli da "non luoghi" – interstizi funzionali sottoutilizzati – a luoghi strategici, porte metropolitane dislocate radialmente al bordo della "Low Emission Zone" (Area B).



# Una città di opportunità, attrattiva e inclusiva



<b>Strategia 2</b>	Trasformare, attrarre, eccellere. L'occasione dei vuoti urbani	p. 61
<b>Strategia 3</b>	Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro	p. 65
<b>Strategia 4</b>	Rendere equa Milano. Più case in affitto sociale	p. 69

Far coincidere le più importanti occasioni di rigenerazione con l'attrazione di grandi funzioni di rilievo metropolitano, pubbliche e private per attività legate a università, ricerca e innovazione, sport, cultura e salute.

L'attrattività di Milano, la sua capacità di competere ai livelli alti dei processi di sviluppo, sarà sempre più dipendente dalla combinazione tra propensione all'innovazione e attitudine inclusiva.

### Milano 2030 è una città di eccellenze integrate nel territorio metropolitano.

Implementare un sistema di **servizi di scala metropolitana**, integrati nel tessuto urbano e accessibili col trasporto pubblico, può fare da volano alla rigenerazione di aree degradate, attrarre investimenti internazionali e creare posti di lavoro, accelerando la rivitalizzazione dei quartieri e connettendo lo sviluppo del sistema del verde e della mobilità collettiva. La città del prossimo decennio è pienamente consapevole di tale opportunità e mira non solo a consolidare la struttura dei grandi servizi esistenti – a partire dal rilancio della vocazione universitaria di Città Studi – ma a far coincidere le più importanti **occasioni di rigenerazione** con l'attrazione di grandi funzioni di rilievo metropolitano, pubbliche e private. Attività legate a università, ricerca e innovazione, sport, cultura e salute che hanno definito e continueranno a definire il motore dello sviluppo urbano-metropolitano milanese, attraverso l'espansione o la rilocalizzazione delle loro attività, l'ammodernamento delle infrastrutture e l'organizzazione di grandi eventi come le Olimpiadi invernali di Milano – Cortina 2026, che saranno una grandissima occasione per rendere la città ancora più attrattiva, potenziando le infrastrutture e valorizzando il sistema dei servizi. A questa visione fa riferimento la scelta di destinare i grandi vuoti urbani – Bovisio-Goccia-Villapizzone, San Siro, Piazza D'Armi, Ronchetto, Porto di Mare, Rubattino – prevalentemente a **funzioni di carattere strategico**, di uso pubblico e/o di interesse pubblico o generale, in una logica di integrazione con altri grandi progetti urbani e metropolitani in divenire.

### Milano 2030 è una città che produce conoscenza, innovazione e inclusione.

L'**attrattività** di Milano, la sua capacità di competere ai livelli alti dei processi di sviluppo, sarà sempre più dipendente dalla combinazione tra propensione all'innovazione e attitudine inclusiva. L'evoluzione delle forme produttive, indirizzate verso modalità sempre più personalizzate, flessibili, diversificate, con bassi impatti ambientali, centrate sull'**innovazione** tecnologica costante e sui processi che integrano produzione e servizi, si accompagna alla necessità di promuovere **inclusione** economica, sociale e civile. L'estensione della base occupazionale, l'accesso alla casa, all'istruzione, alla sanità e all'assistenza, lo sviluppo delle attività culturali e sportive, la garanzia di sicurezza, soprattutto per i cittadini più deboli, e, più in generale, l'affermazione di standard di vita adeguati e sostenibili, sono temi cruciali per la tenuta sociale di Milano.

Nella Milano del 2030, la promozione di forme di **sviluppo sostenibile**, finalizzate alla rigenerazione del tessuto produttivo e alla riproduzione in forme rinnovate della vocazione economica urbana, sarà aiutata da una sostanziale flessibilità nei cambi di destinazione d'uso tra le attività economiche e dal riconoscimento dell'innovazione come servizio. Attraverso questa via si favorirà inoltre la nascita di spazi per l'economia 4.0, con lo scopo primario di offrire opportunità ai giovani.

Inoltre, come già previsto per gli scali ferroviari, l'articolazione dell'offerta di servizi abitativi favorirà l'**abitare temporaneo** e, soprattutto, l'**affitto a canone agevolato**. L'edilizia sociale, intesa come un vero e proprio servizio, diviene così un fattore abilitante per lo sviluppo di una città che vuole essere attrattiva non solo per le classi agiate, ma anche per i nuovi ceti fluenti – studenti e giovani a basso e medio reddito nelle prime fasi della carriera lavorativa – e per segmenti economicamente svantaggiati – famiglie a basso reddito, famiglie separate e single, anziani, nuovi cittadini ecc. – rinnovando così quella **mixité sociale** che rappresenta un valore peculiare e fondante di Milano.



# Una città green, vivibile e resiliente



**Strategia 5** Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque p. 73  
**Strategia 6** Progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità p. 77



Il Piano per Milano 2030 non genera nuove volumetrie rispetto al PGT 2012, ma tutela 1,7 milioni di m<sup>2</sup> dalla possibile urbanizzazione attraverso il ridimensionamento delle previsioni insediative e il vincolo a destinazione agricola di 3 milioni di m<sup>2</sup>, riducendo così del 4% il consumo di suolo.

Milano assume – per la prima volta – la produzione di servizi eco-sistemici come forma di dotazione territoriale utile a ridurre le emissioni di gas serra e di carbonio e mitigare gli eventi estremi.

### Milano 2030 è una città metropolitana che fa spazio all'ambiente.

Milano vuole darsi un'impronta **green**, azzerando il consumo di suolo, valorizzando le proprie infrastrutture verdi e blu, aumentando la propria resilienza di fronte ai cambiamenti che impattano sull'ecosistema urbano. Il Piano per Milano 2030 non genera nuove volumetrie rispetto al PGT 2012, ma tutela 1,7 milioni di m<sup>2</sup> dalla possibile urbanizzazione attraverso il ridimensionamento delle previsioni insediative e il vincolo a destinazione agricola di 3 milioni di m<sup>2</sup> (metà delle quali sottratte a nuova edificazione), riducendo così del 4% il **consumo di suolo**. La sua impronta urbana si costruisce a partire dal "vuoto", attraverso lo sviluppo di infrastrutture blu e verdi che hanno origine dai grandi **sistemi ambientali metropolitani**. Quella blu, che ritrova spazio lungo i corsi d'acqua, mediante l'attuazione dei parchi di interesse sovralocale del Lambro e della Martesana, torna ad attraversare la città grazie alla riapertura dei Navigli, progetto di ripristino del legame storico tra Milano e l'acqua. Quella verde, strutturata sulle aree agricole, sui "Raggi Verdi", sulla rete ecologica, sulle aree del Parco Sud e sulle connessioni verdi verso il Parco Nord, i PLIS del nord Milano e attraverso il Parco Forlanini e le aree di confine con il Comune di Segrate, verso il PLIS Est delle Cave, che si costituirà come un vero e proprio **Parco Metropolitano**, anche grazie alle nuove misure che prevedono l'annessione di circa 1,5 milioni di m<sup>2</sup> di aree agricole oggi destinate a edificazione o comunque prive di vincolo. Da qui, l'obiettivo è costruire e rafforzare reti e relazioni ambientali che, mediante politiche di **risparmio di suolo** e di paziente ri-conquista di quello già sfruttato, si insinuano tra il costruito attraverso interventi puntuali di riconnessione di spazi pubblici e privati, di riforestazione, di "rigenerazione ambientale" di luoghi degradati e frammentati. La grande maglia delle infrastrutture verdi si attesterà all'interno della città sulla cintura dei binari ferroviari, "rotaie verdi" di giunzione tra i parchi periurbani e i 675.000 m<sup>2</sup> riconquistati all'interno degli scali ferroviari, parte di un sistema di venti nuovi parchi previsti in città, per una dimensione complessiva pari a circa 2 milioni di m<sup>2</sup>: Santa Giulia, Mind, Bisceglie, Cascina Merlata, Bovisa-Goccia-Villapizzone, Piazza d'Armi, Mameli, San Siro, Rubattino, Basmetto, Porto di Mare, Bruzzano, ecc.

### Milano 2030 è una città eco-sistema.

Milano vuole essere una città che interpreta il legame tra sviluppo urbano e ambiente non solo attraverso strategie volte alla conservazione, alla tutela e alla cura delle fragilità dei propri assetti eco-sistemici, ma anche attraverso un approccio "resiliente" di prevenzione, mitigazione e **adattamento ai cambiamenti**, in primo luogo quelli climatici. A partire dalla rigenerazione urbana, Milano assume – per la prima volta – la produzione di **servizi eco-sistemici** come forma di dotazione territoriale utile a ridurre le emissioni di gas serra e di carbonio e a mitigare gli eventi estremi (isole di calore, picchi di inquinamento atmosferico, piogge torrenziali). Milano 2030 vuole essere una città con **nuovi standard ambientali**, costruita a partire da progetti di città pubblica e privata capaci di far ricorso a sistemi tecnologici e scelte progettuali avanzate, con soluzioni integrate per ridurre le emissioni di gas serra e azzerare il fabbisogno energetico degli edifici, mettere in moto processi di recupero circolare dei materiali, avviare processi di ri-naturalizzazione delle superfici, sia orizzontali che verticali, favorire il drenaggio delle acque, il raffrescamento del microclima e il recupero della biodiversità, anche attraverso progetti estesi di riforestazione urbana che possano fare da traino a un ambizioso programma di rinverdimento dell'area metropolitana. In questa direzione, la piantumazione di alberi costituisce elemento di fondamentale importanza dal punto di vista ambientale, ma anche sociale ed economico. Dal punto di vista ambientale una maggiore presenza di alberature, in particolare lungo i marciapiedi e all'interno di spazi pubblici, contribuiranno a ridurre gli inquinanti atmosferici migliorando la qualità dell'aria e a ridurre gli effetti delle isole di calore. Inoltre, la loro presenza concorrerà ad un corretto deflusso delle acque meteoriche e, conseguentemente, alla riduzione del rischio legato alle inondazioni. Dal punto di vista economico-sociale, la presenza di alberature consentirà di avere spazi urbani più gradevoli, più vivibili e adatti a soluzioni di mobilità sostenibile. Allo stesso tempo una maggiore presenza di verde e, conseguentemente una maggiore presenza di spostamenti a piedi o in bicicletta contribuirà una maggiore sicurezza, a un incremento delle relazioni sociali e a una diversificazione dei possibili usi dello spazio pubblico da parte dei cittadini. Il 16 maggio 2019 il Consiglio Comunale ha dichiarato lo Stato di Emergenza Climatica e Ambientale, impegnando il Comune a promuovere iniziative per la riduzione delle emissioni, l'introduzione di energie rinnovabili, incentivare il risparmio energetico nei settori della Pianificazione Urbane e edilizia, Mobilità, negli edifici e per sviluppare ulteriormente il progetto di Forestazione Urbana.

# Una città, 88 quartieri da chiamare per nome



**Strategia 7** Adattarsi ai cambiamenti sociali.  
Servizi vicini a tutti i cittadini

p. 81

**Strategia 8** Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico  
come bene comune

p. 85

La Milano del futuro vuole rigenerarsi per crescere in maniera consapevole, nel segno della qualità urbana e territoriale, costruita attorno a comunità coese, servizi alla persona diffusi ed efficienti, spazi pubblici sicuri e fruibili, servizi di mobilità che garantiscano l'accessibilità a tutti i quartieri.

Milano 2030 vuole estendere il centro oltre i suoi attuali confini attraverso l'individuazione di nuove centralità. Un sistema di piazze radicalmente ripensate come porte a vocazione pedonale, cerniere in grado di stimolare investimenti volti al ridisegno dello spazio pubblico e a favorire il rinnovamento dei quartieri periferici.

### Milano 2030 è una città di identità locali.

Milano è una città cresciuta lungo assi radiali e per cerchi concentrici (la cerchia dei Navigli, quella dei bastioni, la circonvallazione filoviaria, la cintura ferroviaria, le tangenziali) per poi svilupparsi, nei decenni più recenti, per "discontinuità", con "salti" di scala metropolitana e regionale, inglobando e connettendo progressivamente un telaio insediativo pre-esistente, ricco sia dal punto di vista fisico sia sociale.

La Milano del 2030 intende valorizzare questa sua peculiarità, perseguendo una densificazione selettiva e una città compatta, in grado di valorizzare le sue identità a partire dalle specificità ambientali, economiche e sociali. La Milano del futuro vuole rigenerarsi per **crescere in maniera consapevole**, nel segno della qualità urbana e territoriale costruita attorno a comunità coese, servizi alla persona diffusi ed efficienti, spazi pubblici riconosciuti, sicuri e fruibili, servizi di mobilità che garantiscano l'accessibilità a tutti i quartieri.

In questa prospettiva, il Piano per Milano 2030 si propone di **valorizzare i nove Municipi** attraverso la scala fine costituita dagli **88 quartieri** (NIL - Nuclei di Identità Locale) di cui si compone la città, mettendo al lavoro una varietà di politiche capaci di supportare la riorganizzazione del sistema dei servizi di prossimità per adattarsi ai rilevanti cambiamenti socio-economici e alla ri-distribuzione dei pesi insediativi sul territorio, con particolare attenzione ai servizi per i giovani in fase scolare, ai servizi "inclusivi" in grado di rispondere anche alle esigenze della popolazione straniera, ai servizi per i grandi anziani e per chi vive la città ma non vi risiede.

### Milano 2030 è una città a misura d'uomo.

Una città che trasforma le sue infrastrutture di connessione – oggi barriere che separano tra loro parti di città – in **elementi di ricucitura**, in grado di definire un nuovo sviluppo attraverso la rifunzionalizzazione di luoghi nevralgici, accessibili ma irrisolti, capaci di generare nuovi assetti e riequilibrare il mercato dei valori urbani, in una logica di rete a scala metropolitana.

La Milano del 2030 vuole estendere il centro oltre i suoi attuali confini, non solo a partire dalla riapertura dei Navigli e dal riuso degli scali ferroviari, ma anche attraverso l'individuazione di nuove centralità, grazie al riassetto dei nodi lungo la cerchia filoviaria (Loreto, Maciachini, Lotto, Romolo, Abbiategrasso, Trento, Corvetto). Un sistema di **piazze** radicalmente ripensate come porte a vocazione pedonale, cerniere in grado di stimolare investimenti volti al ridisegno dello spazio pubblico e a favorire il rinnovamento dei quartieri periferici.

Al tempo stesso, è una città che si propone di riconoscere le centralità esterne come ambiti prioritari per **avvicinare le periferie al centro**, facendo così riemergere assi e nuclei storici prossimi al Parco metropolitano e ai quartieri densi di edilizia residenziale, ponendo al centro gli spazi pubblici, infrastrutture primarie d'inclusione sociale, la cui qualità diffusa assottiglia le distanze – fisiche e sociali – tra le diverse parti di città. Gli **spazi pubblici** come luoghi a vocazione pedonale accessibili a tutti, attorno a cui si costruisce la città, dove si manifesta la vita tra gli edifici, in cui gli individui diventano gruppi e dove lo stare insieme forma la cittadinanza, intesa come senso di appartenenza a un bene comune. Gli spazi pubblici intesi come rete di piazze, strade, marciapiedi, portici, fermate dei mezzi di trasporto pubblici, verde attrezzato, che si protrae nell'attacco a terra degli edifici, luogo privilegiato di crescita dell'economia urbana, la cui qualità può incentivare la vitalità del commercio di prossimità e lo sviluppo dei distretti commerciali naturali. Infine, la Milano del 2030 è una città amica dei cittadini con disabilità per i quali dovranno essere sviluppati appositi interventi per un completo abbattimento di ogni barriera architettonica.



# Una città che si rigenera



Accrescere la qualità edilizia e urbanistica, potenziare il mix funzionale e la presenza e varietà di servizi pubblici e privati, salvaguardare il commercio di vicinato, valorizzare la qualità dello spazio pubblico, rafforzare le connessioni verdi, così da facilitare lo sviluppo economico, sociale e culturale dei contesti più fragili.

Contrastare l'abbandono degli edifici, elementi di degrado fisico e sociale della città, proponendo meccanismi semplificati e incentivanti il loro recupero e una normativa stringente che penalizza i proprietari inerti.

### Milano 2030 è una città di nuova generazione.

Per contrastare fenomeni di progressivo consumo dei suoli liberi, migliorare le condizioni di sicurezza dell'assetto idrogeologico, razionalizzare l'offerta edificatoria, valorizzare il capitale "fisso" esistente, infrastrutture e servizi pubblici, le trasformazioni si attueranno sempre più attraverso modalità di **riuso, riciclo e rinnovamento**. Un simile processo richiede di essere praticato in forma **selettiva**, attraverso interventi mirati a parti specifiche di città – costruita e non costruita – che presentano particolari condizioni di criticità, consentono di costruire specifiche relazioni con lo spazio metropolitano e offrono la possibilità di ottenere significative ricadute sugli spazi della città pubblica.

Per stimolare processi di tale natura, Milano 2030 riconosce specifici **ambiti di rigenerazione** caratterizzati da particolari dispositivi d'intervento. Luoghi dove focalizzare politiche volte a stimolare processi di rigenerazione del patrimonio edilizio degradato, sfitto e dismesso, attraverso leve e incentivi mirati a massimizzarne il rinnovamento, accrescere la qualità edilizia e urbanistica, potenziare il mix funzionale e la presenza e varietà di servizi pubblici e privati, salvaguardare il commercio di vicinato e le piccole attività artigianali, valorizzare la qualità dello spazio pubblico, rafforzare le connessioni verdi, così da facilitare lo sviluppo economico, sociale e culturale dei contesti più fragili.

Consapevole della sua non esaustività, il Piano per Milano 2030 si pone l'obiettivo di programmare e integrare le diverse progettualità esistenti – che spaziano dalla progettazione di opere pubbliche alla regolamentazione dei micro-interventi sugli edifici e sugli spazi aperti, al trattamento delle risorse energetiche e idriche, alla dimensione economica e sociale, definendo strategie capaci di innescare **interventi ripetibili e a basso livello di complessità**, minuti, plurimi, gestibili in tempi brevi, che aiutino a fare rete e a dare il via a processi virtuosi di rigenerazione ambientale e del patrimonio edilizio, prevedendo usi mutevoli degli spazi, sia dal punto di vista funzionale che temporale.

### Milano 2030 è una città che sfida l'abbandono.

Una città che si propone la **rigenerazione diffusa del patrimonio edilizio esistente**, a partire dalla facilitazione della riorganizzazione dei quartieri popolari, recuperando gli alloggi sfitti e favorendo interventi per ristrutturare alloggi di edilizia residenziale pubblica, anche attraverso meccanismi incentivanti la collaborazione con i privati, per assorbire e rigenerare la domanda "di prima necessità".

Il Piano per Milano 2030 mette inoltre a punto misure finalizzate a contrastare **l'abbandono degli edifici**, elementi di degrado fisico e sociale della città, sia proponendo meccanismi semplificati e incentivanti il loro recupero, sia con una normativa stringente che penalizza i proprietari inerti, che non provvedono alla riqualificazione del loro patrimonio, fino all'abbattimento con il trasferimento dei diritti edificatori esistenti e, in ultima istanza, il riconoscimento della potenzialità edificatoria ai minimi previsti dalle norme.

Infine, le politiche di rigenerazione intervengono anche sugli **spazi aperti** esistenti sostenendo, anche attraverso misure volte al trasferimento dei diritti volumetrici, interventi di riduzione dei suoli urbanizzati, nonché di rinaturalizzazione e di ripristino delle connessioni ecologiche, laddove interrotte da infrastrutture o insediamenti esistenti.





# COSTRUZIONE





# Fattori di cambiamento

“Milano vola”, “Il baricentro a Milano”, “Il futuro riparte da qui”, “Milano locomotiva”, “*Milan a place to be*”. La narrazione della Milano più recente ruota intorno a parole chiave che danno il senso di **una città che torna a crescere** dal punto vista demografico e, più in generale, socio-economico, che aumenta la sua attrattività, anche a scala internazionale, che si trasforma, risagomando il suo *skyline*, che rafforza la sua armatura infrastrutturale, provando a migliorare anche il livello dei servizi connessi, che punta a darsi un nuovo profilo ambientale, per risolvere alcune sue persistenti fragilità. Una città che, con il suo ritrovato entusiasmo, sta trainando lo sviluppo non solo metropolitano/regionale, ma dell'intero Paese.

La rinnovata capacità milanese di volare sui rami alti dei processi di sviluppo non deve però far velo ai problemi che accompagnano tali trasformazioni e che rischiano di acuire i **divari economico-sociali e territoriali**.

Oggi Milano è uno straordinario laboratorio economico-sociale e spaziale, nel quale le categorie sociali tendono a coincidere con un disegno spaziale che vede le **élite** acculturate e tendenzialmente cosmopolite, che hanno saputo capitalizzare i benefici dei processi di internazionalizzazione, vivere/lavorare nel centro e nelle zone “gentrificate” della città, un **ceto medio** in crescente difficoltà, che abita i quartieri semiperiferici e periferici, meno interessati da rilevanti trasformazioni o da forti scosse nella composizione demografica, e la **popolazione più fragile**, a minor reddito, colpita da forme di disoccupazione e precarietà, da nuove tipologie di disagio ed esclusione, che risiede prevalentemente nelle periferie urbane e nei comuni che offrono opportunità abitative a minor prezzo, con effetti sull'abitabilità di alcune parti della città e del territorio.

Tale composizione genera **nuove domande di dotazioni urbane e servizi** e fa emergere diverse modalità di utilizzo della città e dei suoi spazi, in un processo che vede protagoniste nuove popolazioni, nuove economie e forme del lavoro, con un cambio di scala delle relazioni, sempre più orientate verso una dimensione metropolitana/regionale e internazionale.

Oggi la sfida è quella di riuscire a interpretare questo cambiamento e tradurlo nel sistema di **regole** e di **policy** per governare lo sviluppo della città.

## Popolazioni, economie e territorio

Il cambiamento profondo del contesto sociale, economico, produttivo, del mercato urbano, degli usi, delle istanze della popolazione, dei fabbisogni, domanda una rivisitazione delle politiche di *welfare* e di *workfare* locale, insieme a un adeguamento dei relativi spazi.

### Popolazioni in movimento

L'ingresso di Milano in una nuova fase di sviluppo<sup>1</sup> si può cogliere attraverso l'osservazione degli andamenti demografici di medio periodo: la **popolazione** del capoluogo **torna a crescere** già a partire dal 2008 e in modo netto dal 2014. I residenti a Milano nel 2017 sono 1.380.873, oltre 86mila in più rispetto al 2008 (+6,7%), con un incremento concentrato negli ultimi tre anni<sup>2</sup>. A tale numero occorre aggiungere i "domiciliati" (studenti universitari, lavoratori pendolari del "fine settimana", altri "residenti di fatto"), i pendolari, i city user (utenti di servizi sanitari, culturali, commerciali, ecc.), i turisti, gli immigrati irregolari, ecc. Una stima del loro numero è ardua; quel che è certo è che la "Milano reale" è ancora più grande rispetto alla Milano fotografata dalla fonte anagrafica.

La crescita del capoluogo si innesta su un **trend metropolitano e regionale** che permane positivo durante gli stessi anni, anche se a ritmi meno elevati, segnalando un'inversione di tendenza rispetto al lungo periodo.

Sull'incremento demografico più recente pesano certamente le dinamiche della **componente straniera** che, crescendo a ritmi importanti (+47,1% nel periodo 2008-2017), raggiunge oggi la quota del 19,4% (valore superiore alla media metropolitana); tuttavia, nella fase più recente la dinamica positiva si evidenzia anche per la **componente italiana**, che cresce del 2,2% tra il 2013 e il 2017.

Aumenta anche il numero delle **famiglie**, 674.016 a fine 2015, ma con una composizione sempre più frazionata: a fronte di una crescita complessiva del 7,4% dal 2008, quelle mononucleari sono aumentate del 15%.

Quello che invece sembra non cambiare verso è il **tasso di natalità**, che dal 9,6% del 2008 passa all'8,3%, determinando così un decremento nel periodo 2008-2017 della classe d'età 0-2 anni (-4%).

Negli stessi anni si evidenzia invece una crescita rilevante del peso delle classi più giovani (dai 6 ai 34 anni), in particolare con l'aumento dei residenti tra i 19 e i 24 anni (+21,7%), valore che raggiunge il 54,6% per la componente straniera. Tale andamento mostra il consolidamento del ruolo della città nell'attrazione di **giovani**, che vedono in Milano un'opportunità per potersi formare e per avviare la propria carriera lavorativa (gli iscritti alle otto università cittadine sono pari a quasi 200.000 unità, un valore cresciuto alle due cifre negli ultimi 10 anni) oppure anche solo per migliorare le proprie condizioni di vita (è il caso di gran parte della popolazione straniera).

Sempre per quanto riguarda la composizione per età della popolazione è significativo notare come alla crescita della classe 19-34 anni (oltre 50.000 unità), corrisponda a un significativo incremento degli over 84 (+12.000 unità circa). La crescita della popolazione giovane non riesce infatti ancora a compensare l'aumento delle coorti più anziane (in particolare 45-54 anni e over 75): l'**indice di vecchiaia** è oggi ancora molto elevato (177,6), anche se in leggera diminuzione rispetto al recente passato.

Questo mosaico si articola ulteriormente se contestualizzato a una **scala più fine**. I Nuclei di Identità Locale (NIL) a maggiore densità abitativa, collocati a cavallo delle linee 90-91, sono anche quelli, insieme alle zone più centrali, dove la variazione di popolazione nell'ultimo decennio è stata modesta, mentre la crescita dei residenti si è concentrata nei NIL più periferici, soprattutto della fascia nord, est e sud-est.

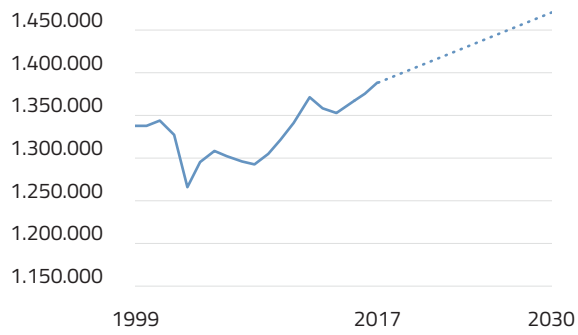
Le **proiezioni demografiche**, elaborate dal Comune di Milano nello scenario medio al 2030 (base 2016), stimano un'ulteriore crescita: la popolazione si attesterà a 1.458.170 (+5,6%) e il numero di famiglie a 729.780 (+8,3%). A una scala più fine, le stime segnalano valori più elevati nell'area centrale e nella corona semicentrale sud, sud-est e nord, con un effetto di "ritraverso" della popolazione nelle zone che, nella fase recente, si erano dimostrate meno dinamiche.

<sup>1</sup> Per approfondimenti si rimanda al cap.1 del "Documento di obiettivi per il Governo del Territorio", agosto 2017

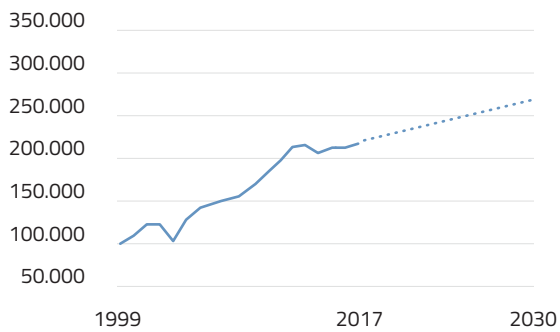
<sup>2</sup> Tutti i dati demografici sono di fonte Comune di Milano, SISI – Sistema Statistico Integrato, vari anni.

**Popolazioni in movimento**

*Crescita della popolazione, 1999/2030*



*Crescita della popolazione straniera, 1999/2030*

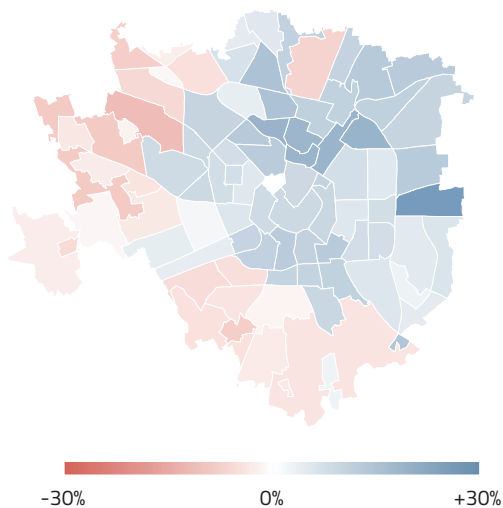


**177,6** indice di vecchiaia  
(over 64 per 100 abitanti 0-14 anni), 2017

*Nati vivi residenti a Milano e quota nati vivi da padre straniero*

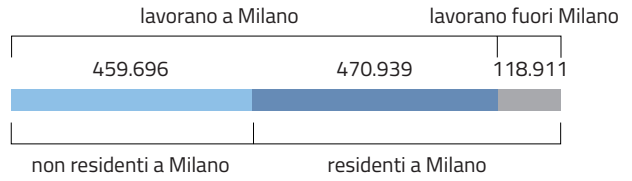
2008	26,6%	12.467
2013	30,3%	11.436
2017	32,1%	11.644

**Variazione della popolazione per NIL, 2017/2030**

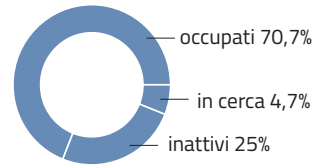


**Struttura economica occupazionale**

*930.635 occupati a Milano, 2014*



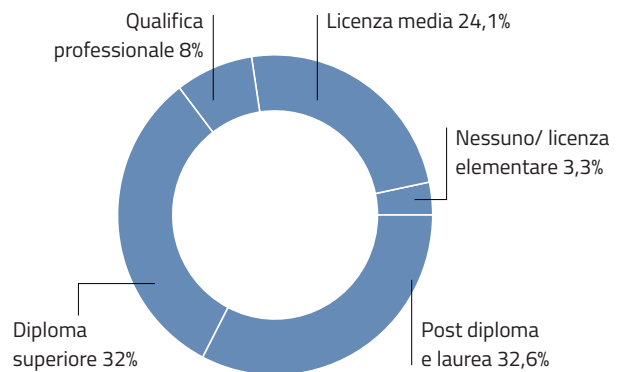
Condizione professionale della popolazione 15/64 anni, 2016



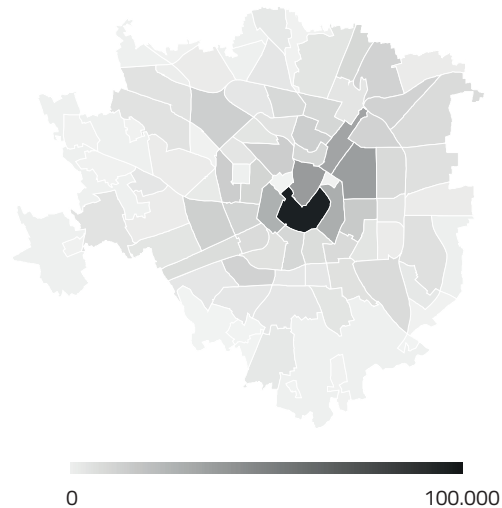
*Imprese, 2016*

- 296.000** imprese nell'area metropolitana  
oltre il 60% nel comune di Milano, 15% imprese straniere
- 8%** tra le medie imprese
- 34%** tra le multinazionali
- 69%** tra le ICT internazionali
- 75%** tra le holding di softwares

*Popolazione per titolo di studio, 2011*



**Addetti per NIL, 2011**





## Segnali di ripresa economica e occupazionale

A Milano sono oggi attive 208.261 **unità locali**, un numero pari alla metà circa di quelle presenti nell'intera Città metropolitana<sup>3</sup>. Nel solo settore privato erano 192.482 nel 2015 (+2% rispetto al 2012)<sup>4</sup>. L'8% delle 3.000 imprese italiane di medie dimensioni ha sede a Milano, città che vede la presenza del 34% delle multinazionali presenti in Italia<sup>5</sup>.

I dati sulle forze di lavoro<sup>6</sup> per il 2016 indicano un **tasso di occupazione** dei residenti a Milano tra i 15 e i 64 anni pari al 70,7%, contro il 71,4% del 2008, mentre il **tasso di disoccupazione** è pari al 6,2%, contro il 4,2% del 2008.

I lavoratori **occupati** a Milano nel 2014 sono 930.635, un valore analogo a quello pre-crisi (erano 935.473 nel 2008). Di questi, oltre il 49% risiede fuori dal capoluogo e, di contro, il 20% dei residenti è occupato fuori Milano<sup>7</sup>.

Dopo una lunga fase di crescita occupazionale che ha segnato tutti gli anni '90 e buona parte del decennio scorso, Milano – e il complesso dell'area metropolitana – ha sofferto acutamente la crisi a partire dal 2008, recuperando solo negli anni più recenti i livelli precedenti. Anche in questo caso emerge il ruolo di traino del capoluogo, dove l'incremento occupazionale è più consistente rispetto a quello registrato nei territori metropolitani.

La struttura occupazionale per **settori di attività** mostra, al 2015, la netta prevalenza di attività terziarie (oltre il 70%), in crescita rispetto al 2011 e con una decisa preminenza delle attività professionali, scientifiche e tecniche, seguite da quelle commerciali (10,9%), contrassegnate da un andamento sostanzialmente stabile, dall'industria (8%) e dalle costruzioni (4%), entrambi in calo<sup>8</sup>.

Un accenno particolare merita il settore turistico. Il **turismo** milanese ha avuto un forte slancio a partire dall'inizio degli anni '90, ma se allora il turismo interno rappresentava il 64,1%, oggi, oltre ad essere più che raddoppiati gli arrivi (5.088.523 nel 2016), le percentuali si sono invertite e il 63,8% è rappresentato da presenze internazionali, con una fortissima crescita dei flussi provenienti da Cina e Russia<sup>9</sup>.

La ritrovata attrattività di Milano, connessa al rafforzamento del ruolo di città leader nel campo della moda, design e comunicazione, scienze della vita, ristorazione, dell'istruzione universitaria e dei servizi di rango superiore, ecc., non deve tuttavia far perdere di vista il manifestarsi di fenomeni di acuta polarizzazione economico-sociale. Stiamo infatti assistendo alla **scomposizione del vecchio modello sociale** urbano e alla sua ricomposizione in forme inedite. Accanto all'affermarsi di nuovi ceti agiati, si manifestano, da una parte, sintomi di impoverimento della classe media, costituita in particolare da under 35, spesso altamente istruiti, che agiscono in un mercato del lavoro precario, frammentato, con poche tutele e con retribuzioni inadeguate, e dall'altra, la crescita dei "lavoratori poveri", spesso stranieri, impiegati con bassi salari in attività di servizio poco qualificate, collocate nei segmenti più deboli e meno stabili del mercato del lavoro. Lavoratori e lavoratrici che rischiano di generare una crescita squilibrata e incapace di costruire un saldo, competitivo e coeso tessuto economico-sociale.

3 Fonte: Registro delle Imprese della Camera di Commercio di Milano, Monza Brianza, Lodi, 2018.

4 Fonte: ISTAT, ASIA, vari anni.

5 Fonte: Centro Studi Assolombarda, Il lavoro a Milano, n.10-2015.

6 Fonte: Istat, Indagine Forze lavoro, vari anni.

7 Fonte: Istat, Indagine Forze lavoro, vari anni.

8 Fonte: Istat, Indagine Forze lavoro, vari anni.

9 Fonte: Comune di Milano, SiSi, Movimenti turistici, vari anni.



10 Fonte: Rilevazione dei prezzi degli Immobili della Città Metropolitana di Milano sul secondo semestre 2016 realizzata dalla Camera di Commercio di Milano in collaborazione con FIMAA Milano Monza e Brianza

## Mercato immobiliare tra crisi e ripresa

L'andamento del mercato immobiliare negli anni della crisi appare assai differenziato. Dall'analisi dei dati elaborati dalla Camera di Commercio di Milano/FIMAA (secondo semestre 2016)<sup>10</sup>, emerge un **ampliamento del divario tra centro**, dove crescono i valori, e **periferia**, che denota una continuità di flessione degli stessi.

Sul mercato della compravendita crescono i **valori degli immobili residenziali** nuovi nelle parti di città più dinamiche e innovative, caratterizzate da interventi di rigenerazione diffusa, nei quartieri riqualificati a vocazione pedonale e negli ambiti oggetto di interventi di potenziamento del trasporto pubblico. Per contro, rallentano i prezzi negli ambiti periferici, che segnano in media una diminuzione dei valori immobiliari del 7,8% in dieci anni e del 0,7% nell'ultimo anno.

Rispetto al **mercato dell'affitto** si rileva una crescita dei canoni per gli immobili residenziali, con un incremento del 2,9% in sei mesi e del 3,7% rispetto all'anno precedente, anche se il canone di locazione medio rimane ancora inferiore ai valori del 2011 (-12,1%).

Anche i **prezzi medi dei negozi** sono in crescita (+1,6%), trainati soprattutto dai valori di compravendita nella zona centrale. Per quanto riguarda gli **uffici**, i valori medi rimangono stabili rispetto all'anno precedente, ma decisamente in diminuzione rispetto al 2011 (-9%) in tutte le zone della città.

L'ampliamento progressivo della forbice dei valori tra gli ambiti più dinamici e quelli più periferici impone una seria riflessione, richiedendo misure destinate a incentivare processi di rigenerazione soprattutto negli ambiti periferici.

## Scenari di sviluppo e domanda abitativa

Lo scenario di crescita demografica e di cambiamento della struttura della popolazione sollecita il Piano a una riflessione in ordine alla futura domanda abitativa.

Le proiezioni della popolazione prevedono al 2030 (scenario medio) una crescita della **popolazione** pari al 5,6% (+77.297 unità), mentre per le **famiglie** si prevede un incremento pari 8,3% (+55.764).

Allo stesso tempo, la crescita di alcune coorti d'età, in particolare i giovani 6-34 anni insieme ai grandi anziani, la riduzione del numero medio di componenti per nucleo familiare, la crescente quota coperta dalla componente straniera, insieme ai processi di polarizzazione sociale indotti dalle recenti dinamiche economico-occupazionali, sono destinati a modificare profondamente, da un punto di vista quali-quantitativo, la domanda abitativa.

Sotto un profilo quantitativo, le previsioni in ordine all'andamento della popolazione consentono di stimare, applicando un valore standard pro-capite pari a 50 m<sup>2</sup> SL, il fabbisogno di residenza futura in 4 milioni di m<sup>2</sup> circa.

Sotto il profilo qualitativo, vanno invece presi in considerazione almeno altri quattro fattori chiave:

- la tipologia di domanda, con particolare riferimento alla richiesta di **abitazione in affitto a canone sociale e moderato**;
- lo **stato delle abitazioni**, in relazione alla verifica sull'effettiva possibilità di utilizzo delle stesse;
- la **tipologia degli alloggi**, in relazione ai cambiamenti della struttura della popolazione e quindi alle caratteristiche della domanda;
- la quota di abitazioni in locazione e/o in uso a **non residenti**.

A tal fine il Piano dovrà garantire tale dotazione, da un lato, grazie alle trasformazioni in corso e programmate, dall'altra attraverso la rigenerazione della città esistente e i processi di riuso del patrimonio edilizio dismesso. Al tempo stesso il Piano dovrà sommare all'ingente quota di nuova SL già programmata per edilizia sociale, pari a 430 mila m<sup>2</sup>, cui andranno a sommarsi le quantità che si determineranno nei processi di trasformazione, insieme a politiche innovative per rispondere a una crescente della domanda in affitto e ad uso temporaneo, in particolare dedicata a studenti universitari.

## Spazi e progetti

Il quadro territoriale appare in rapido movimento.

Potenziamento infrastrutturale e riqualificazione dei servizi di mobilità a scala metropolitana, programmi e policy in campo ambientale, progetti di trasformazione urbana dentro e fuori i confini comunali, stanno mutando il profilo della metropoli e richiedono un aggiornamento degli strumenti di pianificazione del nostro territorio.

### Trasporti e mobilità

Milano è il nodo centrale del sistema infrastrutturale della regione urbana, sul quale convergono i principali assi stradali e ferroviari e dal quale si diramano radialmente le linee metropolitane. Questa struttura ha guidato e, nel contempo, condizionato le opportunità di spostamento di persone e merci, con ricadute sullo sviluppo insediativo e sulla qualità urbana.

Secondo il PUMS<sup>11</sup>, nel 2013, erano circa 5,3 mil. gli spostamenti giornalieri di persone gravitanti su Milano (+0,6% dal 2005), di cui 2,3 mil. in entrata. Anche se il mezzo privato rimane prevalente negli spostamenti di scambio (62%), considerando l'insieme degli spostamenti che interessano Milano, per la prima volta dagli anni '60 il trasporto pubblico supera l'auto (48% contro 43%).

In questi anni, gli elevati livelli di congestione hanno indotto un ripensamento dell'assetto della maglia infrastrutturale (con una nuova offerta in grado di alleggerire il nodo centrale dai traffici di transito) e, insieme, delle politiche per la mobilità (con nuove strategie di organizzazione del trasporto pubblico e forme di mobilità ispirate a condivisione e sostenibilità). Le misure predisposte operano su diverse scale.

- Alla grande scala, sono stati realizzati nuovi assi autostradali tangenziali, a nord (prime tratte della Pedemontana) e a est (Tangenziale Est Esterna), ed è stato rafforzato il servizio ferroviario sub-urbano (es. S9).
- Più a ridosso di Milano, è stata incrementata l'accessibilità del settore a nord-ovest, con la fermata ferroviaria di Rho-Fiera e il rafforzamento (ancora in fase di completamento) delle relazioni trasversali (Rho-Monza e tratta urbana della A4, ecc.).
- In città sono state introdotte misure di varia natura volte alla riduzione dell'impatto del traffico veicolare (Area C, estensione delle aree pedonali e delle piste ciclabili, car e bike-sharing, M5 e M4 in fase di realizzazione, Circle Line e nuove stazioni SFR in programma, ecc.).

L'insieme di queste misure ha generato molteplici effetti alla scala urbana:

- decremento del tasso di motorizzazione (-17%) e un corrispondente incremento dei passeggeri del trasporto pubblico urbano e di area urbana (+20%) nel decennio 2003-2013;
- riduzione del traffico (-30%), diminuzione dell'incidentalità (-26%), incrementi della velocità commerciale di tram (+4%) e autobus (+7%) all'interno dell'Area C tra il 2012 e il 2014;
- estensione delle aree pedonali (+13%) e delle piste ciclabili (+56%) nel periodo 2011-2014;
- incremento nel numero degli abbonati a car e bike-sharing (questi ultimi pari al 36% tra il 2015 e il 2016).

Rispetto a quanto già è stato fatto, altre sono le azioni in atto alle varie scale per conseguire livelli di split modale sempre più soddisfacenti. Esse riguardano:

- riorganizzazione dei percorsi delle autolinee (Programma di Bacino del TPL) con attestamenti su un rafforzato sistema di nodi di interscambio del ferro (esistenti o di nuova previsione);
- sviluppo progettuale del prolungamento dei servizi delle metropolitane oltre i confini della città, anche prevedendo soluzioni tecnologiche innovative, di più rapida attuazione ed economicamente più sostenibili;
- nuovi progetti infrastrutturali (es. Variante del Sempione, Superstrada Milano-Meda, Paullese, ferrovie Rho-Gallarate, Milano-Asso e Milano-Pavia, metrotranvie interurbane verso la Brianza).

<sup>11</sup> I dati presentati in questo paragrafo sono di fonte: Comune di Milano (2017), "PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Milano. Documento di Piano", giugno



## Ambiente

12 I dati presentati in questo paragrafo sono di fonte: Comune di Milano (2018), "Valutazione Ambientale Strategica. Piano di Governo del Territorio. Rapporto Ambientale", giugno

Milano presenta un elevato grado di **vulnerabilità agli impatti del cambiamento climatico**<sup>12</sup>: crescita delle temperature medie (+1,5° rispetto al secolo scorso), come conseguenza delle emissioni di gas serra; aumento della frequenza e intensità delle ondate di calore (giorni consecutivi, durante i quali la temperatura osservata supera il 90° percentile delle temperature medie usualmente sperimentate in una data regione); incremento dell'intensità delle precipitazioni stagionali (+26 mm/100 anni) che accrescono il rischio idrogeologico.

Inoltre, sebbene il **trend degli inquinanti** sia in calo, anche grazie al processo di dismissione industriale e alle misure di calmierazione del traffico, con diminuzioni nell'ultimo ventennio degli inquinanti tradizionali (CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, Polveri totali sospese, NOx), comprese fra il 60% e il 90%, si registrano ancora elevate concentrazioni di polveri e cicliche condizioni emergenziali a scala metropolitana e regionale. Nel corso del 2017, infatti, il numero massimo di superamenti della soglia di 50 µg/m<sup>3</sup> di PM10 (concentrazione media giornaliera) è stata pari a 97, quasi tre volte quanto ammesso dalla normativa europea (max 35 volte/anno) e molto al di sopra di quanto suggerito dalle Linee Guida WHO per la tutela della salute (max 3 volte/anno).

Si pone con forza il tema della dotazione di **verde pubblico**, che oggi a Milano conta 25,6 mil. di m<sup>2</sup> (18,5 m<sup>2</sup>/ab.), anche in chiave di crescita delle superfici permeabili e di mitigazione delle isole di calore.

Numerose sono le iniziative già messe in campo per contrastare i fenomeni in atto, agendo da una parte sulle fonti di emissione, e dall'altra con politiche, azioni e misure di adattamento ai cambiamenti climatici, comprese quelle per aumentare le aree verdi o comunque permeabili.

L'adesione a **C40** permette a Milano di condividere con altre 80 città nel mondo problemi e soluzioni contro le minacce del riscaldamento globale. Individuare strategie in grado di migliorare la capacità di reagire in modo innovativo a emergenze ambientali, sono le priorità del progetto **100 Resilient Cities**, promosso dalla Fondazione Rockefeller, che include Milano dal 2014. La proposta di **Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima** (luglio 2015) costituisce il documento fondamentale di programmazione delle politiche per la riduzione delle emissioni di gas serra al 2020 (-20% rispetto al 2005). L'istituzione dell'**Area B** introduce il divieto di circolazione per i veicoli maggiormente inquinanti.

Alcuni progetti più specifici individuano strategie mirate alla riduzione del rischio idraulico a cui la città è soggetta in occasione di eventi meteo estremi o di allagamenti dovuti a esondazioni e innalzamento della falda.

Tra gli obiettivi prioritari del **Progetto di Sottobacino del Seveso** ci sono il miglioramento della qualità delle acque e la sicurezza idraulica. Altri due Contratti di Fiume sono già stati sottoscritti anche dal Comune di Milano e saranno sviluppati nei Progetti di Sottobacino del fiume Olona e Lambro. Altro progetto rilevante per l'assetto idrogeologico della città, è la proposta formulata all'interno dello studio di fattibilità per la **Riapertura dei Navigli milanesi**.

Sono altrettanto significativi i numerosi progetti attivati nell'area milanese che concorrono all'incremento della capacità locale di drenaggio e contribuiscono alla gestione dei fenomeni delle isole di calore, promuovendo azioni di tutela e valorizzazione di parchi, aree verdi e agricole. In questo senso, l'AdP **Scali ferroviari**, insieme ai **nuovi 20 parchi** con superficie superiore a 10 mila m<sup>2</sup> e al complesso delle previsioni di **nuove aree verdi**, consentirà al 2030 un aumento considerevole degli spazi verdi di cui la città dispone (+ 4,7 mil. di m<sup>2</sup> circa, pari a +18% circa); lo studio di fattibilità "**Re Lambro**" si propone il rafforzamento delle connessioni ecologiche e la riqualificazione paesaggistica delle aree lungo l'asta fluviale a est della città; il progetto **Rotaie verdi** ha verificato la possibilità di creare un parco lineare utilizzando le fasce di rispetto dei binari ferroviari in attività, tra lo scalo di San Cristoforo e quello di Porta Romana; il progetto **RiconnettiMI** affronta il tema delle connessioni ecologiche tra Parco Nord Milano e PLIS della Balossa nei comuni di Milano, Cormano e Novate Milanese.

## Progetti di trasformazione urbana

Milano e l'area metropolitana stanno vivendo una fase particolarmente dinamica dal punto di vista delle trasformazioni, confermando la forte attrattività della città. In fase recente sono partiti e partiranno molti progetti, che stanno contribuendo a ridefinire l'assetto e gli equilibri urbani e metropolitani.

Il processo di trasformazione dell'area di **Porta Nuova/Garibaldi**, avviato oltre dieci anni fa, insieme al nuovo **Palazzo della Regione**, rappresenta forse il punto di snodo. Da allora sono seguiti altri importanti interventi, di taglia e natura diversa, che hanno contribuito all'estensione del "centro" della città: **Porta Volta**, dove hanno trovato sede Fondazione Feltrinelli e Microsoft; **City Life**, sul sedime di parte dello storico polo della fiera di Milano e il **Portello**, sulle aree dell'ex Alfa Romeo. Altri interventi particolarmente significativi, per diverse ragioni e natura, che hanno contribuito a rigenerare importanti parti di città sono il recupero della **Darsena**, eredità di Expo 2015, che è tornata a nuova vita; l'ex Ansaldo, che ospita, oltre a BASE Milano, il nuovo Museo delle culture di Milano (**MUDEC**); la nuova sede della **Fondazione Prada**, che ha trasformato una ex distilleria di inizio '900 in zona Porta Romana.

Guardando al futuro, molto ruota intorno a **MIND**. Nell'area del post-Expo troveranno sede tre grandi funzioni pubbliche: Human Technopole, il campus dell'Università degli Studi di Milano e l'IRCCS Galeazzi. Accanto ad esse sorgeranno molte altre funzioni, sviluppate da Lendlease (l'operatore che si è aggiudicato la gara nel novembre 2017), con residenze, uffici, spazi per il lavoro e attrezzature pubbliche.

L'altro grande processo di rigenerazione che determinerà un importante riassetto della città con effetti alla scala metropolitana è l'AdP **Scali ferroviari**, che rappresenta un'occasione imperdibile di rigenerazione urbana per Milano. L'accessibilità e la connessione delle aree con il tessuto urbano, la possibilità di realizzazione di nuove centralità e servizi, tra cui una nuova sede per l'Accademia di Brera, di rafforzamento del verde e delle connessioni ecologiche, la promozione di usi temporanei trasformeranno radicalmente Milano. Al tempo stesso, le progettualità avviate sull'**Ortomercato** e le **Casermi** rappresentano significative opportunità di riqualificazione di interi comparti urbani, al pari di importanti trasformazioni avviate da tempo e ancora in attesa di completamento (Santa Giulia, Porta Vittoria, Adriano, Cascina Merlata, Calchi Taeggi, ecc.)

A queste trasformazioni si sommano altri interventi che rappresenteranno un banco di prova importante per l'area metropolitana. La "**Città della salute e della ricerca**", che sorgerà sulle ex aree Falck di Sesto San Giovanni, con il trasferimento dell'Istituto neurologico Besta e dell'Istituto dei Tumori; il centro commerciale che **Westfield** realizzerà a Segrate, sulle aree della ex Dogana; l'ampliamento di **Auchan** con la ridefinizione del nodo di Bettola a Cinisello Balsamo; il potenziale completamento della trasformazione della ex Alfa Romeo di Arese, che ha recentemente visto l'inaugurazione del centro commerciale "**il Centro**".

Accanto a questi grandi interventi, prosegue e si intensifica il processo di trasformazione e rigenerazione diffuso della città, a partire dagli interventi di natura pubblica. Qui un ruolo chiave sarà giocato dal **Piano dei quartieri**, un programma integrato di rigenerazione dei quartieri milanesi.

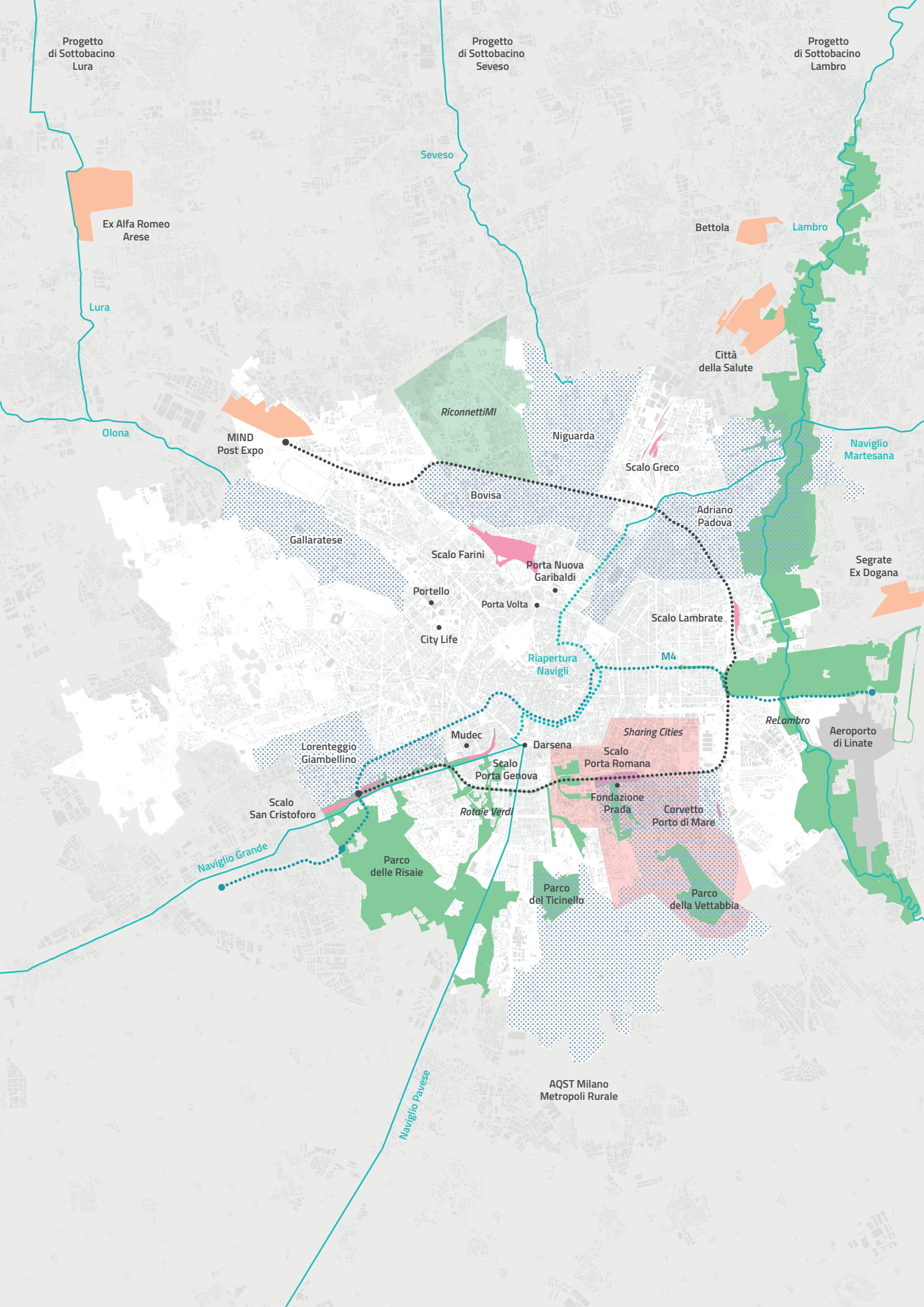
Infine, si stanno configurando molti **spazi fluidi e flessibili**, caratterizzati da usi temporanei. Sono così nati molti spazi di *co-working*, *maker space*, incubatori di impresa e *fab-lab*, come BASE Milano, FabriQ, Speed MI Up, ecc... e, allo stesso tempo, tale tendenza sta riguardando anche una varietà di spazi dell'abitare (Cenni di Cambiamento, Abitare, ecc...).



- Progetti ambientali
- *RiconnettiMI*
- Piano dei quartieri
- Grandi Trasformazioni Programmate
- Scali ferroviari
- *Sharing Cities*
- Circle Line
- Linea M4
- Riapertura Navigli

Scala 1:100.000









# Fare il Piano

Per dare forma alla visione della Milano del 2030 è innanzitutto necessario definire una risposta ad alcuni aspetti fondamentali. Perché una Variante? Con quale approccio? Per quali previsioni? Con la collaborazione di chi?

Le ragioni che hanno portato alla decisione di dare avvio alla Variante di PGT dipendono da una molteplicità di fattori. Oltre ai necessari adempimenti normativi e all'adeguamento del quadro pianificatorio sovraordinato, il Piano Milano 2030 è l'occasione per risolvere le criticità attuative del PGT 2012 e aggiornare lo strumento urbanistico ai rilevanti fattori di cambiamento del quadro socio-economico e territoriale di riferimento.

Per quanto riguarda l'approccio, è rilevante sottolineare che il Piano si propone, accanto a una regolazione più semplice, inequivoca ed efficace degli usi dei suoli, di migliorare il raccordo con la varietà di piani, progetti e politiche urbane e territoriali, in modo da elevare il grado di coordinamento dei processi e degli strumenti che vedono protagonisti una pluralità di attori.

Sotto il profilo sostantivo, la Variante, a partire dall'analisi dello stato di attuazione, individua gli obiettivi quantitativi, "dimensionando" il Piano in relazione agli scenari socio-economici di riferimento e al "modello" di città prefigurato.

In questo quadro, centrale diviene il processo di costruzione del Piano, a partire dall'individuazione della platea di attori e dalla definizione delle modalità operative relative al loro coinvolgimento. La raccolta delle istanze conseguente all'avvio del procedimento, la pubblicazione di un questionario on-line, il lavoro di raccordo condotto con vari settori dell'Amministrazione comunale, l'organizzazione di una serie di workshop con cittadini, esperti, rappresentanti delle istituzioni, tecnici, investitori, terzo settore, ecc., svolti sia "centralmente" sia a scala decentrata presso tutti i Municipi, l'interlocuzione con le principali associazioni di categoria, gli incontri di presentazione pubblica del Piano, oltre ai momenti partecipativi previsti entro la procedura di VAS, delineano un percorso complesso, caratterizzato da un ampio coinvolgimento della città, che il PGT intende capitalizzare al meglio.

## Le ragioni: perché fare

La Variante del PGT ha preso avvio a partire da due condizioni: il quadro pianificatorio sovraordinato; analisi dello stato di attuazione del PGT 2012 e delle criticità emerse.

### Adempimenti normativi e adeguamento al quadro pianificatorio sovraordinato

La necessità di procedere ad alcuni adeguamenti conseguenti alla normativa sopravvenuta e al mutamento del quadro pianificatorio sovraordinato ha offerto l'opportunità di riflettere su alcuni aspetti del Piano di Governo del Territorio approvato nel 2012. Tale riflessione ha riguardato innanzitutto la presa d'atto del superamento, nei fatti e nelle condizioni, di alcune previsioni, nonché il riconoscimento di sofferenze dell'impianto normativo che ha evidenziato in questo quinquennio di attuazione alcune criticità applicative.

Dall'approvazione del precedente PGT nel novembre del 2012 si è registrato un sostanziale mutamento del quadro legislativo che introduce in modo cogente temi quali la riduzione del consumo di suolo e la difesa del suolo, l'invarianza idraulica, la rigenerazione urbana, ma anche nuovi strumenti di pianificazione quali il Piano per le Attrezzature Religiose (PAR). Nello stesso periodo, a livello nazionale, è stato approvato il Regolamento Edilizio Unico e sono state introdotte numerose modifiche al Testo Unico per l'Edilizia.

Nonostante la disorganicità di tale quadro di riferimento che costringe le amministrazioni locali ad adempimenti non allineabili temporalmente, appare evidente che, anche ai soli fini di chiarezza, certezza del diritto e semplificazione, si impone l'adeguamento degli strumenti di pianificazione generale. Altrettanto rilevanti sono le novità del quadro pianificatorio sovraordinato, quali il Piano Strategico della Città metropolitana, il Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA), la Variante al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), nonché l'adeguamento del Piano Territoriale Regionale (PTR) e il processo di formazione del nuovo Piano Territoriale Metropolitano (PTM).

A fronte di questo quadro normativo, la revisione del PGT propone l'inversione fra "ciò che si deve fare perché una legge lo impone" e "ciò che occorre fare per migliorare le condizioni di vivibilità della città" e allinearle ai cambiamenti in atto. Pertanto occorre rompere gli schemi, anche delle modalità di rappresentazione e racconto tecnico, semplificare e ridurre, eliminare le ridondanze, soprattutto nell'impianto regolativo, costruire un apparato documentale agile, facendo sintesi fra gli adempimenti normativi sovralocali e gli obiettivi qualitativi locali.

### Considerazioni sull'attuazione del PGT 2012

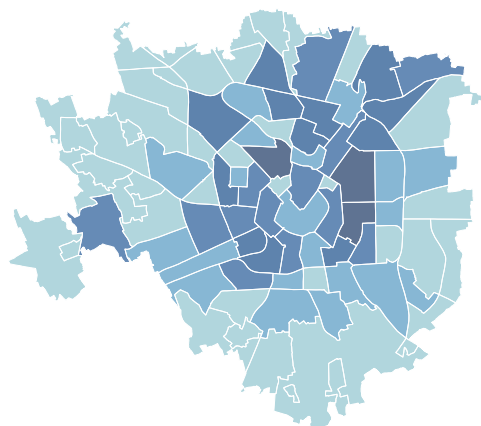
La valutazione sullo stato di attuazione del PGT 2012 richiede un'analisi complessa che deve interessare una pluralità di elementi e punti di vista.

In prima istanza va sottolineato come molte delle trasformazioni che si sono compiute in questi anni o che sono attualmente in itinere, sono state ereditate dai precedenti strumenti di pianificazione e inserite in norma transitoria dal PGT. Complessivamente, l'attuazione delle previsioni vigenti, relative alla destinazione residenziale, evidenzia un dato pari a 2.234.910 m<sup>2</sup> di SL realizzata o in corso di realizzazione, che si traduce in 44.700 nuovi abitanti teorici. Un dato importante, che esprime una città dinamica e in fase di sviluppo.

Se letti per tipologia, gli interventi realizzati in attuazione del PGT riguardano soprattutto trasformazioni di media e piccola dimensione, in larga maggioranza interessanti il recupero di patrimonio edilizio esistente e in parte minoritaria interventi di nuova edificazione. Ciò significa che la città può contare su un buon metabolismo urbano, denotando al contempo la parallela difficoltà nella realizzazione di grandi interventi.

Rispetto alla localizzazione e distribuzione, le trasformazioni non hanno interessato la città in maniera uniforme, andando generalmente a penalizzare gli ambiti urbani più periferici, quelli esterni alla cerchia 90/91, escludendoli dalle positive ricadute in termini di rinnovamento del patrimonio edilizio esisten-

### Interventi maggiori realizzati per NIL dall'entrata in vigore del PGT 2012



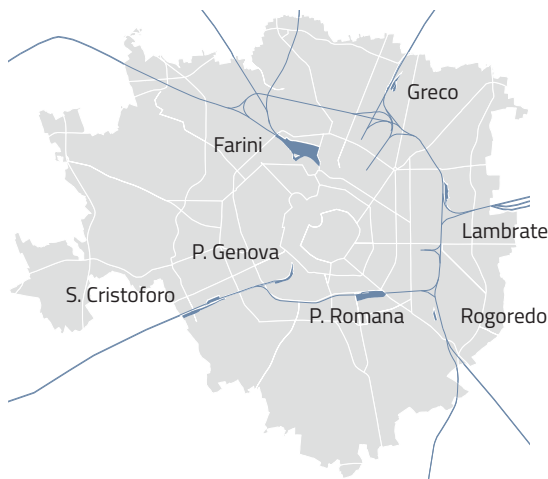
10 20 30 50

**1.800** interventi maggiori (ristrutturazione e nuova edificazione) di cui circa il 70% di interventi di ristrutturazione

### Interventi minori, PGT 2012

**15.000** interventi minori di manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo

### Accordo di Programma Scali ferroviari



**1.037.631** m<sup>2</sup> superficie territoriale

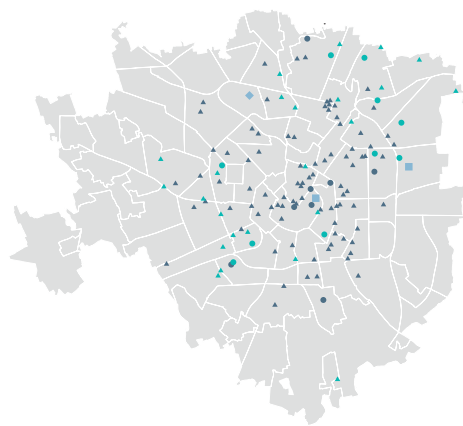
**676.867** m<sup>2</sup> verde attrezzato

**674.460** m<sup>2</sup> SL di cui:

**30%** quota minima per ERS a garanzia del mix sociale

**32%** quota minima destinata a funzioni non residenziali a garanzia del mix funzionale

### PCC, atti unilaterali d'obbligo e PA attuati dal 2012



#### Ristrutturazione

● PCC ▲ PC con atto unilaterale d'obbligo

#### Nuova costruzione

● PCC ▲ PC con atto unilaterale d'obbligo  
■ PA ◆ PA Obbligatori

**20 PCC** in modalità diretta convenzionata con convenzione e/o atto unilaterale d'obbligo di cui l'80% comportanti recupero di SL esistente

**126 PC** in modalità diretta convenzionata con atto unilaterale d'obbligo dall'entrata in vigore del R.E. (11/2014)

**2 PA** per 28.529 m<sup>2</sup> SL

**1 PA obbligatorio** per 15.620 m<sup>2</sup> SL

### Stato di attuazione ERS, PGT 2012

**28.000** m<sup>2</sup> SL di edilizia residenziale sociale

**15.000** m<sup>2</sup> SL di residenze universitarie

### Realizzazione ERS, Attuazione piani progressi

**290.000** m<sup>2</sup> SL di edilizia residenziale sociale

### Stato di attuazione delle pertinenze indirette, PGT 2012

**3.434.250** m<sup>2</sup> pertinenze indirette previste di cui:





te ed evidenziando la loro scarsa attrattività in termini di nuovi investimenti. Gli interventi edilizi maggiori si sono infatti concentrati prevalentemente nelle porzioni più centrali della città ed hanno interessato parti più esterne al centro solo in corrispondenza delle direttrici nord (viale Fulvio Testi, viale Monza, via Imbonati, ecc.). Questa tendenza è confermata anche dalla distribuzione dei permessi di costruire convenzionati, gli atti unilaterali d'obbligo ed i Piani Attuativi.

Entrando più nei contenuti specifici del PGT, l'analisi dello stato di attuazione ha consentito inoltre di mettere in luce le principali tendenze e criticità applicative.

Per quanto riguarda il Documento di Piano, la previsione più rilevante in attuazione del PGT 2012 è certamente l'AdP Scali (Documento di Visione Strategica – 2017). Al suo interno si persegue la massimizzazione della dotazione di verde pubblico (676.867 m<sup>2</sup>), la concentrazione delle volumetrie negli scali caratterizzati da più alti livelli di accessibilità garantendo la compresenza di più funzioni (32% della SL complessiva), la realizzazione di mix sociale destinando una quota consistente dell'edilizia residenziale (30% della SL complessiva pari a circa 200.000 m<sup>2</sup> – quota minima) a canone sociale e convenzionato, in particolare in affitto, introducendo una quota di "convenzionata ordinaria".

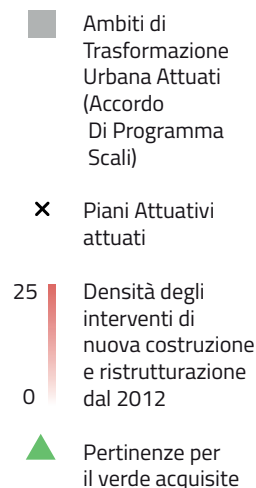
Oltre l'"Accordo Scali", le altre grandi previsioni hanno mostrato difficoltà attuative. Nonostante siano state presentate proposte oggi in corso di valutazione per Piazza d'Armi, le caserme Mameli e Montello, gli Ambiti di Trasformazione, così come individuati e disciplinati dal PGT 2012, hanno dimostrato una debole efficacia. La disciplina imposta agli strumenti attuativi che avrebbero dovuto guidarne la realizzazione, le eccessive dimensioni e l'eterogeneità, l'obbligo di estendere la pianificazione a tutto il comparto, non ne hanno facilitato l'attuazione.

Il Piano delle Regole mostra una non sufficiente fluidità a causa di alcuni dispositivi regolativi. La norma che intendeva sostenere la realizzazione di nuove quote di Edilizia Residenziale Sociale (ERS) non ha prodotto gli esiti attesi. Il dato relativo alle convenzioni stipulate in attuazione della disciplina del PGT 2012 per ERS risulta poco significativo: pur considerando gli effetti della crisi del settore immobiliare e delle costruzioni, la realizzazione di 27.920 m<sup>2</sup> di SL di ERS e 15.000 m<sup>2</sup> di SL per residenze universitarie, testimonia una evidente difficoltà di applicazione della norma. Si tratta di un dato che deve tuttavia essere letto sullo sfondo delle quantità già in attuazione ed indipendenti dalla disciplina del PGT: queste hanno infatti consentito negli ultimi anni la realizzazione di 290.768 m<sup>2</sup> di SL (comprensivi di 58.970 m<sup>2</sup> relativi ai programmi Abitare 1 e Abitare 2, 59.934 m<sup>2</sup> AQHS e 171.864 m<sup>2</sup> in altri piani e programmi quali PII, PRU, AdP).

Altre criticità hanno riguardato l'edificazione in cortile, la complessità del meccanismo delle aree di intervento in relazione ai cambi d'uso da produttivo verso altre funzioni urbane, i parametri di determinazione del fabbisogno per i cambi d'uso, la complessità interpretativa di alcune definizioni e tempi dei procedimenti hanno generato non poche difficoltà.

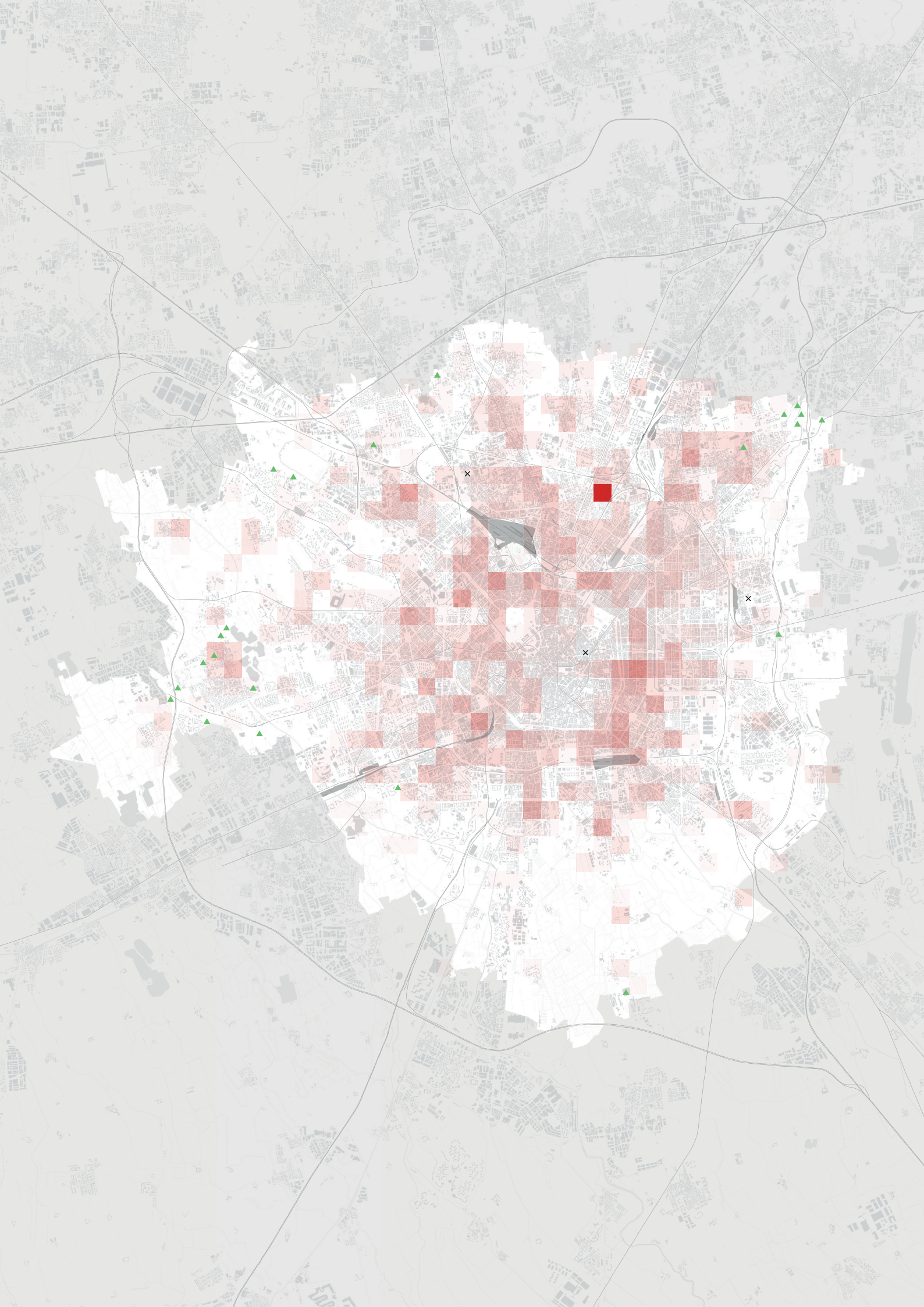
Anche il Piano dei Servizi evidenzia criticità particolarmente concentrate nel tema del riconoscimento dell'interesse pubblico o generale di un servizio privato. Il generico richiamo al convenzionamento e l'assenza dei relativi criteri sono stati i principali ostacoli nell'applicazione della disciplina. La ridotta attuazione delle pertinenze indirette, pari a poco più dell'11% di quelle individuate dal PGT 2012 anche considerando la quota in corso di acquisizione, ha generato una quantità di diritti edificatori (circa 93.000 m<sup>2</sup> di SL) che solo in minima parte si sono tradotti in superfici (3% del totale).

Buono il dato sull'attuazione degli spazi a verde pubblico, che evidenzia la realizzazione di 1.280.180 m<sup>2</sup> di nuove superfici, a cui si aggiungono le aree a pertinenza indiretta individuate dal PGT 2012 (3.434.250 m<sup>2</sup> a verde); di queste ne sono state acquisite mediante il meccanismo perequativo circa 265.000 m<sup>2</sup> (ulteriori 183.000 m<sup>2</sup> sono in corso di acquisizione). Negli ultimi anni la città ha dunque incrementato le proprie dotazioni di aree per verde pubblico di una quantità pari a 1.544.300 m<sup>2</sup>.



Scala 1:100.000







## Approccio: come operare

Nella complessità del quadro generale, si è scelto di avere un approccio snello e pragmatico, dando importanza al tempo delle decisioni, definendo i criteri d'azione, fissando le strategie verso un piano che recupera la dimensione del progetto, affiancandola a quella tradizionalmente quantitativa.

### Criteri per l'elaborazione

La proposta è intenzionalmente mirata a marcare un (ulteriore) passaggio dal piano predittivo a un modello incrementale e adattivo, teso soprattutto a creare le condizioni perché la città possa svilupparsi e affrontare nuove sfide, soprattutto ambientali e climatiche, con obiettivi temporali medio lunghi, agendo già nel presente.

I tempi del Piano corrispondono a due principali scenari: i prossimi cinque anni (il tempo delle priorità) e il 2030, traguardo indicativo per i processi di rigenerazione più profondi, capaci di intervenire in modo significativo sull'ambiente e sul clima (il tempo delle strategie). Il tempo non è più funzione di altro, ma è determinante: la tempestività nel dar avvio a processi di riqualificazione e rigenerazione condivisa fra operatori pubblici e privati può decidere del successo dell'iniziativa, semplificando modalità di intervento, categorie funzionali, disciplina dei cambi di destinazione d'uso.

Pertanto, il tempo diventa elemento di progetto, finalizzando previsioni, regole e dispositivi che, per quanto possibile, cercano di coniugare flessibilità e certezza, ma soprattutto non congelano il presente rendendolo impermeabile al cambiamento.

Anche rispetto a tal fine si sono, quindi, assunti alcuni criteri informativi generali: semplicità e pragmatismo, con pochi obiettivi, chiari e raggiungibili; selettività, necessaria per rendere concreto l'obiettivo della operatività in tempi medio-brevi di alcune scelte pianificatorie, individuando luoghi prioritari dove concentrare le principali trasformazioni e gli investimenti sulla città, almeno per i prossimi cinque anni.

Il lavoro fatto internamente ed esternamente con la città ha condotto ad individuare alcuni luoghi di attenzione, prioritari e selezionati, sui quali si misura una delle principali sfide del Piano: il passaggio dalla trasformazione a quello della rigenerazione.

In continuità con il Piano del 2012, i temi più strategici della trasformazione urbana sono stati affrontati superando l'approccio per parti e progetti discreti. L'obiettivo è tendere a invertire il processo tipico della trasformazione urbana, che nasce principalmente dalla disponibilità delle aree, in particolare di proprietà privata. L'ipotesi è, invece, definire un progetto di città chiaro, rispetto cui contestualizzare le aree disponibili alla rigenerazione, identificando in primo luogo la rete delle infrastrutture della mobilità pubblica come struttura della città, insieme al sistema delle grandi emergenze ambientali, identificando i luoghi della rigenerazione, modulando le possibilità di intervento sul costruito, dalla sottrazione alla densificazione.

Infine l'obiettivo del Piano è concentrare il racconto numerico su quattro fattori ritenuti fondamentali: quello socio economico, con i suoi scenari di sviluppo attesi e le sue principali articolazioni; la dimensione del sistema ambientale del territorio non costruito, principalmente verde e territorio agricolo; la dimensione delle grandi risorse territoriali dedicate alla realizzazione di grandi attrezzature di interesse generale; la dimensione del così detto "transitorio". Verificata la rispondenza a quanto stabilito dalla norma regionale sul fabbisogno, l'attenzione del piano si sposta alla qualità degli spazi pubblici, al loro ruolo nei processi di rigenerazione degli ambiti prioritari, alle loro prestazioni sociali e ambientali.



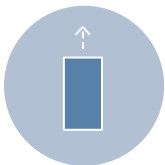
### Tessuti Urbani

Il TUC, la parte "costruita" della città, è suddiviso e disciplinato in tre macro tessuti: Nuclei di Antica Formazione, le parti storiche; Ambiti contraddistinti da un Disegno urbano Riconoscibile, caratterizzati da unitarietà di impianto; Ambiti di Rinnovamento Urbano, contraddistinti da frammistione tipologica e funzionale dell'edificato.



### Ambiti di Rigenerazione

Porzioni di territorio in cui, in maniera prioritaria, si prevedono specifici dispositivi per gli interventi su spazi privati e pubblici, finalizzati ad attivare processi di rigenerazione del patrimonio edilizio nonché il ripristino della connettività ecologica laddove interrotta da infrastrutture o insediamenti, negli ambiti di Rigenerazione Ambientale.



### Indici di edificabilità

Il piano prevede un Indice di edificabilità Territoriale (IT) unico, pari a 0,35 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, applicato a tutta la città. Nel rispetto delle indicazioni morfologiche è data la facoltà di raggiungere un IT massimo, che varia a seconda dal livello di accessibilità: 1,00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> negli ambiti caratterizzati da elevata accessibilità al trasporto pubblico; 0,70 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> negli ambiti meno accessibili. Nei Nodi di interscambio del trasporto pubblico e nelle Piazze è possibile densificare oltre l'indice massimo.



### Sistema perequativo

I diritti edificatori sono equamente ripartiti su tutti gli ambiti secondo l'IT unico. Gli ambiti si suddividono in: pertinenze dirette, dove è possibile concentrare l'edificazione e, negli ambiti oggetto di Rigenerazione, il trasferimento dei diritti edificatori; pertinenze indirette, per le quali è previsto solo il trasferimento dei diritti edificatori verso le pertinenze dirette, in luogo della cessione delle aree da destinare alla città pubblica.



### Indifferenza funzionale

È possibile insediare liberamente le funzioni urbane in tutti i tessuti, previa verifica di compatibilità per alcune di esse. I cambi di destinazione d'uso sono sempre ammessi, con una riduzione delle dotazioni di servizi dovute negli ambiti di rigenerazione.



### Edilizia Residenziale Sociale

Al fine del raggiungimento dell'Indice di Edificabilità Territoriale (IT) massimo, è consentita la realizzazione di edilizia sociale, che si articola nelle seguenti tipologie: una percentuale pari a massimo il 20% dell'IT massimo per edilizia convenzionata in vendita di tipo agevolato, coabitazioni con servizi condivisi e edilizia convenzionata con patto di futura vendita; una percentuale pari a minimo 20% dell'IT massimo per locazione a canone moderato, concordato o convenzionato, residenze convenzionate per studenti universitari.



### Sostenibilità ambientale e resilienza

Le disposizioni sono finalizzate alla riduzione e minimizzazione delle emissioni di carbonio, il miglioramento del drenaggio e microclima urbano, la realizzazione di infrastrutture verdi con l'obiettivo di ridurre l'immissione di acque meteoriche nel sistema fognario, la mitigazione delle isole di calore e l'innalzamento degli standard abitativi agendo sull'aumento del verde urbano.



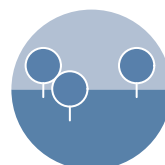
### Commercio e spazio pubblico

Nei Nuclei storici esterni e negli Spazi a vocazione pedonale si incentiva l'insediamento di esercizi di vicinato, servizi privati e di somministrazione e attività artigianali attraverso lo scomputo delle SL fino a 250 mq. Al contempo si consente la possibilità di insediamento di Grandi Strutture di Vendita nei Nodi di interscambio, nelle Piazze purchè coinvolgano direttamente i mezzanini della metropolitana e nella Grande Funzione Urbana di San Siro.



### Servizi

Il Piano dei Servizi individua due categorie: servizi localizzati esistenti e di nuova previsione che trovano nelle schede NIL lo strumento guida; servizi da localizzare, che possono essere liberamente realizzati in tutta la città, secondo il principio di sussidiarietà, che, se convenzionati, non vengono computati come volumetria.



### Aree agricole

Il Piano individua per la prima volta le Aree destinate all'agricoltura. Recepisce quelle di carattere strategico del PTCP e identifica altre aree naturali non confermando previsioni insediative.

### Verso la semplificazione del Piano

Per dare concretamente corpo alla visione della Milano 2030 è determinante la capacità di poter contare su un apparato documentale e regolativo non rivolto ai soli addetti ai lavori, ma capace di costruire dialogo diretto anche con cittadini e imprese. Per questo si è scelto di conferire particolare rilevanza al tema della semplificazione, al fine di poter incidere direttamente e costantemente su tutta l'attività di elaborazione del Piano ma soprattutto rispetto alla sua attuazione in futuro.

Semplificare significa rendere efficiente il Piano ed efficaci le sue previsioni: riducendo i tempi di attuazione; eliminando gli spazi di interpretazione normativa; delineando processi chiari. A tal fine sono state assunte alcune scelte di fondo.

Anzitutto si è drasticamente ridotto l'apparato documentale, per cercare di non rendere complicato un atto di pianificazione per sua natura già complesso, riducendo gli apparati descrittivi all'essenziale ed eliminando documenti e allegati superflui. Si è cercato di utilizzare modalità comunicative immediate, utilizzando un linguaggio verbo-visivo finalizzato a rendere il Piano facile da leggere e da comprendere, dunque aperto e accessibile a una più vasta platea, uscendo dall'autoreferenzialità dello strumento tecnico. Si è chiarito e semplificato l'apparato regolativo, per essere di più facile lettura e comprensione, limitando le possibilità di interpretazione e superando le difficoltà applicative riscontrate per alcuni dispositivi. Si sono semplificati i contenuti progettuali, sia rispetto alle norme di attuazione sia rispetto al progetto di città. Infine, si è lavorato per dare maggiore coerenza al rapporto tra la visione, il progetto e i dispositivi, non lasciando il sopravvento alla tassonomia e all'enfatizzazione del "deve essere tutto scritto".

Oltre alla semplificazione dell'apparato documentale, si è lavorato alla semplificazione dei contenuti di alcuni dispositivi, al fine di rendere più efficace il processo di attuazione del Piano. In particolare, rispetto al PGT 2012, si è intervenuti su alcuni meccanismi e dispositivi: le modalità di attuazione, che hanno evidenziato limiti dovuti alla complessità delle soglie dimensionali delle aree di intervento; i cambi d'uso, eliminando i vincoli dal produttivo verso altre funzioni urbane; l'Edilizia Residenziale Sociale, che ha spesso limitato le possibilità di attuazione di diversi interventi. Questi sono solo alcuni dei dispositivi semplificati che contribuiranno a implementare la fattibilità degli interventi, soprattutto in ambiti periferici.

Altro elemento centrale attiene al coordinamento con gli altri strumenti di settore che dialogano con il Piano, allineando anzitutto le definizioni e l'apparato ai disposti del nuovo Regolamento Edilizio Tipo. Si è poi lavorato al raccordo dei contenuti e delle previsioni con piani e normative sovraordinate nel frattempo subentrati, eliminando sovrapposizioni e affinando i riferimenti ad altri contenuti legislativi.

In particolare, il raccordo con il PTR avviene attraverso la coerenza e la declinazione, all'interno delle 9 strategie del PGT, degli 11 obiettivi territoriali del Sistema Territoriale Metropolitano entro cui il Comune di Milano è incluso.

L'approccio alla semplificazione è stato applicato anche al processo di redazione del Piano, rafforzando il collegamento con i principi di partecipazione attiva e di trasparenza. In tal senso alcuni istituti classici del coinvolgimento dei cittadini al processo di costruzione del Piano sono stati adeguati ai nuovi paradigmi, a partire dalla raccolta on-line delle istanze e in occasione del percorso partecipativo per la valutazione ambientale strategica, fino alla predisposizione della raccolta di osservazioni on-line successiva all'adozione del Piano da parte del Consiglio Comunale.



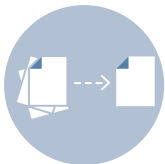
### Funzioni urbane

La disciplina delle funzioni urbane viene fortemente semplificata, equiparando le attività economiche ai fini del cambio di destinazione d'uso, dunque favorendo il mix funzionale.



### Cambi di destinazione d'uso

La nuova normativa del Piano delle Regole semplifica le possibilità di cambio di destinazione d'uso, semplificando le modalità di attuazione e riducendo le dotazioni di servizi richieste. In particolare, da funzioni produttive verso altre attività economiche, si elimina il limite di recupero della volumetria esistente, in precedenza fissato a  $0,65 \text{ m}^2/\text{m}^2$  per gli interventi oltre i  $5.000 \text{ m}^2$  di Slp.



### Modalità attuative

Vengono eliminate le soglie dimensionali dell'area di intervento a seconda delle quali si determinavano le modalità di attuazione per gli interventi di nuova costruzione e per i cambi d'uso da produttivo verso altre funzioni urbane, circoscrivendo il ricorso alla pianificazione attuativa per aree di intervento oltre i  $20 \text{ mila m}^2$ .



### Pertinenze dirette e indirette e perequazione

Al fine di incentivare i processi di rigenerazione urbana e ambientale, viene estesa la possibilità di trasferimento dei diritti edificatori da pertinenza diretta ad altra pertinenza diretta negli Ambiti di rigenerazione.



### Piazze e nodi di interscambio

Nelle Piazze e nei Nodi di interscambio del trasporto pubblico, al fine di riqualificare degli spazi oggi degradati che rappresentano potenziali centralità, si prevede la possibilità di deroga delle regole urbanistiche (il progetto batte la regola), anche attraverso il superamento dell'IT massimo.



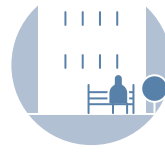
### Edilizia residenziale sociale

Al fine di implementare la fattibilità degli interventi di ERS, viene prevista una nuova articolazione semplificata, con sole due tipologie: convenzionata in vendita e in locazione. La quota di locazione a canone sociale - ERP ( $0,05 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ), è obbligatoria in presenza di finanziamento pubblico.



### Dotazione di servizi

Nei cambi di destinazione d'uso, vengono ridefinite le dotazioni di servizi richieste: da produttivo a residenziale e commerciale, si passa dal 100% all'80% della SL, ridotta al 40% negli Ambiti di rigenerazione e azzerata verso altre attività economiche.



### Piani terra

Al fine di favorire il recupero e la valorizzazione dei piani terra, spesso abbandonati soprattutto in ambiti periferici, si prevede la possibilità di scomputo della SL per gli esercizi di vicinato, servizi privati, piccole attività artigianali ed esercizi di somministrazione, fino a  $250 \text{ mq}$  nei Nuclei storici esterni e negli Spazi a vocazione pedonale a patto che il convenzionamento con il Comune ne regoli il canone di affitto dei locali, la gestione e la tipologia delle attività commerciali.



### Parcheggi privati e commercio

In tutti gli ambiti della città dove si prevede la limitazione al traffico veicolare - in aree pedonali o a pedonalità privilegiata o spazi a vocazione pedonale, Area C e ZTL - viene eliminata la dotazione obbligatoria di parcheggi privati per le attività commerciali.



### Riduzione dell'impatto climatico

L'attuazione degli interventi dovrà prevedere soluzioni atte a migliorare la qualità ambientale e la capacità di adattamento rispettando un nuovo indice di "riduzione impatto climatico" attraverso l'utilizzo, in forma alternativa o composta di differenti tipologie di superfici verdi intese come insieme di spazi aperti permeabili e semipermeabili, coperture e pareti, e la superficie interessata dall'intervento edilizio.



## Obiettivi quantitativi: dove andare

La determinazione degli obiettivi di sviluppo complessivo per Milano 2030 è frutto di molteplici fattori, che incrociano domanda e offerta. Sul fronte dell'offerta, la normativa regionale per la riduzione del consumo di suolo impone modalità nuove per il dimensionamento del Piano, dovendo tener conto dell'effettivo fabbisogno residenziale. Rispetto alla domanda le proiezioni della popolazione, delle famiglie e delle attività economiche, mostrano al 2030 una città in crescita.

### Disposizioni normative

La L.R. 31/2014, nello stabilire un chiaro e stretto rapporto fra obiettivi quantitativi del piano e politiche di riduzione del consumo di suolo e di incentivo alla rigenerazione urbana, di fatto indica la necessità di reimpostare anche la metodologia di calcolo della capacità insediativa del piano partendo dagli scenari, stimati statisticamente su base demografica, rispetto alle soglie temporali nei confronti delle quali il piano propone e progetta lo sviluppo del territorio (scenario medio 2030). La differenza con il passato è evidente: il dato di partenza è la popolazione, quindi i relativi bisogni ed esigenze, non più le attese del mercato immobiliare in termini di nuovo suolo occupato da previsioni che, in molti casi, permanevano nel corso degli anni senza dar luogo ad effettive trasformazioni e che, oggi, anche grazie a queste mancate attuazioni, consentono di riarticolare diversamente la destinazione di questi territori, il più delle volte posti nelle parti più esterne e delicate del tessuto consolidato.

L.R. 31/2014

Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e la riqualificazione del suolo degradato

### Principi e metodologia

Al fine della determinazione degli obiettivi quantitativi del Piano si sono assunti alcuni principi fondamentali: la valutazione delle previsioni di crescita del carico insediativo e della popolazione; la priorità al riutilizzo del patrimonio edilizio esistente; il superamento degli Ambiti di Trasformazione Urbana; la rimodulazione dell'Indice di edificabilità in funzione delle condizioni di accessibilità; l'eliminazione della previsione del potenziale edificatorio sulle aree del Parco Nord e del Parco Agricolo Sud, individuando nuove aree agricole in ampliamento; la riduzione del potenziale edificatorio di piani ereditati dal passato; la verifica delle pertinenze indirette, in relazione al loro effettivo potenziale.

Il nuovo potenziale edificatorio del Piano deriva principalmente da alcuni elementi: il trasferimento di diritti edificatori esistenti (la città da rigenerare); nuove previsioni di Edilizia Residenziale Sociale (la città che include); piani attuativi già previsti e da attuare; ambiti da destinare a grandi funzioni urbane. Il Piano evidenzia i dati sulle nuove previsioni di aree verdi, spazi aperti e aree destinate all'agricoltura, queste ultime peraltro non presenti nel Piano 2012.

Il quadro che ne scaturisce permette di ipotizzare una capacità insediativa del piano in grado di rispondere flessibilmente agli scenari di proiezione demografica di riferimento. In particolare, i dispositivi che agevoleranno la rigenerazione del patrimonio edilizio esistente permetteranno, senza incremento di consumo di suolo e nuove volumetrie, di rispondere in modo più efficace e adattabile alla domanda reale.

Secondo le tempistiche e le modalità definite dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) all'interno delle attività di monitoraggio, il Comune definirà i dati relativi all'attuazione degli interventi, utili al popolamento degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale, con riferimento alle regole che determinano la trasformazione del Tessuto Urbano Consolidato. I dati oggetto di valutazione saranno riferiti all'attuazione degli interventi consentiti dal Piano, al recupero di aree e immobili dismessi, al ricorso a prestazioni e incentivi ambientali e energetici, alle aree verdi, agli interventi di forestazione, al consumo di suolo, alla dotazione di servizi.



### Scenario demografico

Il Piano definisce gli scenari di sviluppo al 2025 e al 2030, su base demografica. Non determina le previsioni di sviluppo in astratto derivando, a valle delle scelte, gli abitanti teorici insediabili. Verifica invece che le potenzialità edificatorie previste siano in grado di accogliere i nuovi abitanti e gli spazi per le attività economiche.



### Confronto con il quadro insediativo del PGT 2012

Rispetto alle previsioni del PGT 2012, gli obiettivi di Piano e i principi che ne hanno guidato il dimensionamento rendono possibile una prospettiva di riduzione della dimensione insediativa.



### Verifica stato di attuazione del PGT 2012

Il PGT 2012 ha evidenziato da una parte la difficoltà delle grandi trasformazioni ad attuarsi, dall'altra la prevalenza degli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente e delle trasformazioni di piccole-medie dimensioni.



### Stralcio degli Ambiti di Trasformazione Urbana

Attraverso l'eliminazione degli Ambiti di Trasformazione Urbana si delinea la strategia di focalizzarsi sulla rigenerazione e il recupero del patrimonio esistente. Tale scelta ha un duplice obiettivo: ridurre il consumo di suolo e rigenerare il patrimonio edilizio dismesso e abbandonato contenendo la realizzazione di nuove volumetrie.



### Revisione dell'indice nella città scarsamente accessibile

Le scelte del Piano rivolte alla valorizzazione del trasporto pubblico e alla valutazione delle condizioni di accessibilità hanno guidato l'articolazione della capacità edificatoria ammessa, riducendola negli ambiti poco accessibili.



### Eliminazione dell'indice di edificabilità nel Parco Nord e Sud

Tra le scelte di Piano che hanno avuto una significativa ricaduta sul dimensionamento quantitativo emerge in maniera significativa quella di non riconfermare le trasformazioni comportanti nuova capacità edificatoria su suoli agricoli in corrispondenza di aree interne o limitrofe ai due parchi regionali.



### Ridefinizione di alcuni Piani Attuativi obbligatori

La puntuale verifica dello stato di attuazione del PGT 2012 e la definizione dei nuovi obiettivi di Piano ha comportato la non conferma di alcuni PA obbligatori o la riarticolazione di altri. Tale scelta ha comportato una significativa riduzione delle relative capacità edificatorie.



### Stato di attuazione delle pertinenze indirette

Le pertinenze indirette non confermate, perché non più funzionali alle finalità pubbliche o perché inserite nelle aree destinate all'agricoltura in funzione dell'uso esistente, consentono la riduzione di una corrispondente quota di diritti edificatori.

### Nuove previsioni. Cosa si prevede di fare

Le previsioni edificatorie per funzioni residenziali definite nel PGT 2012 comportavano l'insediamento di 1.489.434 abitanti teorici, quantità superiore di poco più di trentamila unità rispetto allo scenario demografico della città al 2030 pari a 1.458.170. Rispetto a quelle previsioni, gli obiettivi di Piano e i principi che ne hanno guidato il dimensionamento rendono possibile una prospettiva di riduzione del quadro insediativo.

In primo luogo il Piano non riconferma una quantità di capacità edificatoria pari a 1.766.530 m<sup>2</sup> di SL, attraverso:

- il superamento degli Ambiti di Trasformazione Urbana (Comparto Sistema Caserme, Bovisa, Stephenson, Toffetti, Ronchetto sul Naviglio, Magazzini Raccordati, Comparto Housing Sociale, Porto di Mare), per 1.285.680 m<sup>2</sup> di SL. Tali aree sono ricondotte al Tessuto Urbano Consolidato;
- la non conferma di alcuni piani attuativi obbligatori (PA5, PA6, PA8) e la riarticolazione di altri (PA1, PA4, PA7), per 178.500 m<sup>2</sup> di SL;
- l'eliminazione di 462.274 m<sup>2</sup> di aree a pertinenza indiretta per il verde che non hanno più le caratteristiche per rimanere tali (lotti funzionali saturi, aree già a verde e oggetto di manutenzione), che avrebbero potuto generare potenzialmente 61.796 m<sup>2</sup> di SL;
- l'individuazione di 941.966 m<sup>2</sup> di aree agricole (628.436 m<sup>2</sup> di Aree destinate all'agricoltura individuate dalla variante al PGT e 313.531 m<sup>2</sup> di Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico del PTCP vigente) disciplinate nel PGT 2012 come aree a pertinenza indiretta che avrebbero potuto generare potenzialmente 329.688 m<sup>2</sup> di SL di diritti edificatori;
- l'eliminazione dell'Indice di Edificabilità Territoriale (IT) pari a 0,15 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sulle aree incluse nel Parco Nord, non comprese all'interno delle "Zone edificate", che avrebbero generato 131.450 m<sup>2</sup> di SL di diritti edificatori.

La spinta impressa dalla Variante verso la rigenerazione della città esistente, se da una parte ha supportato la scelta di superare gli Ambiti di Trasformazione Urbana, dall'altra ha comportato la modifica delle regole alla base degli interventi realizzabili all'interno del Tessuto Urbano Consolidato. Da queste scelte ne è derivata la parte più consistente di variazione delle previsioni insediative rispetto a quelle del PGT 2012. La stima della ricaduta di tali scelte in termini di nuova capacità edificatoria è difficilmente quantificabile laddove le previsioni agiscono in maniera diffusa e non localizzata. È invece possibile definirla in dettagliati ambiti dove una più contingente esigenza di rigenerazione ha richiesto lo sviluppo di discipline specifiche. Tra questi, gli interventi che hanno una maggiore ricaduta sul dimensionamento complessivo del Piano sono:

la rigenerazione all'interno delle Grandi Funzioni Urbane (1.591.892 m<sup>2</sup> di ST), con la previsione complessiva di massimo 557.162 m<sup>2</sup> di SL per funzioni accessorie, prevalentemente legate alle attività economiche;

i piani attuativi obbligatori per 537.480 m<sup>2</sup> di SL, di cui 126.851 m<sup>2</sup> di SL già previsti per funzioni non residenziali legate ad attività economiche;

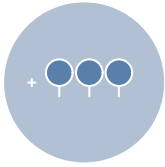
- la possibilità di recupero integrale della SL in caso di cambio d'uso da produttivo verso residenza (in precedenza limitato allo 0,65 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> oltre i 5.000 m<sup>2</sup> di intervento, con possibilità di raggiungimento dell'indice massimo 1,00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>);

il superamento dell'indice unico pari a 0,35 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> esclusivamente mediante il trasferimento dei diritti edificatori (dalle pertinenze indirette per il verde, la mobilità e i depositi che dispongono di un potenziale pari a 794.926 m<sup>2</sup> di SL, oltre che dalle pertinenze dirette degli ambiti oggetto di rigenerazione anche con riferimento alla SL esistente) o la realizzazione di Edilizia Residenziale Sociale;

- il superamento dell'indice massimo (1,00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>) in piazze e nodi di interscambio attraverso Edilizia Residenziale Sociale (lett. a-b) e/o pertinenze indirette e dirette;
- il superamento dell'indice massimo (1,00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>) negli ambiti ad elevata accessibilità attraverso Edilizia Residenziale Sociale (lett.b) e servizi abitativi.

A questi si aggiungono gli ambiti in corso di attuazione e pertanto esterni alla disciplina del Piano, ovvero piani e progetti già approvati (norma transitoria) per 1.905.000 m<sup>2</sup> di SL (comprensivi dell'Accordo Scali), di cui 660.000 m<sup>2</sup> di SL già previsti per funzioni non residenziali legate ad attività economiche.





### Abitanti

**1.380.873** abitanti residenti al 2017  
**1.422.630** abitanti popolazione prevista al 2025 (+41.757 ab.)  
**1.458.170** abitanti popolazione prevista al 2030 (+77.297 ab.)



### Tessuto urbano consolidato

**133.548.123** m<sup>2</sup> di Tessuto Urbano Consolidato

**3.794.568** m<sup>2</sup> di SL previsti nel Tessuto Urbano Consolidato  
 di cui:

**557.162** m<sup>2</sup> di SL previsti in ambiti per Grandi Funzioni Urbane  
**537.480** m<sup>2</sup> di SL previsti in Piani Attuativi Obbligatorii  
**1.905.000** m<sup>2</sup> di SL previsti in Piani in norma transitoria già approvati  
**794.926** m<sup>2</sup> di SL potenziale previsti in aree a pertinenza indiretta

**55.134.519** m<sup>2</sup> previsti in aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico generale



### Edilizia Residenziale Sociale

**49.114** m<sup>2</sup> di SL di Tessuto Urbano Consolidato

**454.970** m<sup>2</sup> di SL già programmati oggetto della norma transitoria  
 di cui:

**192.020** m<sup>2</sup> di SL previsti all'interno dell'Accordo Scali  
**121.000** m<sup>2</sup> di SL previsti in Piani Attuativi Obbligatorii  
**141.950** m<sup>2</sup> di SL previsti in previsioni non ancora attuate



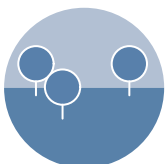
### Aree verdi

**25.653.670** m<sup>2</sup> di aree verdi esistenti (18,54 m<sup>2</sup>/ab.)

**4.891.864** m<sup>2</sup> di nuove aree verdi previste (+1,8 m<sup>2</sup>/ab. al 2030)  
 di cui:

**1.651.133** m<sup>2</sup> previsti in Piani Obbligatorii e Norme transitorie  
**676.867** m<sup>2</sup> previsti all'interno dell'Accordo Scali  
**1.879.534** m<sup>2</sup> previsti in aree a pertinenza indiretta destinate a verde  
**684.330** m<sup>2</sup> previsti in ambiti per Grandi Funzioni Urbane

**20** nuovi parchi >10.000 m<sup>2</sup> previsti in città



### Aree destinate all'agricoltura

**3.340.707** m<sup>2</sup> di nuove aree agricole previste  
 di cui:

**1.337.081** m<sup>2</sup> di aree a interesse strategico  
**2.003.626** m<sup>2</sup> di nuove aree agricole

**2.086.075** m<sup>2</sup> ora non più edificabili  
**1.515.045** m<sup>2</sup> proposte in ampliamento del Parco Agricolo Sud Milano



### Consumo di suolo

**-4%** di suolo consumato  
 dal **74%** al **70%** di suolo consumato

### Consumo di Suolo e riduzione della superficie urbanizzabile

In riferimento al tema del consumo di suolo, la lettura dello stato di fatto restituisce un dato relativo alla superficie urbanizzata, ossia il territorio già interessato da trasformazioni per funzioni antropiche, pari a circa 125,7 mln di m<sup>2</sup>, con un indice di urbanizzazione territoriale (rapporto percentuale tra superficie urbanizzata e superficie territoriale) pari al 69%.

Alla luce delle previsioni di sviluppo urbanistico del PGT 2012, la superficie urbanizzabile, ossia il territorio interessato da previsioni di trasformazione sia da parte del Documento di Piano sia da parte del Piano delle Regole, risultava pari a circa 3,5 mln di m<sup>2</sup>, localizzati principalmente ai margini del tessuto urbano consolidato. A fronte di una superficie urbanizzata al 2012<sup>13</sup> pari a circa 131.3 mln di m<sup>2</sup>, derivava un indice di consumo di suolo (rapporto tra somma di superficie urbanizzata e urbanizzabile e superficie territoriale) pari al 74%.

Avendo come traguardo l'occupazione di suolo pari a zero entro il 2050 (anche a seguito dell'entrata in vigore della LR 31/2014), le strategie e i conseguenti dispositivi messi in campo dalla Variante generale al PGT sono volti a ridurre ai minimi termini il consumo, privilegiando la promozione di pratiche diffuse di rigenerazione urbana.

A tal proposito occorre evidenziare come la Variante preveda la riduzione della superficie urbanizzabile da circa 3,5 mln di m<sup>2</sup> a circa 1,8 mln di m<sup>2</sup>, con un risparmio di suolo pari a circa 1,7 mln di m<sup>2</sup>. Ciò comporta una consistente riduzione dell'indice di consumo di suolo, che scende al 70%, quattro punti percentuali in meno rispetto alle previsioni del PGT 2012. Tale riduzione scaturisce, da un lato, dall'eliminazione degli ATU e dal sensibile ridimensionamento delle previsioni legate ai PA Obbligatori, dall'altro, dall'individuazione degli Aree destinati all'Agricoltura, finalizzati alla salvaguardia dell'attività agro-silvo-pastorale oltre che all'implementazione del Parco Metropolitano.

Dalla scelta del Piano di non individuare nuove aree urbanizzabili rispetto al PGT 2012, restituendo, al contempo, una quota significativa di suolo all'attività agricola, è possibile dedurre un dato sostanziale: il bilancio ecologico del suolo, ossia la differenza tra suolo consumato per la prima volta e suolo sottratto all'urbanizzazione, risulta decisamente inferiore allo zero (0 m<sup>2</sup> di nuove aree destinate all'urbanizzazione, 1,7 mln m<sup>2</sup> di aree sottratte all'urbanizzazione)

L'incremento di suolo agricolo o naturale, ossia sottratto ad una potenziale urbanizzazione, è localizzato principalmente ai margini del tessuto urbano consolidato, in maniera tale da poter divenire occasione per la ridefinizione del perimetro del Parco Agricolo Sud Milano, che potrebbe incorporare le aree destinate all'agricoltura direttamente adiacenti.

Un ulteriore elemento virtuoso si evidenzia nell'ambito delle trasformazioni urbane che il Piano prevede e di quelle derivanti da processi pregressi che il Piano recepisce. In particolare, gli ambiti interessati dall'Accordo di Programma Scali Ferroviari, individuati dalla Carta di Consumo di Suolo, per la maggior parte, all'interno della superficie urbanizzata, in coerenza con lo stato di fatto dei suoli, saranno oggetto di un rilevante processo di rinaturalizzazione, derivante dalla previsione di destinare circa 670.000 m<sup>2</sup> a verde attrezzato. Nello specifico, i parchi urbani di dimensioni più significative saranno realizzati a Farini e San Cristoforo (per un'estensione pari, rispettivamente, a circa 300.000 m<sup>2</sup> e 140.000 m<sup>2</sup>).

Analogamente, per l'area relativa alla Grande Funzione Urbana di Bovisa-Goccia-Villapizzone, classificata in gran parte come superficie urbanizzabile, è previsto il mantenimento a verde per almeno il 50% dell'estensione territoriale, realizzando, quindi, un parco urbano pari a circa 177.000 m<sup>2</sup>, per quella invece relativa alla Grande Funzione Urbana di Piazza d'Armi è prevista la realizzazione di un grande parco urbano che include anche l'area boschiva esistente corrispondente ad almeno il 75% dell'estensione territoriale pari a circa 315.000 mq.

**1,7** mln di m<sup>2</sup>  
Aree sottratte  
all'urbanizzazione

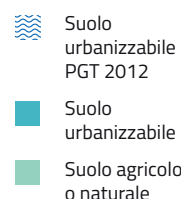
**-4%**

Indice di consumo  
di suolo

**0** m<sup>2</sup>

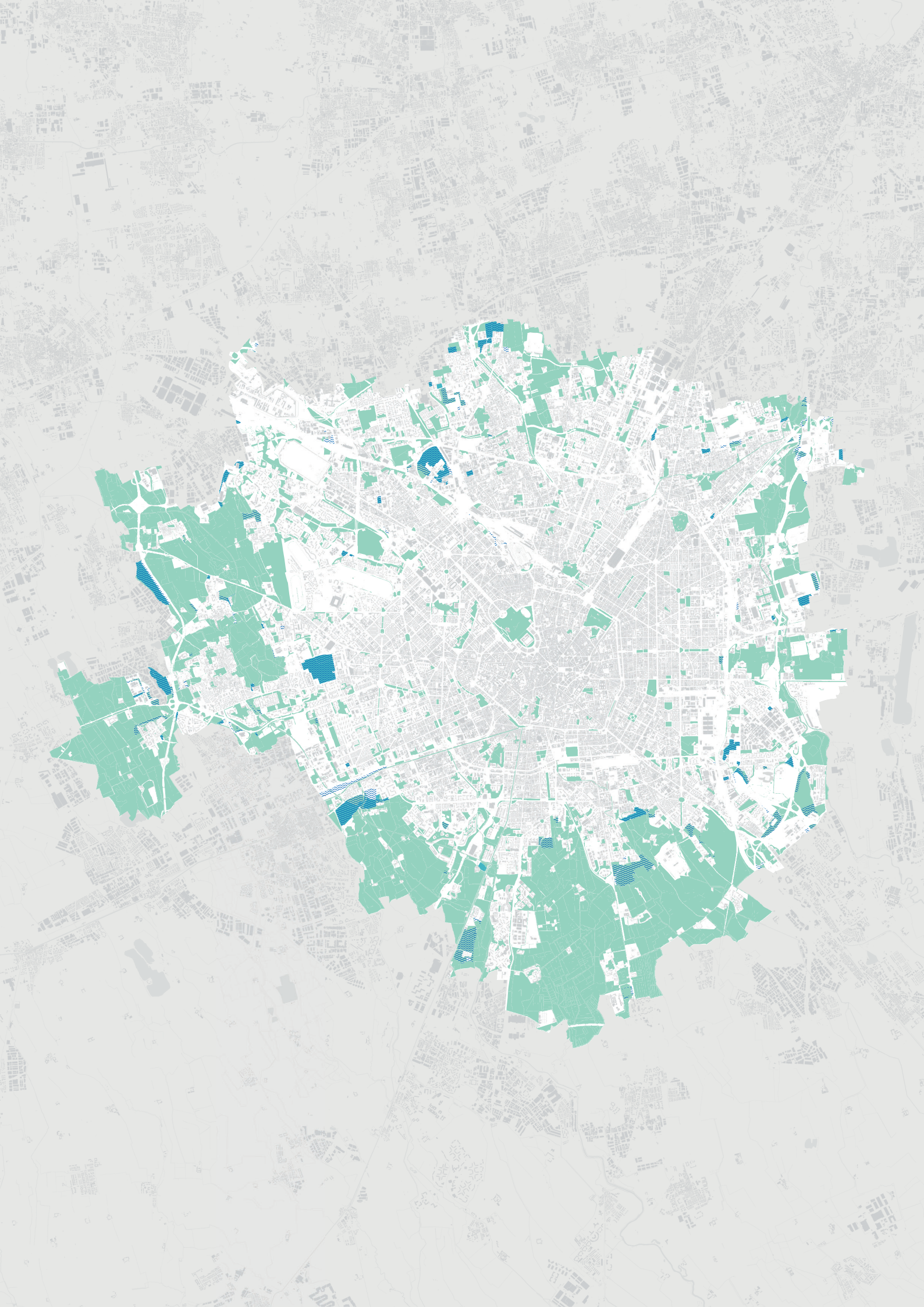
Nuove superfici  
urbanizzabili  
previste

13 La riduzione della superficie urbanizzata tra 2012 e 2019 deve essere letta, in particolare, alla luce della realizzazione di nuovi parchi in aree precedentemente individuate come urbanizzate.



Scala 1:100.000







## Processo: con chi lavorare

Il PGT mette in movimento processi che vedono protagonisti una varietà di attori di differente scala e statuto, che combinano visioni tecnico-specialistiche a saperi contestuali. Anche per questa via, Milano intende promuovere una discussione continua e plurale sul suo futuro.

### Raccolta delle istanze e questionario on-line

A seguito dell'avvio del procedimento di Variante al PGT<sup>14</sup>, si è proceduto alla raccolta e all'analisi di 104 istanze (fine gennaio – inizi aprile 2017), provenienti da una pluralità di soggetti collettivi e da singoli cittadini.

Contemporaneamente, è stato pubblicato un questionario on-line, finalizzato a coinvolgere la cittadinanza sin dalla fase iniziale di elaborazione del Piano. Nel periodo marzo – aprile 2017 sono stati raccolti e analizzati 4.400 questionari, che hanno costituito, insieme alle istanze, un utile contributo all'avvio del processo di Piano.

<sup>14</sup> Deliberazione di GC n. 2282 del 29/12/2016

### Laboratori "Milano 2030. Idee per la città che cambia"

A seguito della pubblicazione del Documento degli obiettivi e del Rapporto di scoping della VAS (agosto 2017), l'Amministrazione comunale ha voluto supportare il processo di costruzione del nuovo Piano con un percorso strutturato di ascolto e partecipazione della città<sup>15</sup>.

I laboratori, organizzati in quattro giornate, si sono svolti all'interno della sede di Fondazione Feltrinelli nel periodo novembre 2017 – gennaio 2018. Hanno coinvolto 350 stakeholder in rappresentanza di 172 organizzazioni (associazioni di categoria e ordini professionali, associazioni e terzo settore, singoli professionisti, fondazioni, investitori privati e imprese, istituzioni ed enti pubblici, società pubblico-private, università e centri di ricerca, ecc.), su 47 tavoli di lavoro complessivi.




I laboratori si sono sviluppati a partire da tre temi al centro delle scelte del nuovo Piano (visione metropolitana e rigenerazione ambientale; rigenerazione urbana, centralità e spazio pubblico; housing sociale e servizi), mettendo a fuoco obiettivi prioritari, luoghi d'intervento "simbolo" e strumentazione operativa.

A questi appuntamenti è seguito un ulteriore incontro (Fondazione Feltrinelli, marzo 2018), organizzato con le medesime modalità, ma dedicato ai soli Amministratori comunali. Il laboratorio, organizzato in 4 tavoli di lavoro alla presenza di 34 tra Presidenti/Consiglieri dei Municipi e Consiglieri comunali, ha consentito di mettere ulteriormente a fuoco i temi oggetto dei precedenti incontri.

L'esperienza dei Laboratori Milano 2030 è stata successivamente replicata in forma decentrata. I laboratori, organizzati nelle scuole di ciascuno dei nove Municipi (maggio 2018), hanno coinvolto 254 partecipanti, in rappresentanza, anche in questo caso, sia di soggetti collettivi (associazioni e terzo settore; esperti, professionisti e ricercatori; fondazioni, investitori e imprese; istituzioni e enti pubblici; ecc.) sia di singoli cittadini.

La discussione, organizzata in 23 tavoli di lavoro complessivi, oltre ad approfondire e integrare gli obiettivi e le strategie del Piano, ha messo in evidenza specifiche realtà di quartiere bisognose di politiche d'intervento.

<sup>15</sup> Cfr. Comune di Milano, "Milano 2030. Idee per la città che cambia. Esiti dei laboratori per il Piano di Governo del Territorio", settembre 2018

-  Visione Metropolitana e rigenerazione ambientale
-  Rigenerazione urbana, centralità e spazio pubblico
-  Housing sociale e servizi

## Obiettivi

20	Riqualificare il patrimonio edilizio dismesso, fatiscente, privato e pubblico		90,29%
3	Coordinare sviluppo urbano e strategie di mobilità, valorizzare le infrastrutture di trasporto pubblico		56,57%
25	Riqualificare gli spazi pubblici		50,86%
31	Migliorare la diffusione dei servizi, in coerenza con i fabbisogni e sviluppare forme innovative di servizi pubblici e privati		39,71%
12	Incrementare le infrastrutture verdi e blu, le connessioni ecologiche e la biodiversità		38,00%
19	Usare fonti di energia rinnovabili, decarbonizzazione, migliorare l'efficienza energetica degli edifici		37,43%
22	Aumentare la qualità urbana e architettonica dei progetti per valorizzare il paesaggio urbano		37,14%
1	Ampliare la visione metropolitana, coordinata con gli altri strumenti di pianificazione territoriale		36,86%
15	Ridurre il consumo di suolo		36,29%
30	Attivare mix abitativo e sociale		35,71%
21	Riusare gli immobili sfitti		34,00%
29	Aumentare la disponibilità di alloggi a prezzi accessibili anche per gli studenti universitari		34,00%
24	Tutelare le attività commerciali al dettaglio e attivare i piani terra		32,86%
5	Promuovere e sviluppare la mobilità ciclopedonale		31,71%
26	Aumentare la coesione sociale e favorire l'integrazione		31,14%
13	Produrre servizi ecosistemici e mitigare gli effetti del cambiamento climatico		30,57%
2	Riprogettare le aree di confine con i comuni di prima cintura		29,71%
27	Avere cura delle classi d'età deboli, bambini, giovani e terza età		29,71%
8	Favorire l'internazionalizzazione e attrarre investimenti		25,43%
34	Semplificare e rendere trasparente l'attività amministrativa		25,43%
32	Rafforzare le identità locali nei quartieri		23,14%
10	Sviluppare l'economia della condivisione		22,57%
11	Incentivare le piccole attività artigianali e produttive		22,29%
28	Incrementare la sicurezza urbana		20,86%
17	Favorire il recupero e l'economia circolare		18,86%
7	Integrare i sistemi in una smart city		18,00%
4	Rendere efficiente la logistica urbana		17,14%
33	Promuovere felicità, salute e benessere nella città		16,86%
35	Ampliare il coinvolgimento e la partecipazione dei soggetti interessati		16,57%
9	Attivare nuove forme di servizi e produzione		15,71%
18	Invarianza idraulica		15,71%
6	Incentivare l'attrattività turistica		13,71%
16	Tutelare l'agricoltura		13,71%
14	Migliorare la qualità dei suoli		11,43%
23	Recuperare gli edifici di interesse storico		11,14%

### **Milano 2030: tre eventi pubblici alla Triennale**

Sempre nel maggio 2018, sono stati organizzati alla Triennale di Milano tre incontri di presentazione degli obiettivi del Piano, alla presenza di circa 400 partecipanti.

Gli incontri, alimentati da una quarantina di contributi di amministratori, rappresentanti degli interessi ed esperti, sono stati dedicati a questioni centrali affrontate dalla Variante di PGT: il ruolo di Milano alla scala globale e a quella metropolitana-regionale, l'impronta ecologica del Piano e il rapporto con i quartieri della città.

### **Il contributo dei portatori di interesse**

Parallelamente, nel corso dell'intero arco del processo di Piano, l'Amministrazione ha strettamente collaborato con il Tavolo "C'è Milano da fare", costituito dalle principali associazioni di categoria (dalle imprese alle cooperative, agli ordini professionali). Per questa via, i soggetti interessati hanno potuto sperimentare operativamente il passaggio fra l'enunciazione di principi generali e la loro traduzione in strumenti, allo scopo di definire insieme obiettivi, luoghi prioritari di azione e possibili strumenti per il progetto della città futura.

### **Il processo partecipativo nell'ambito della procedura di VAS**

Il processo partecipativo, con specifico riferimento ai temi ambientali, si è inoltre arricchito dei contributi pervenuti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). I momenti essenziali sono stati rappresentati dalla Prima conferenza di valutazione (settembre 2017), nel corso della quale è stato illustrato il Rapporto Ambientale preliminare – Documento di scoping, insieme al Documento degli obiettivi del PGT, e sono stati raccolti i primi contributi, nonché dalla Seconda conferenza di valutazione (luglio 2018), nel corso della quale è stato presentato il Rapporto Ambientale, insieme al Documento di Piano, e sono stati acquisiti i primi apporti, in ordine agli effetti del Piano e alla relativa sostenibilità, da parte di Enti con competenza ambientale, Enti territorialmente interessati, associazioni, ecc.

Infine, a seguito della messa a disposizione del Rapporto Ambientale (giugno-luglio 2018) sono pervenute 188 osservazioni/contributi da parte di una vasta platea di soggetti e 9 pareri da parte dei Municipi.

### **Il coinvolgimento delle strutture tecnico – amministrative del Comune**

Fattore sostanziale di tale processo inclusivo si è rivelato essere il coinvolgimento di tutta la "macchina" tecnico-amministrativa comunale. Si è ritenuto da subito fondamentale creare il "gruppo di lavoro", esteso a tutte le strutture interne dell'organizzazione comunale, dichiarando ex ante gli obiettivi: messa in comune dei dati e delle informazioni, costruzione condivisa delle strategie mediante l'esercizio di una sorta di principio di sussidiarietà interno, scrittura ed elaborazione tecnica integrata sia dell'apparato documentale che regolativo, partecipazione attiva e facilitazione ai workshop, accompagnamento lungo il processo tuttora in corso.

Per l'elaborazione della proposta di Piano, l'organizzazione della struttura tecnica è stata in capo al Comune. Il gruppo di lavoro si è esteso solo a organizzazioni storicamente al fianco del Comune nei processi di pianificazione territoriale, coinvolgendo l'Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio (AMAT), di supporto anche all'Autorità competente per la VAS, nonché il Centro Studi PIM, di cui il Comune di Milano è socio fondatore, fatta eccezione per lo studio geologico (motivata dall'assenza all'interno dell'organico comunale di una struttura specialistica).



Le fasi principali del processo di partecipazione

**Avvio del Procedimento**  
con DGC n.2282  
del 29/12/2016

Dicembre  
**2017**  
Gennaio

**A**



Aprile

**Documento Obiettivi  
Rapporto di Scoping Vas**

Agosto

**I° Conferenza di VAS**

Settembre

**B** Novembre

**2018**

**C** Maggio

**Deposito documenti PGT  
Rapporto ambientale  
e sintesi non tecnica**

**D** Giugno

**II° Conferenza di VAS**

Luglio

**Parere motivato e  
dichiarazione di sintesi**

**ADOZIONE**

**APPROVAZIONE**

**A Avvio del processo di partecipazione**



**104** istanze



**4.400** questionari  
on line

**B Laboratori Milano 2030**



**1** laboratori stakeholder  
interno all'amministrazione  
**3** laboratori stakeholder  
esterni all'amministrazione  
**3** temi  
**350** partecipanti  
**172** organizzazioni  
**47** tavoli di lavoro

**1** laboratorio amministratori  
**3** temi  
**34** partecipanti  
**4** tavoli di lavoro

**9** laboratori nei municipi  
**3** temi  
**254** partecipanti  
**23** tavoli di lavoro

**C Eventi pubblici di presentazione del PGT**



**3** incontri  
**40** relazioni  
**400** partecipanti

**D Parere di parti sociali ed economiche  
e osservazioni alla VAS**



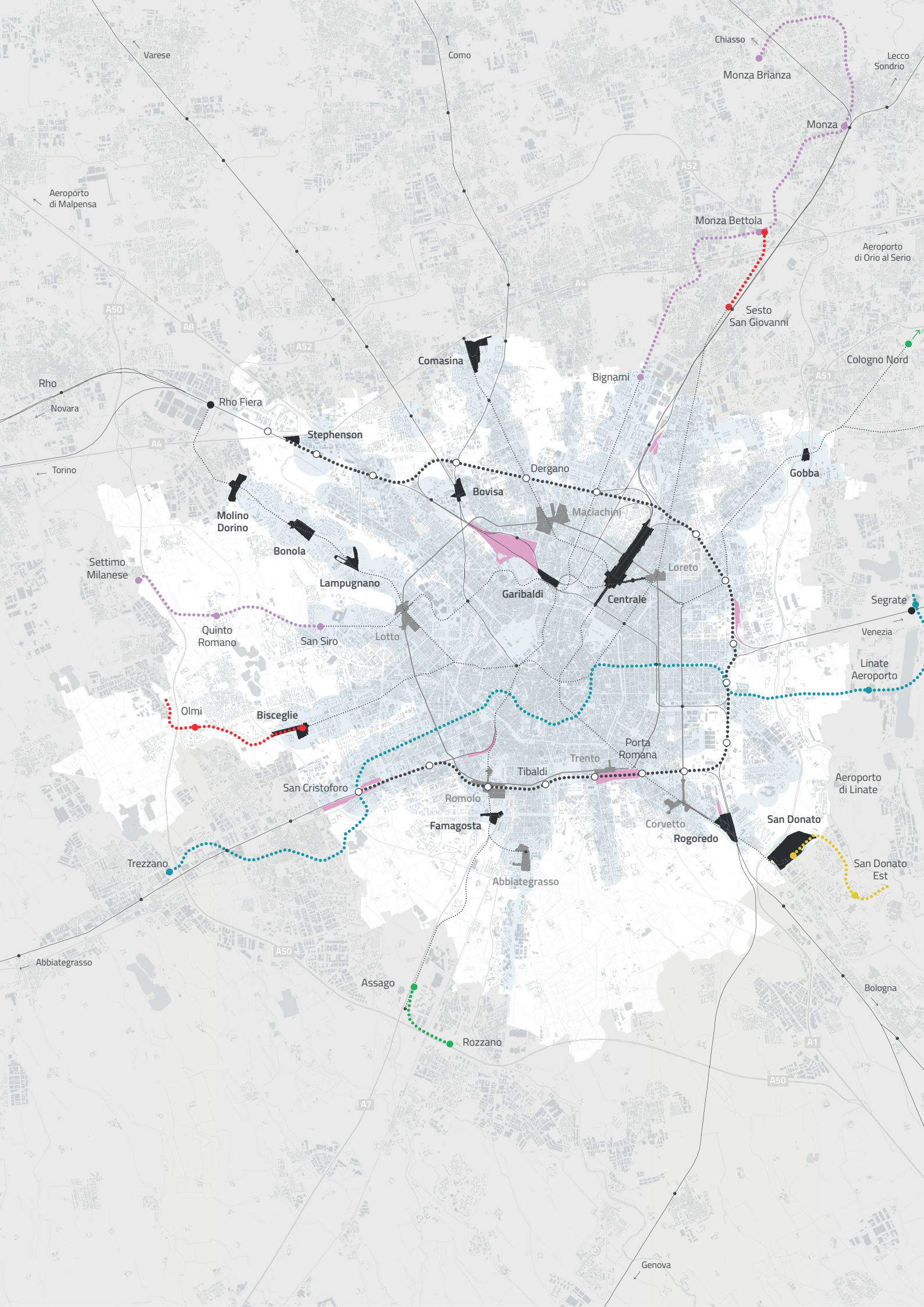
Tavolo "C'è Milano da fare"  
**188** contributi  
**9** pareri dei municipi





# STRATEGIE







# 1 Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo

Lo sviluppo della Milano 2030 sarà incentrato sul forte rapporto tra progetto urbanistico e progetto di mobilità sostenibile così come tracciato dal PUMS. L'obiettivo è quello di costruire una **città altamente accessibile**, che riesca a definire un equilibrio effettivo tra densità, domanda di trasporto, qualità della vita, protezione ambientale e salute. Le condizioni di accessibilità determinano dunque le scelte del progetto di Piano di differenziare l'indice di edificabilità massimo. L'accessibilità ai nodi di trasporto pubblico su ferro rappresenta infatti l'elemento base che determina le possibilità edificatorie nel PGT, favorendo gli ambiti prossimi alle stazioni rispetto a quelli meno serviti, al fine di ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato a favore della mobilità pubblica e a basso impatto ambientale.

La valorizzazione del capitale fisico esistente passa anche dalla **rigenerazione di luoghi** che oggi hanno un carattere prevalente di infrastruttura che dovranno essere trasformati in spazi urbani di rilievo. Ciò significa ampliare la visione di sviluppo verso l'area metropolitana e più in generale alla scala globale, guardando anche alla connessione con il sistema aeroportuale. Il progetto di Piano, entro la più ampia politica di rigenerazione urbana, individua alcuni nodi sui quali attivare specifiche previsioni di sviluppo, legate alla valorizzazione delle infrastrutture esistenti, attraverso processi di integrazione funzionale, densificazione, ricucitura e riqualificazione dello spazio pubblico. A una scala ampia, si prevede la rigenerazione dei principali **nodi di interscambio** tra l'area metropolitana e il centro urbano, che dovranno evolversi da spazi prettamente monofunzionali, non privi di aspetti di degrado fisico e sociale, in luoghi nevralgici in cui affermare condizioni di urbanità, integrando funzioni di pregio, anche attraverso forme di riuso e densificazione, e coniugando efficienza dei sistemi intermodali e della logistica urbana con la qualità dello spazio urbano e la permeabilità pedonale anche con la valorizzazione in superficie delle stazioni ferroviarie e metropolitane, in un progetto integrato di spazio pubblico.

Nella dimensione più urbana, indicativamente lungo la cerchia della 90/91, l'individuazione di alcune piazze, nodi del trasporto pubblico locale che oggi rappresentano precise e profonde cesure tra ambiti centrali ed ambiti periferici, segna i luoghi in cui il Piano sviluppa una serie di dispositivi in grado di **riqualificare lo spazio urbano**, migliorare l'integrazione tra spazio pubblico e privato, costruire nuove relazioni tra parti di città.

Tra i criteri guida nel progetto di rigenerazione dei nodi vi sono quelli finalizzati a dare continuità alle relazioni urbane, migliorare il rapporto tra spazi urbani e spazi funzionali al trasporto pubblico, far coesistere tempi lenti e veloci, ricucire le discontinuità infrastrutturali tra settori della città, ristabilire idonee condizioni di sicurezza, integrare elementi di rinaturalizzazione.

- ... Circle Line
- Metropolitane programmate
- Circonvallazione
- Nodi di Interscambio
- Scali ferroviari
- Piazze
- Ambiti ad Elevata Accessibilità

## Attrattività

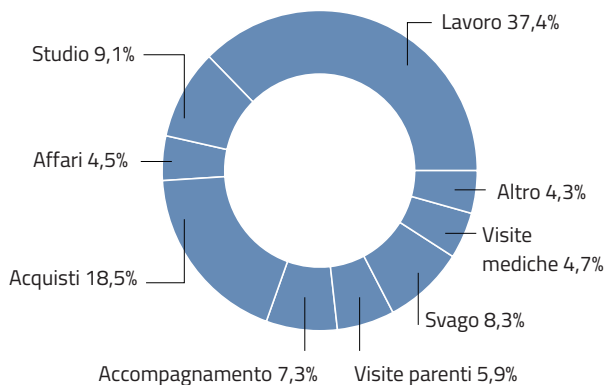
### Domanda di mobilità complessiva

5,3 milioni di spostamenti al giorno (2013)

-0,4% di spostamenti interni a Milano (2005-2013)

+2% di spostamenti di scambio al confine (2005-2013)

+0,6% di variazione complessiva (2005-2013)



## Spostamenti di scambio e interni, 2013

### Spostamenti con TPL

37% in ingresso a Milano (scenario di piano PUMS 2024 +18%)

57% in città (scenario di piano PUMS 2024 +12%)

### Altri spostamenti

bicicletta:

1% in ingresso a Milano (scenario di piano PUMS 2024 +28%)

6% in città (scenario di piano PUMS 2024 +24%)

10% spostamenti a piedi

### Spostamenti con mezzi privati

62% in ingresso a Milano (scenario di piano PUMS 2024 -13% autovetture e +3% moto)

37% in città (scenario di piano PUMS 2024 -24% autovetture e -6% moto)

## Mobilità privata

690.800 autovetture a Milano  
-6% tra il 2006 ed il 2016

505 auto ogni 1.000 abitanti  
-27% tra il 2006 ed il 2016

163.400 motocicli a Milano  
+26% tra il 2006 ed il 2016

320 veicoli station-based di car sharing con 46.000 iscritti

3.134 veicoli free floating di car sharing con 705.000 iscritti

107 colonnine per ricarica elettrica

## Passeggeri su mezzi di superficie e metro

750 milioni nel 2017

728 milioni nel 2016

736 milioni nel 2015

+4% di biglietti acquistati

99% indice di regolarità metropolitana

82% indice di regolarità mezzi di superficie

## Dotazione infrastrutturale

### Rete ciclabile, 2015

218 km (inclusi i tratti non regolamentati), di cui l'83% in ambito stradale e il 17% in parchi e aree verdi

### Linee metropolitane

4 linee + 1 in costruzione  
118 km di rete a regime (di cui 32 extraurbani)

134 fermate a regime (di cui 29 extraurbane)

13 corrispondenze con la rete ferroviaria

12 parcheggi d'interscambio

### Linee ferroviarie suburbane

11 linee, con frequenza media per tratta da 6/7,5 a 30 minuti

### Trasporto pubblico di superficie

154 linee automobilistiche, filoviarie e tranviarie, per un totale di 1.286 km di rete

### Rete stradale, 2014

2.023 km di cui

1.310 km (65%) ZTL o a velocità limitata in parchi e aree verdi

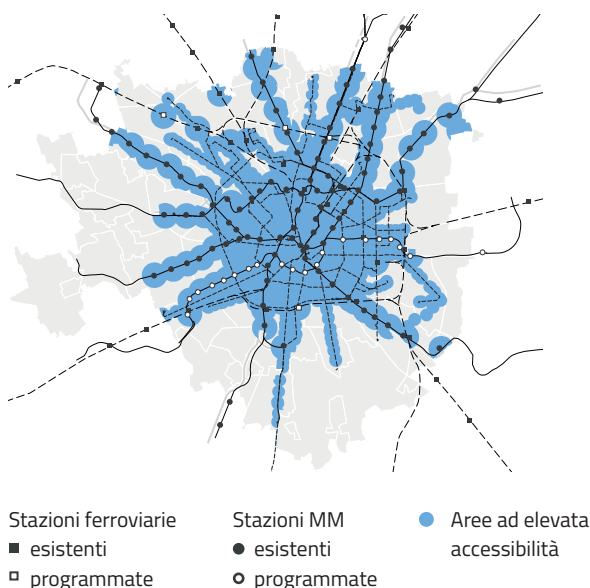
## Aree ad elevata accessibilità

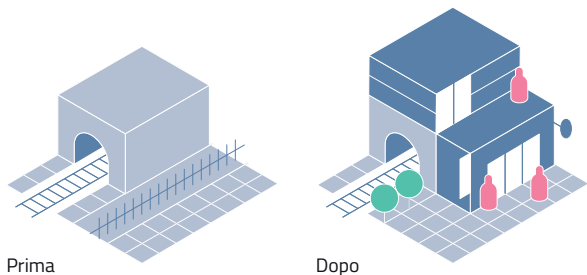
La struttura portante della città è definita dalla sua rete infrastrutturale, consentendo di raggiungere differenti gradienti di efficienza negli spostamenti e nelle relazioni tra parti di città.

Alle diverse tipologie di infrastrutture e di servizi offerti corrisponde, evidentemente, un differente livello di efficienza. Uno dei sistemi di trasporto più efficienti risulta essere la rete metropolitana, integrata dalle stazioni del servizio ferroviario.

A tal riguardo, il PGT individua gli ambiti caratterizzati da elevati livelli di accessibilità definiti da areali, rappresentativi della distanza verosimile che l'utente del trasporto pubblico tende a compiere a piedi al fine di raggiungere la stazione più vicina.

Tali distanze sono pari a 500 metri nel caso di stazioni metropolitane e ferroviarie esistenti, in costruzione o programmate dall'AdP Scali ferroviari, mentre sono pari a 250 metri nel caso di fermate di filobus e tram.

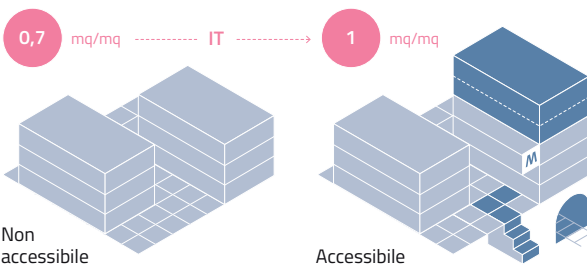




**Nodi di interscambio**

**PdR art.15**

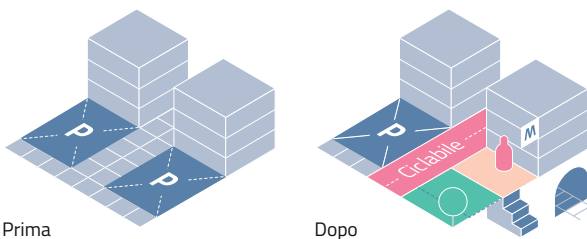
Le grandi attrezzature del trasporto pubblico e dell’interscambio occupano oggi spazi recintati, isolati dal resto della città. Rappresentano spesso occasioni di degrado e di insicurezza per gli utenti e gli abitanti dei quartieri entro cui ricadono le infrastrutture. Il Piano prevede regole flessibili per poter instaurare condizioni di urbanità incrementando il mix funzionale, riqualificando lo spazio pubblico, superando le barriere infrastrutturali e migliorando le relazioni con gli ambiti urbani circostanti.



**Indici di edificabilità e città accessibile**

**PdR art.17**

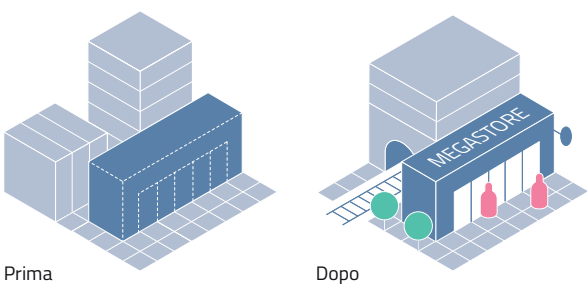
Lo sviluppo della città privilegia l’accessibilità assicurata dal trasporto pubblico e disincentiva l’utilizzo dell’auto privata. Questa scelta contribuisce alla riduzione delle emissioni di gas serra e alla realizzazione di nuovi spazi aperti pedonali e verde urbano. Negli ambiti accessibili, lungo la Circle Line, le linee della metropolitana, tranviarie e filoviarie 90/91, è ammesso il raggiungimento di un IT di 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> nel rispetto delle regole morfologiche e persino il suo superamento per quote di Servizi sbitativi sociali e/o pubblici altrimenti limitato a 0,7 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.



**Dotazione di servizi e città accessibile**

**PdS art.11**

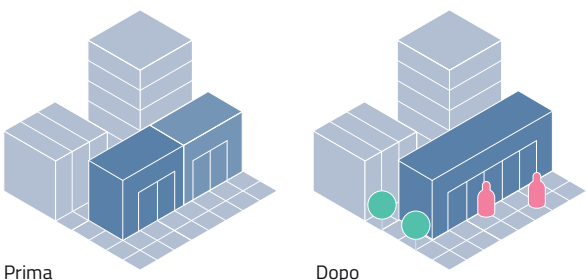
La presenza di buone condizioni di accessibilità garantite da infrastrutture di trasporto pubblico consente la ridefinizione delle dotazioni minime di parcheggi pubblici o di uso pubblico connesse alle trasformazioni urbanistiche. I Piani attuativi e i permessi di costruire convenzionati definiscono le dotazioni in sede di progetto in relazione alla effettiva domanda di sosta indotta ed ai livelli di accessibilità esistenti o proposti dagli interventi.



**Grande commercio e accessibilità**

**PdR art. 30**

Le nuove Grandi Superfici di Vendita (GSV), quelle che richiedono più alti standard di accessibilità e di dotazioni di parcheggio, possono localizzarsi esclusivamente in corrispondenza dei “Nodi d’interscambio” della Grande Funzione Urbana. di San Siro e delle Piazze purché coinvolgano direttamente gli spazi relativi ai mezzanini della metropolitana. Il grande commercio può contribuire ad articolare gli usi di quegli spazi oggi dedicati esclusivamente al servizio della mobilità, valorizzando le esistenti condizioni di accessibilità ed interscambio e limitando gli impatti di traffico sui quartieri circostanti.

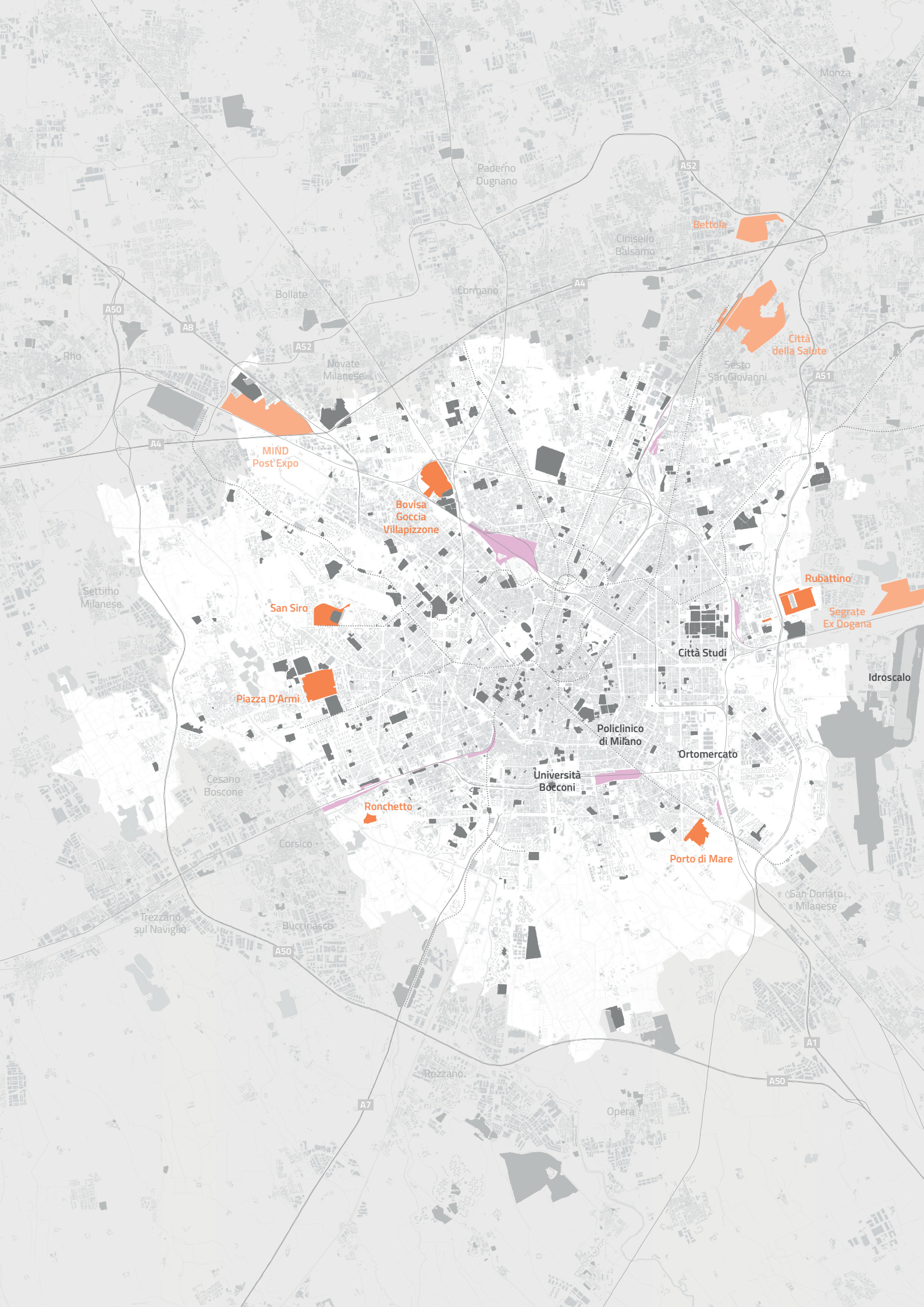


**Adattamento degli spazi del commercio urbano**

**PdR art. 30**

Al fine di consentire il rinnovamento degli spazi commerciali di ridotte dimensioni integrati negli ambiti urbani e l’adeguamento della loro offerta, sono facilitati gli interventi di fusione di due o più unità immobiliari di esercizi di vicinato e/o di medie strutture di vendita, in una ulteriore media struttura di vendita.





A52

Monza

Paderno Dugnano

Bettola

Cinisello Balsamo

Bollate

Cornano

A4

A50

A8

A52

Novate Milanese

Rho

Sesto San Giovanni

A51

A4

MIND Post'Expo

Bovisa Goccia Villapizzone

Settimo Milanese

San Siro

Rubattino

Segrate Ex Dogana

Piazza D'Armi

Città Studi

Idroscalo

Cesano Boscone

Policlinico di Milano

Ortomercato

Università Bicconi

Ronchetto

Porto di Mare

San Donato Milanese

Trezzano sul Naviglio

Buccinasco

A50

A7

Rozzano

Opera

A50

A1



## 2 Trasformare, attrarre, eccellere. L'occasione dei vuoti urbani

Milano sta tornando a crescere grazie a un modello fondato sulla concentrazione di servizi ed eccellenze che stanno facendo da motore per i processi di trasformazione della città.

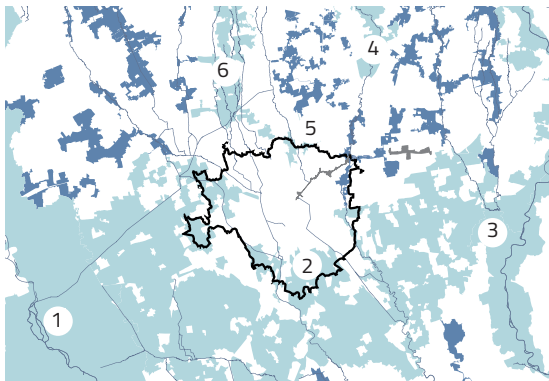
Cresce l'**università**, in termini spaziali, numerici e di competitività, rinnovandosi sotto forma di campus urbani diffusi e attraendo popolazione giovane, anche straniera. Insieme all'università cresce l'**innovazione**. Si espande l'offerta legata alle scienze della vita e alla salute, che sta trainando due delle trasformazioni metropolitane più rilevanti della città – Mind nell'area Expo e la Città della Salute a Sesto San Giovanni – anche grazie all'integrazione con **strutture ospedaliere** d'eccellenza. Emerge il **turismo**, che dopo Expo 2015 ha scoperto margini inespressi di sviluppo, configurando Milano come "host city", grazie alla sinergia tra le attività della Fiera e il proliferare di eventi diffusi. Eccelle la **cultura**, che contribuisce al riposizionamento strategico della città, riconosciuta dalla nomina a Città Creativa UNESCO per la letteratura, attraverso le grandi istituzioni culturali storiche e quelle di recente istituzione – come Fondazione Prada e Feltrinelli. Infine, vuole emergere l'**offerta sportiva**, a partire dal rinnovamento della dotazione degli impianti.

La trasformazione dei **grandi vuoti urbani** non può prescindere dal contribuire in maniera sostanziale all'evoluzione e alla crescita di questo modello. Per questo, il Piano individua sei aree – Bovisa-Goccia-Villapizzone, San Siro, Piazza d'Armi, Ronchetto, Porto di Mare, Rubattino – in cui l'identificazione di grandi funzioni urbane "attrattive", pubbliche o private, possa fare da traino alla rigenerazione, anche attraverso l'insediarsi di funzioni "accessorie". Si tratta di aree a proprietà non frazionata, prevalentemente pubblica, accessibili, di dimensioni notevoli, collocate su assi strategici, in attesa di una vocazione chiara, che il Piano non impone – laddove non già chiaramente emersa o prevedibile – ma lascia volutamente aperta e flessibile. Tra le possibili **funzioni attrattive**: nuovi sedi istituzionali e amministrative, strutture logistiche di supporto alla produzione culturale, una moderna biblioteca pubblica, strutture ospedaliere, aule e servizi universitari legati a spazi di incubazione alle imprese, grandi impianti sportivi e per il tempo libero, depositi per la mobilità sostenibile, nuovi parchi urbani. È infatti proprio a partire dai "vuoti" – e in particolare dalla dotazione di verde pubblico prevista negli scali ferroviari – che il Piano fa emergere un'ulteriore funzione, quella naturale e paesistica, che mira allo sviluppo di un Parco metropolitano unitario, la cui continuità viene facilitata da specifiche politiche di tutela, rinaturalizzazione e ridefinizione dei confini. In particolare l'area di Piazza d'Armi viene considerata altamente strategica e costituirà uno dei più importanti esempi europei di riforestazione urbana quale patrimonio identitario della città ed asse fondante della qualità della vita urbana.

- Grandi Funzioni Urbane
- Grandi Trasformazioni Programmate di rango Metropolitano
- Servizi di scala sovracomunale
- Scali ferroviari

## Spazi del Parco metropolitano

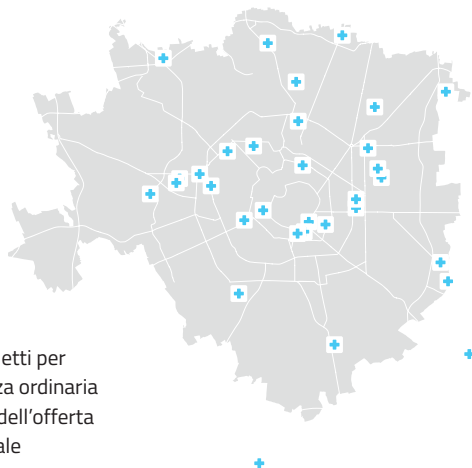
● PLIS istituiti ● PLIS proposti ● Parchi Regionali



Parchi regionali

- |                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| 1 Parco del Ticino          | 4 Parco Valle Lambro |
| 2 Parco Agricolo Sud Milano | 5 Parco Nord Milano  |
| 3 Parco dell'Adda           | 6 Parco delle Groane |

## Strutture ospedaliere



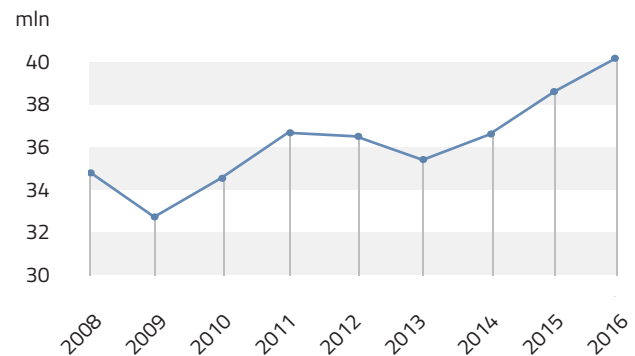
**9.053** letti per degenza ordinaria  
**26,1%** dell'offerta regionale

## Università

La vocazione universitaria della città è in continua crescita: il sistema universitario, che rappresenta oltre il 10% di quello nazionale per numero di iscritti, posiziona oggi la città come 33esima migliore nel mondo (QS INDEX). Una popolazione studentesca che cresce del 15% in 10 anni e conta oltre 198mila iscritti, dei quali più dell'8% stranieri. Sono numeri che certificano l'eccellenza formativa e che, nel contempo, esprimono una domanda specifica di alloggi dedicati. L'offerta oggi consta di 46 residenze per un totale di circa 6.600 posti letto, che, secondo una ricerca di Student Marketing, copre circa il 3% della potenziale domanda. Tra i progetti in via di sviluppo si segnalano il nuovo Campus Scientifico della Statale a MIND - Post Expo, il rinnovamento della vocazione universitaria di Città Studi e della Goccia con l'espansione del Politecnico, l'insediamento di Brera a Farini, il completamento dei Campus delle università Bocconi e Cattolica.

## Turismo e grandi eventi

Traffico Aeroportuale, passeggeri



## Strutture alberghiere e ospitalità

**68.095** posti letto al 2017  
**+26%** dal 2008

**1.722** strutture turistiche al 2017  
di cui **72%** ostelli e B&B, **+752%** dal 2008

**5.088.523** arrivi nel 2016  
di cui **63,8%** internazionali

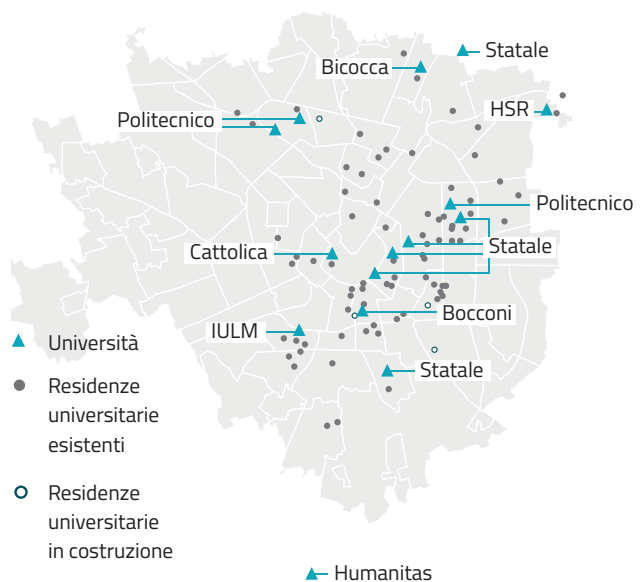
**10.976.484** presenze nel 2016  
con una permanenza media di 2,1 giorni

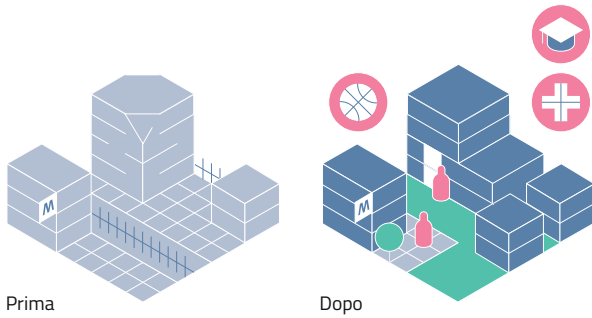
## Sistema fieristico, 2016

**62** eventi all'anno  
**1.304.723** di visitatori

**1.058.275** m<sup>2</sup> spazi espositivi  
**19.894** espositori

di cui internazionali **33%**





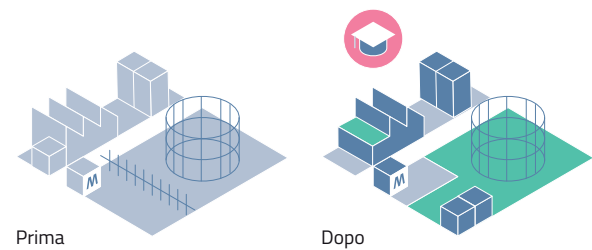
Prima

Dopo

### Grandi Funzioni Urbane

#### PdR art.16

Alcuni luoghi hanno caratteristiche di accessibilità, localizzazione e conformazione compatibili con l'accogliimento di funzioni di carattere strategico, di uso pubblico e/o di interesse pubblico o generale, anche private. Gli ambiti "Bovisa-Goccia-Villapizzone", "Porto di Mare", "Ronchetto sul Naviglio", "Piazza d'Armi", "San Siro" e "Rubattino" consentono la crescita di funzioni di eccellenza e, in generale, della capacità attrattiva della città a scala globale.



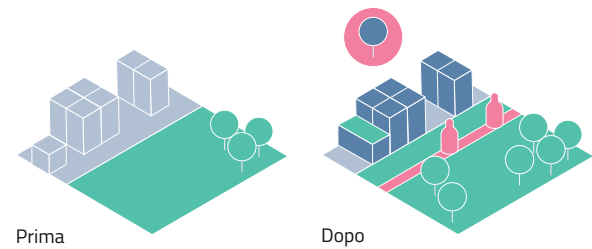
Prima

Dopo

### Vocazione universitaria di Bovisa-Goccia-Villapizzone

#### PdR art.16

Per l'ambito GFU di Bovisa-Goccia-Villapizzone il Piano fissa e disciplina la vocazione all'alta formazione consentendo l'ampliamento del campus universitario e l'insediamento di nuovi istituti di ricerca e innovazione che accompagnano nel sottoambito Bovisa-Villapizzone il potenziamento degli impianti a servizio della retecittadina di produzione energia. Gli obiettivi pubblici riguardano la bonifica del suolo, la realizzazione di un sistema di servizi e spazi pubblici a verde pari alla metà dell'area, il recupero degli immobili storici esistenti, il miglioramento delle connessioni pedonali e di mobilità pubblica con i quartieri circostanti.



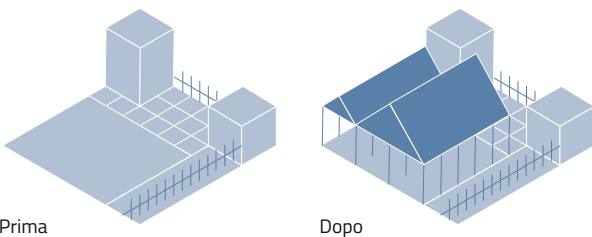
Prima

Dopo

### Il grande parco urbano di Piazza D'Armi

#### PdR art.16

Per l'ambito GFU di Piazza d'Armi il Piano disciplina la realizzazione di un grande parco urbano che include anche l'area boschiva esistente, corrispondente almeno al 75% della superficie territoriale. Il parco delimita la restante parte dell'ambito in cui è prevista la realizzazione di funzioni urbane accessorie e servizi (amministrativo, servizi sociali, sport, servizi abitativi).



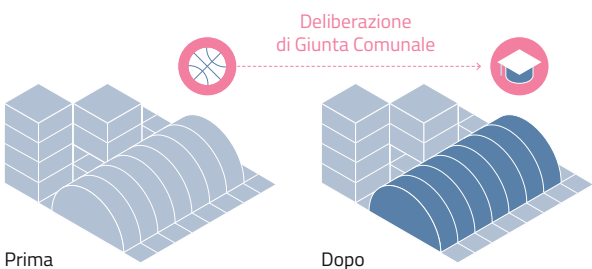
Prima

Dopo

### Usi temporanei

#### PdR art.5

Il Piano sostiene e facilita la realizzazione degli usi temporanei (sport, piccolo commercio, servizi di interesse generale, esposizioni, food, ecc.) all'interno di tutte le parti di città. Negli ambiti destinati alle Grandi Funzioni Urbane, questi usi sono particolarmente importanti al fine di anticipare delle trasformazioni particolarmente complesse, innescando processi di rigenerazione di carattere incrementale.



Prima

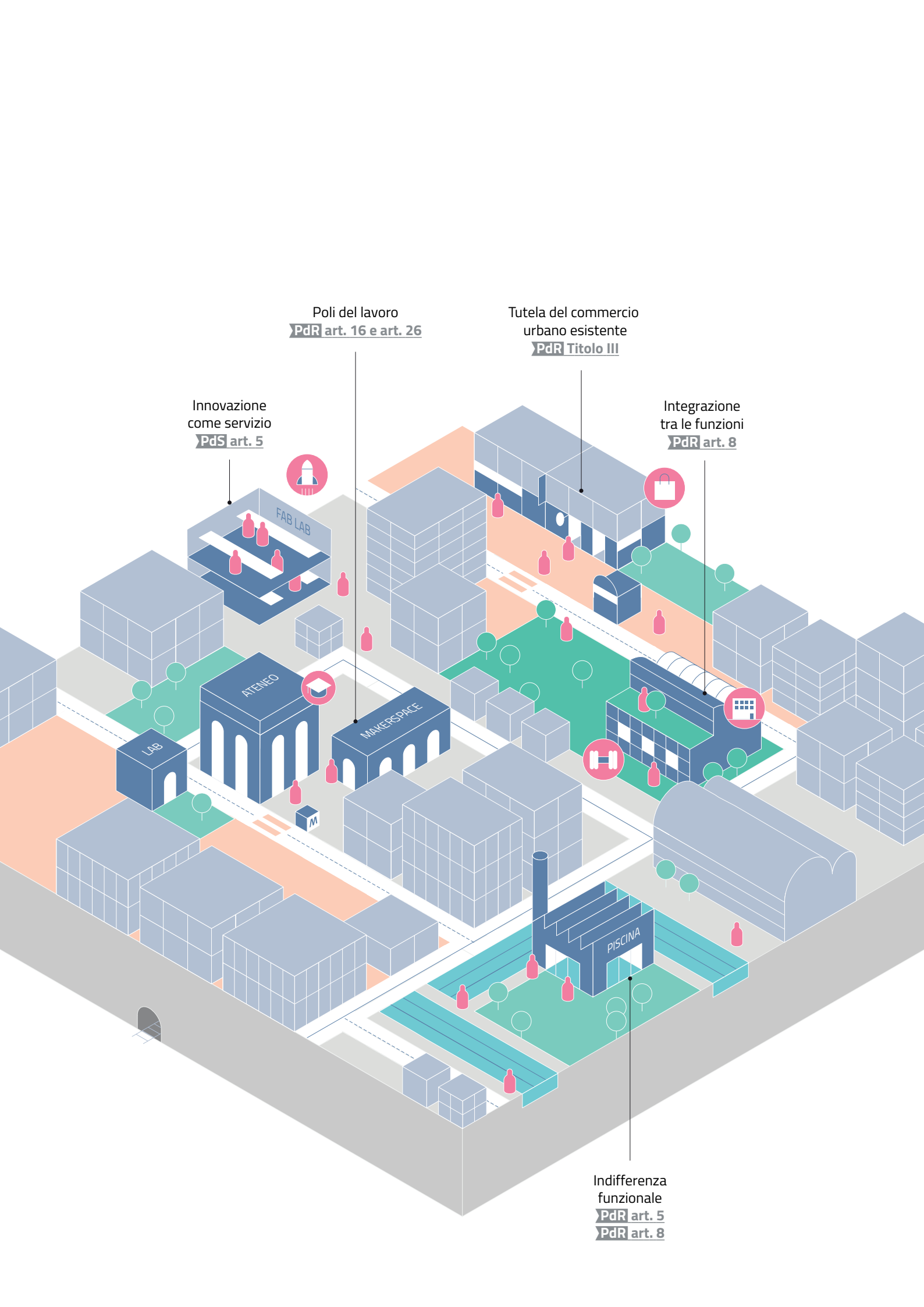
Dopo

### Sistema dei grandi servizi

#### PdR art.40

Il Piano consolida la struttura portante dei grandi servizi urbani di carattere strategico per la cultura, lo sport, la salute e l'alta formazione (quale ad esempio Città Studi). La disciplina urbanistica regola le modalità di rilocalizzazione, rifunzionalizzazione ed eventuale dismissione, attraverso l'identificazione di meccanismi di governo e di gestione atti a confermarne la rete esistente sul territorio.





Poli del lavoro  
**PdR art. 16 e art. 26**

Tutela del commercio  
urbano esistente  
**PdR Titolo III**

Innovazione  
come servizio  
**PdS art. 5**

Integrazione  
tra le funzioni  
**PdR art. 8**

Indifferenza  
funzionale  
**PdR art. 5**  
**PdR art. 8**

### 3 Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro

La combinazione tra “**sapere**” e “**saper fare**” – ovvero l’ibridazione tra competenze tecnico-scientifiche e umanistiche sia codificate sia di natura contestuale – ha storicamente rappresentato il vantaggio competitivo specifico di Milano sui mercati nazionali e mondiali.

Scienze della vita, moda e design, media e comunicazione, chimica e farmaceutica, meccanica di precisione e strumentale, macchine utensili, connessi alla rete di servizi di rango superiore, costituiscono le principali eccellenze che fanno dell’odierna Milano metropolitana una delle capitali dell’innovazione. Si tratta di un tessuto, costituito principalmente da medie imprese e da reti di piccole imprese e neo-artigianato, orientato verso produzioni più “verdi” (nuovi materiali), più “leggere” (nuove macchine e processi produttivi), più tecnologiche (crescente componente digitale), per piccole serie (diversificazione dei prodotti in relazione alla frammentazione della domanda), che integrano strettamente manifattura e servizi (“dimensioni” sempre meno distinguibili). Ai segmenti produttivi più avanzati si affianca, in un rapporto di reciproca funzionalità, una trama di attività più tradizionali, prevalentemente commerciali e di servizio.

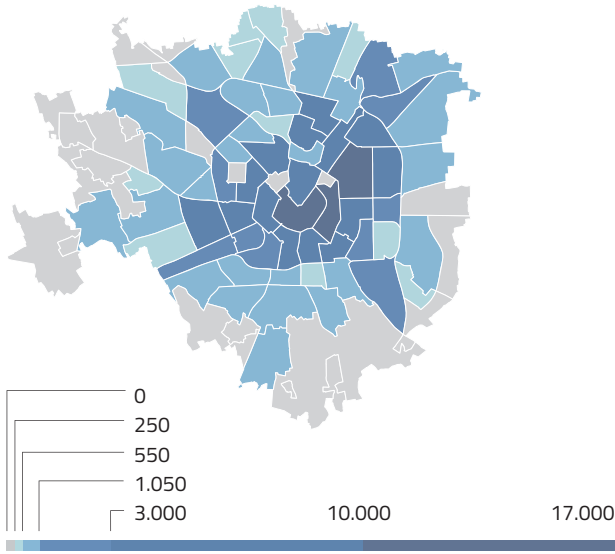
Sotto il profilo localizzativo, questo plesso di attività, rispetto alle forme produttive conosciute, **rimette in scena la città**, in un mutato rapporto con il territorio metropolitano, in quanto domanda spazi meno ampi, produce meno rumore, reflui ed emissioni in atmosfera, non abbisogna di grandi impianti di produzione di energia, chiede un’accessibilità “leggera”, si rivela più attento alla qualità fisica e sociale dei contesti territoriali in cui si colloca.

Le nuove forme della produzione e del lavoro portano con sé potenti **trasformazioni sociali**, caratterizzate da crescente polarizzazione e disuguaglianze, che riguardano lavoratori impiegati nei segmenti più deboli e meno stabili del mercato del lavoro.

Partendo dai valori guida dell’**innovazione** e dell’**inclusione**, l’obiettivo è promuovere uno sviluppo sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale, agevolando la crescita dei settori consolidati e creando spazi per chi investe nell’economia del futuro, allo scopo di generare lavoro soprattutto per i più giovani. Con tali intenzioni, il Piano propone di ampliare l’ambito di applicazione del principio d’indifferenza funzionale facilitando i cambi di destinazione d’uso tra produttivo, terziario, ricettivo e servizi privati, entro gli indici massimi consentiti, senza dotazione aggiuntiva di servizi. Tale misura consente una più agevole riconversione degli spazi produttivi dismessi, soprattutto negli Ambiti oggetto di Rigenerazione, favorendo la permanenza di attività economiche in città.

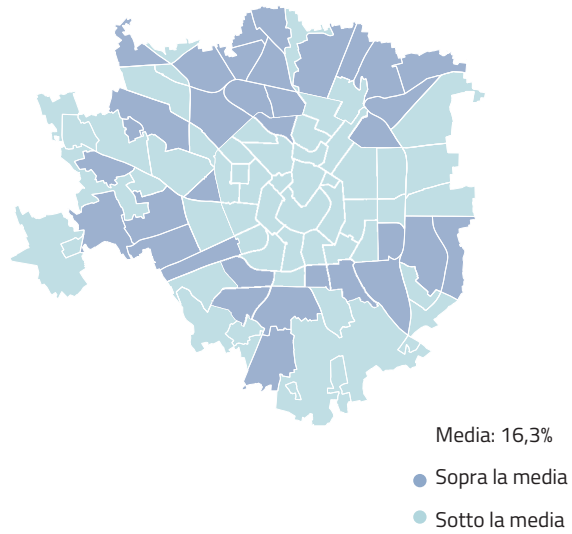
### I luoghi del lavoro

Unità locali per NIL, 2011



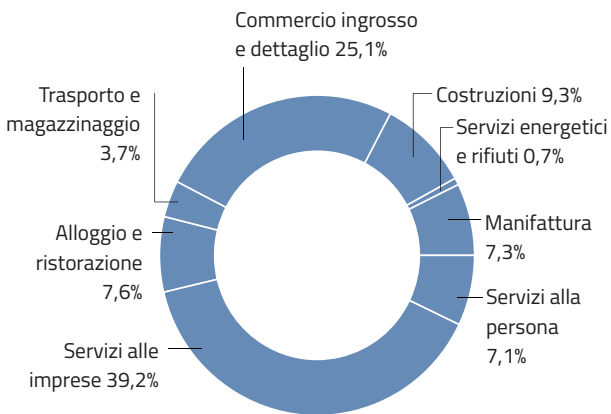
### Occupazione

NEET 15-29 anni, 2011



### Imprese attive e settori di attività, 2018

208.261 imprese a Milano così distribuite:



### Lavoratori

930.635 lavoratori a Milano al 2014

Tasso di occupazione al 2016	15-64 anni	<b>70,7%</b>
Tasso di disoccupazione al 2016	15-64 anni	<b>6,2%</b>

### Mercato immobiliare

Prezzi di vendita commerciale, I semestre 2017

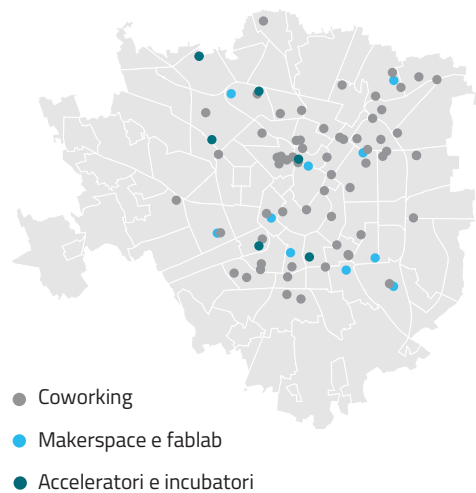
zona	€/m <sup>2</sup> /anno	variazione	periodo
centro	€ 8.833	+4,3%	dal 2012
bastioni	€ 3.922	-3,2%	dal 2012
circonvallazione	€ 2.758	-4,4%	dal 2012
decentramento	€ 1.539	-12,9%	dal 2012

### Manifattura 4.0

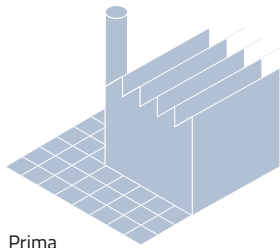
La manifattura è oggi investita da un processo di innovazione radicale, generato dall'impiego di nuove tecnologie abilitanti (es. Internet delle cose, stampanti 3D, robot di nuova generazione, realtà aumentata, intelligenza artificiale, ecc.).

La "quarta rivoluzione industriale" sta portando in molti settori innovazioni di processo, di prodotto e dei modelli di business, con crescenti ripercussioni a livello globale, nell'economia, nell'organizzazione aziendale, nel mondo del lavoro e nella società.

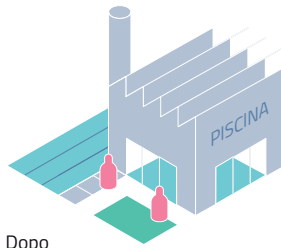
Milano si propone come un luogo che mette a disposizione soluzioni intelligenti per stimolare il trasferimento tecnologico e di conoscenze, incentivando imprenditorialità diffusa, incubatori, start-up, fab-lab, manifattura digitale, co-working.







Prima

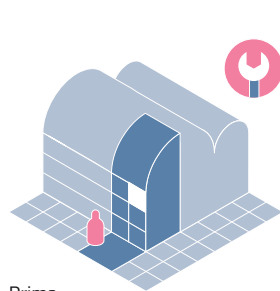


Dopo

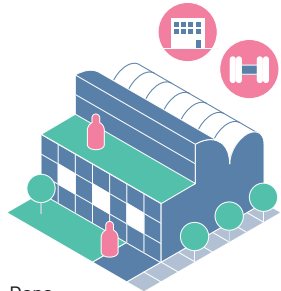
### Indifferenza funzionale

**PdR artt.5 e 8**

Le modifiche alla disciplina delle funzioni urbane si fanno carico di affrontare le istanze di innovazione e integrazione che stanno interessando la città soprattutto nei modi d'uso legati al lavoro e ai servizi alla persona. Le discipline delle attività economiche (direzionali, turistico-ricettive e servizi privati) e delle attività produttive facilitano il mix funzionale, semplificano e favoriscono i cambi d'uso.



Prima

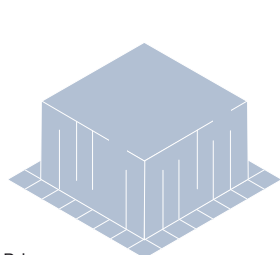


Dopo

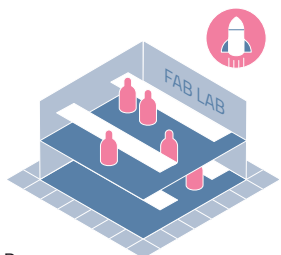
### Integrazione tra le funzioni

**PdR art.8**

La strategia rigenerativa degli spazi e degli usi della città esistente guida la scelta del Piano di facilitare gli interventi di ristrutturazione edilizia comportanti mutamento della destinazione d'uso di un immobile. La possibilità di consentire l'utilizzo di tutta la SL già costruita sostiene la realizzazione di mix funzionale integrando, all'interno del medesimo intervento, attività economiche, forme di produzione, servizi privati e residenza.



Prima

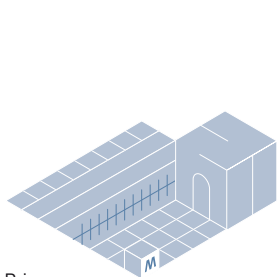


Dopo

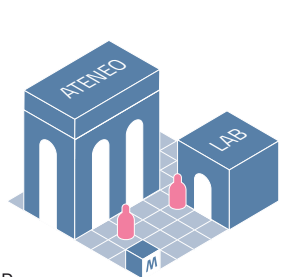
### Innovazione come servizio

**PdS art.5**

Il "Catalogo dei Servizi" è ampliato includendo, fra le attività di interesse pubblico e generale, alcune nuove tipologie di luoghi e forme di produzione innovativa a impatto sociale, servizi per la smart city e le imprese sociali. Tale dispositivo favorisce altresì il recupero degli immobili abbandonati anche di proprietà pubblica.



Prima

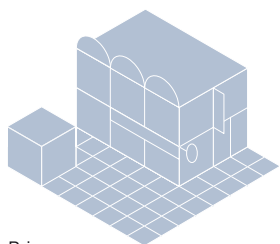


Dopo

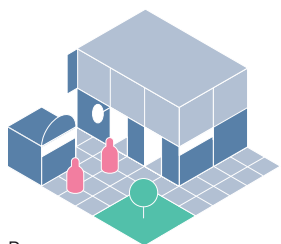
### Poli del lavoro

**PdR art.16 e 26**

Il supporto alle forme del lavoro, interne alla tradizionale funzione produttiva o alla più ampia categoria delle attività economiche, ha guidato l'individuazione di ambiti dedicati all'interno della città. È il caso dell'ambito Bovisa-Goccia-Vil-lapizzone, in cui gli spazi del lavoro saranno fortemente integrati con gli istituti di ricerca e il campus universitario o dell'ambito Stephenson, spazio di mix tra funzioni produttive, economiche e commerciali in prossimità della nuova fermata della Circle Line.



Prima



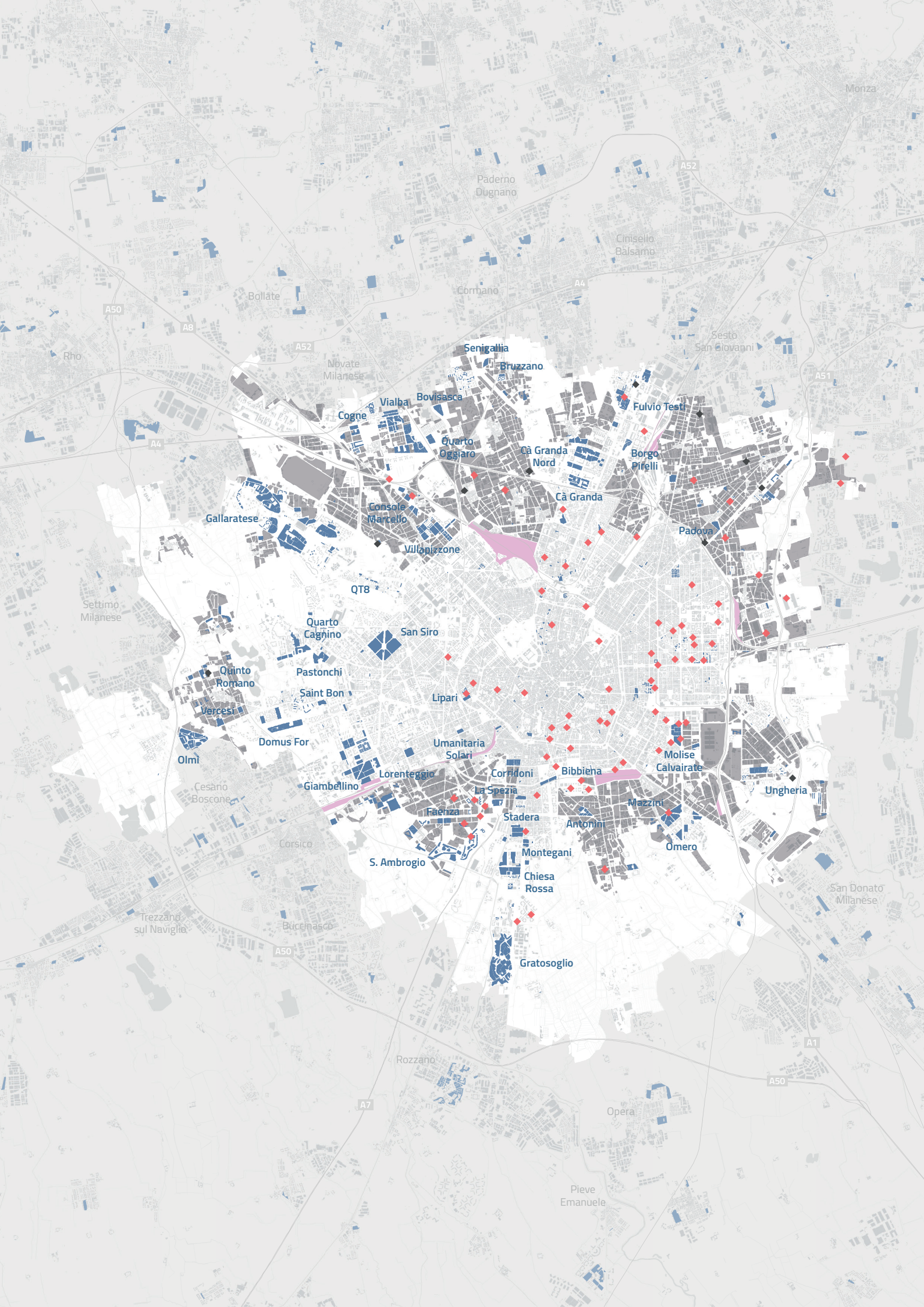
Dopo

### Tutela del commercio urbano esistente

**PdR Titolo III**

La semplificazione delle procedure sostiene il processo di consolidamento e rinnovamento della rete del commercio urbano esistente, considerando anche la sua funzione di servizio e il suo ruolo strategico nella riqualificazione dello spazio pubblico della città. La tutela del commercio urbano e dei servizi di prossimità spinge a limitare l'insediamento di nuove Grandi Strutture di Vendita esclusivamente in presenza di infrastrutture e livelli di accessibilità adeguati ("Nodi di interscambio", "Piazze" in presenza di mezzanini della metropolitana e "Grande Funzione Urbana" di San Siro).







## 4 Rendere equa Milano. Più case in affitto sociale

Le città, anche Milano, sono luoghi che si sviluppano e si rafforzano proprio a partire dalla loro capacità di accoglienza, di ospitalità e di apertura. Questi caratteri vengono sollecitati e messi al lavoro quanto più un luogo si presenta come attrattivo ed interessante. Non solo per chi già lo abita ma anche per chi vorrebbe abitarlo.

Le più grandi città, motori della competizione internazionale, sono oggi chiamate a dare nuove risposte a queste sfide che in misura crescente arrivano ormai da tutto il mondo.

Dare risposte efficaci a una nuova domanda di casa è l'obiettivo delle politiche del Piano. Di quelle dirette e di quelle indirette, che diventano sempre più importanti nel quadro di diminuzione delle risorse pubbliche.

Per rendere più efficaci le misure in tema di edilizia residenziale sociale, il Piano si fonda su tre considerazioni. In primo luogo, Milano dispone del 10% del patrimonio immobiliare a uso abitativo di proprietà pubblica, il doppio della media delle grandi città italiane. L'obiettivo del Piano è pertanto quello di privilegiare la **manutenzione e riqualificazione** strutturale ed energetica dell'esistente, recuperando le porzioni di patrimonio pubblico oggi sfitto.

In secondo luogo, l'obiettivo della politica abitativa sociale è quello di potenziare il comparto dell'**affitto accessibile**. Questo è il nodo debole e qui il Piano intende orientare le misure di incentivo e sostegno pubblico alle operazioni private, con l'obiettivo di massimizzare e rendere sostenibili piani di sviluppo privati dedicati alla locazione a canoni contenuti.

Infine, all'interno di operazioni immobiliari private, il Piano intende supportare il **rinnovamento del patrimonio di edilizia popolare** esistente. Questi interventi possono comportare sia operazioni di sostituzione che prevedano il completamento di aree a ridotta densità e a più spinto mix funzionale, sia l'abbattimento con sostituzione di quei complessi dove un eventuale intervento manutentivo e di rinnovo sarebbe sconveniente in termini di costi/benefici.

Tutte queste operazioni diventano tanto più praticabili quanto più coraggiosamente l'edilizia popolare viene considerata dal punto di vista normativo come un vero e proprio servizio e l'edilizia sociale (solo se in affitto calmierato) promossa e facilitata agendo sulle leve fiscali.

- Aree Edilizia Residenziale Pubblica
- Patrimonio ALER esterno al Comune
- Ambiti di Rinnovamento Urbano
- Scali ferroviari
- ◆ Edilizia Residenziale Sociale di nuova previsione
- ◆ Residenze universitarie



## Patrimonio alloggi ERP

**27.945** alloggi in gestione MM

**35.109** alloggi in gestione ALER

**4.050** alloggi ERP sfitti in gestione MM

il **14%** degli alloggi ERP in gestione MM

**25.192** domande per alloggi ERP 2018, di cui **2/3** ammissibili

## Mercato immobiliare

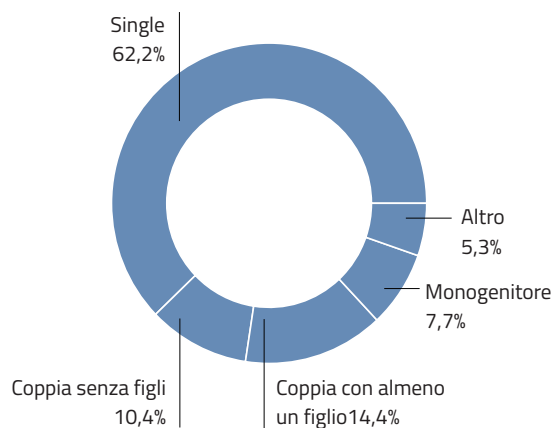
*Canone di locazione residenziale (bilocali), 2017*

zona	€/m <sup>2</sup> /anno	variazione	periodo
centro	€ 240,00	-9,9%	dal 2012
bastioni	€ 180,00	-3,5%	dal 2012
circonvallazione	€ 147,00	-4,1%	dal 2012
decentramento	€ 120,00	0%	dal 2012
media	€ 150,00	-5,2%	dal 2012

**70.000** alloggi sfitti sul libero mercato (Stima 2017)

*Composizione dei nuclei famigliari popolazione 18-34 anni*

**84.123** famiglie così distribuite nel 2015:



## Gli inquilini degli alloggi a gestione MM

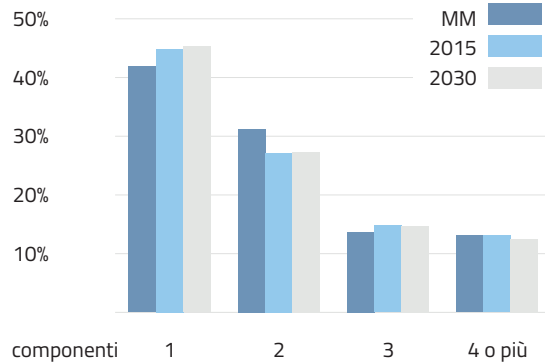
**50.500** inquilini

**3,7%** dei residenti a Milano

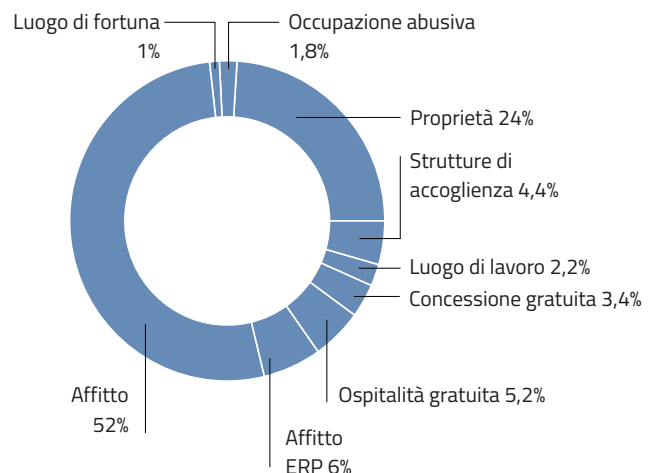
**24.686** nuclei familiari ospitati

**3,6%** delle famiglie milanesi

*Tipologie dei nuclei familiari, alloggi MM e Milano*



*Residenti stranieri per tipo di alloggio, 2015*



## ERS in attuazione e programmazione

*Quote realizzate in attuazione del PGT vigente*

**27.920** m<sup>2</sup> SL

**15.000** m<sup>2</sup> SL residenze universitarie

**290.768** m<sup>2</sup> SL di cui

**58.970** relativi ai programmi Abitare 1 e Abitare 2

**59.934** m<sup>2</sup> SL previsti in Accordo Quadro Housing Sociale

**171.864** m<sup>2</sup> SL previsti in programmi diversi

*Quote previste in AdP Scali ferroviari*

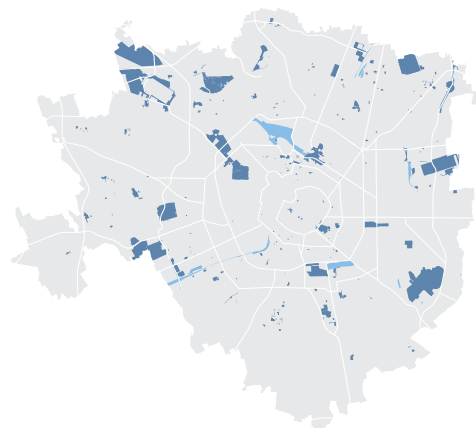
**156.498** m<sup>2</sup> SL destinata a residenza sociale e **47.123** m<sup>2</sup>

SL a residenza convenzionata a garanzia del mix sociale

(stima di **2.908 alloggi** pari a **2.235 per social housing** e

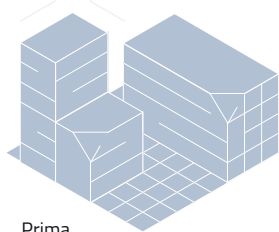
673 per edilizia convenzionata ordinaria)

di cui 40% quota minima da destinare all'affitto.



● ADP Scali  
● Norma transitoria

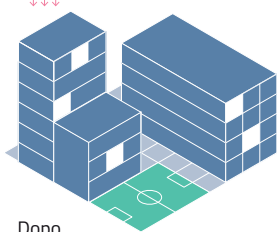
Servizi abitativi pubblici



Prima



Da monetizzazione quota ERS o scomputo oneri



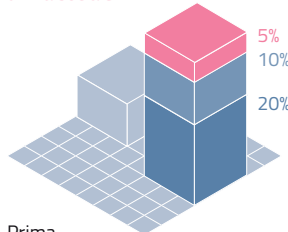
Dopo

### Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici

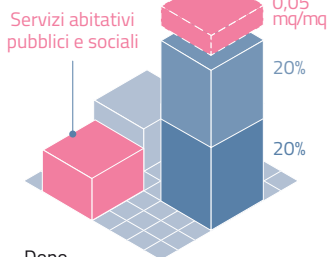
**PdR artt. 9 e 15**

L'incremento dell'offerta dei servizi abitativi si basa principalmente sul recupero ed il rinnovamento della significativa quota di proprietà pubblica esistente oggi non utilizzabile. La disciplina urbanistica, in alternativa alla realizzazione della quota di ERS, consente di convogliare, attraverso apposito vincolo delle risorse su specifico capitolo di bilancio o a scomputo oneri, risorse provenienti dalla loro monetizzazione nella riqualificazione dei servizi abitativi pubblici esistenti.

Convenzionata agevolata in vendita  
Locazione a canone moderato  
Edilizia sociale



Prima



Dopo

### Promozione dell'Edilizia Residenziale Sociale (ERS)

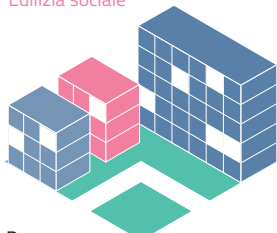
**PdR art.9**

La nuova articolazione della quota ERS favorisce le differenti forme della locazione, sostenendo anche le residenze per studenti universitari e le coabitazioni con servizi condivisi e consente la possibilità di superare l'IT massimo attraverso quote di Servizi abitativi sociali e/o pubblici. Il Piano, inoltre, identifica i "servizi abitativi pubblici" ed i "servizi abitativi sociali" come servizio di interesse pubblico e generale consentendo così che tutte le funzioni urbane possano contribuire ad incrementarne la dotazione.

Convenzionata agevolata in vendita  
Locazione a canone moderato  
Edilizia sociale



Prima



Dopo

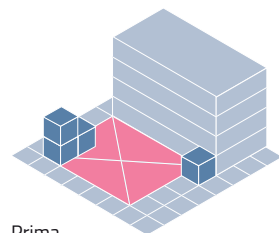
### Nuove aree per ERS

**PdS art.8**

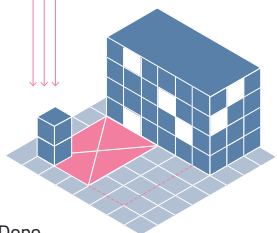
Parallelamente ai nuovi dispositivi finalizzati a sostenere la riqualificazione e l'incremento delle dotazioni di edilizia residenziale sociale attraverso le risorse provenienti dalla realizzazione di interventi privati, il Piano individua nuove aree di proprietà comunale, per una estensione di poco meno inferiore a 100.000 m<sup>2</sup>, in cui realizzare, attraverso idonee procedure pubbliche, nuove quote di ERS.



-20% Riduzione richiesta dotazione di servizi



Prima

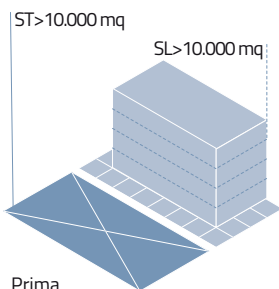


Dopo

### Sostegno all'affitto accessibile

**PdS art.11**

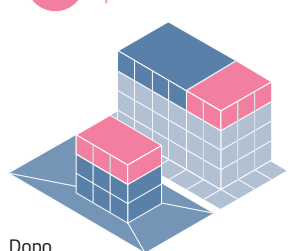
Il Piano amplia l'offerta della residenza in locazione in libero mercato a supporto della capacità di accoglienza e di apertura della città. La riarticolazione della quota ERS è stata orientata per privilegiare le diverse forme della locazione. È inoltre incentivata la realizzazione di immobili dedicati a residenza libera in affitto a proprietà indivisa attraverso la riduzione del fabbisogno di dotazioni per servizi richiesto negli interventi di nuova costruzione e di cambio d'uso.



Prima



40% SL residenziale per ERS

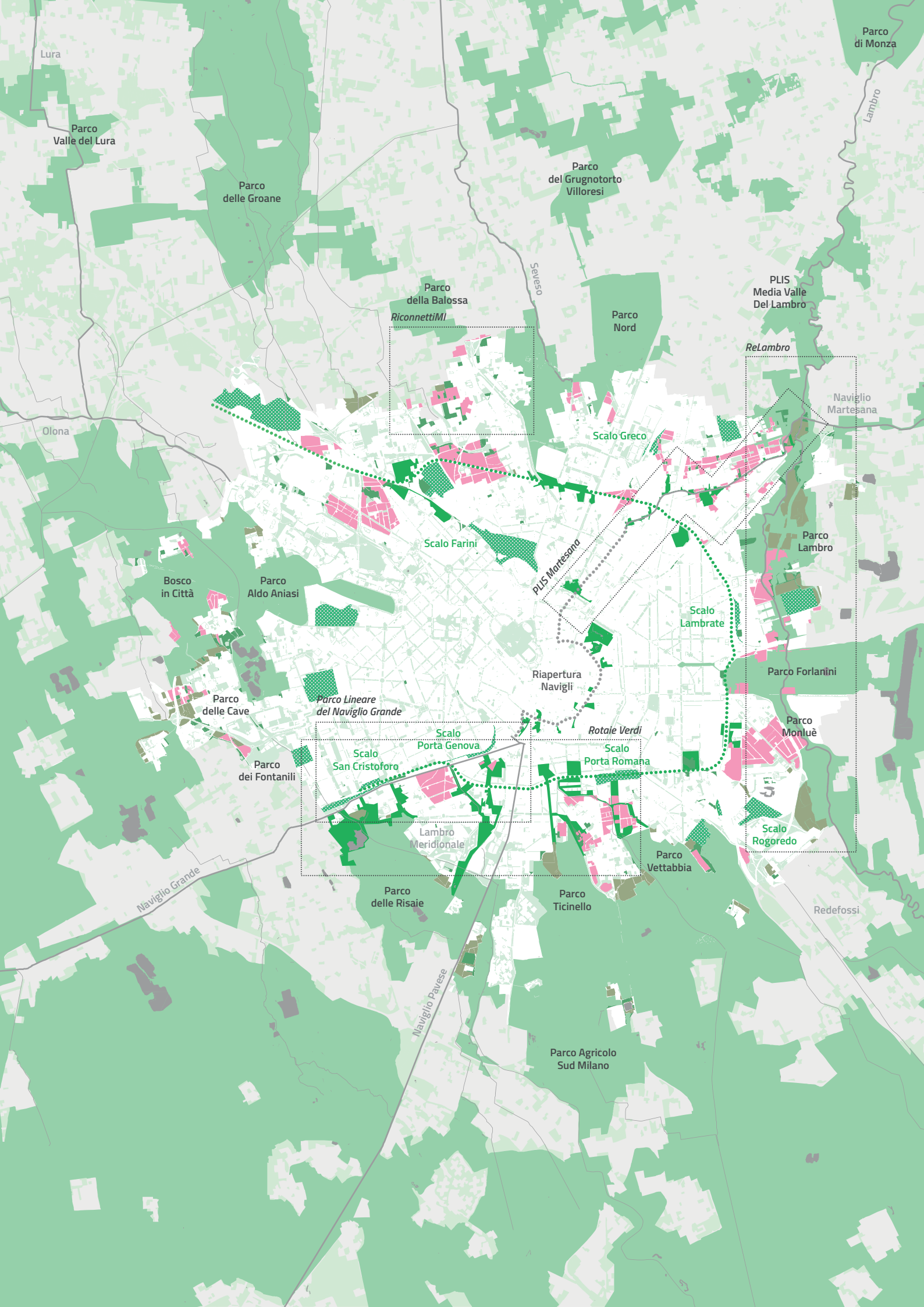


Dopo

### Obbligatorietà dell'Edilizia Residenziale sociale

**PdR artt.8 e 9**

Il Piano rende obbligatoria la realizzazione di quote di ERS all'interno degli interventi di modifica di cambio d'uso superiori a 10.000 mq di SL e all'interno degli interventi di nuova costruzione con una ST superiore a 10.000 mq, che prevedano entrambi funzioni urbane residenziali per almeno il 20% della SL. È fatto obbligo di riservare il 40% della SL con funzione residenziale per ERS, nella misura massima del 50% di edilizia convenzionata in vendita e coabitazioni e minima del 50% per edilizia in locazione e residenze convenzionate per studenti universitari.



Lura

Parco Valle del Lura

Parco delle Groane

Parco della Balossa

RiconnettiMI

Parco del Grugnotorto Villoresi

Parco Nord

PLIS Media Valle Del Lambro

ReLambro

Parco di Monza

Lambro

Olona

Scalo Greco

Naviglio Martesana

Scalo Farini

PLIS Martesana

Parco Lambro

Bosco in Città

Parco Aldo Aniasi

Scalo Lambrate

Parco delle Cave

Parco Lineare del Naviglio Grande

Riapertura Navigli

Parco Forlanini

Scalo Porta Genova

Rotale Verdi

Parco Monluè

Parco dei Fontanili

Scalo San Cristoforo

Scalo Porta Romana

Scalo Rogaredo

Naviglio Grande

Lambro Meridionale

Parco Vettabbia

Parco delle Risaie

Parco Ticinello

Redefossi

Naviglio Pavese

Parco Agricolo Sud Milano











## 5 Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque

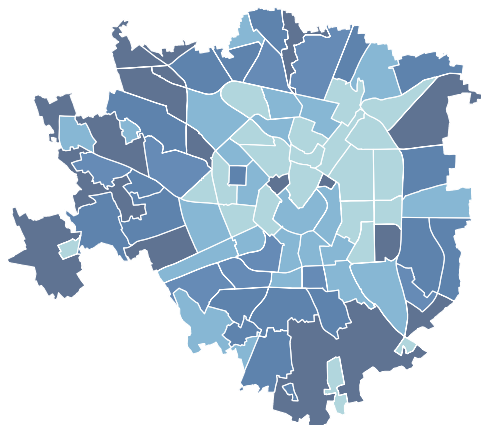
Le ambizioni rigenerative di Milano 2030 riconoscono l'assoluta centralità del progetto di suolo e acque. Il contesto milanese, caratterizzato da alta urbanizzazione e condizioni di criticità ambientale, richiede che il Piano definisca scelte che non si limitino ad essere difensive. Non è più sufficiente ribadire i confini delle tutele esistenti, attuare forme tradizionali di costruzione delle aree verdi, rimandare a visioni settoriali tra di loro poco dialoganti, così come non è più possibile adottare approcci territorialmente angusti alla pianificazione delle risorse ambientali ed ecologiche. Milano 2030 valorizza l'acqua come elemento per migliorare la sostenibilità urbana. L'attuazione del progetto di riapertura dei Navigli porterà benefici sia migliorando la qualità paesaggistica e l'attrattività della città, sia generando effetti di mitigazione dei cambiamenti climatici e di riduzione dei rischi idraulici.

Il Piano dovrà essere in grado di ridare spazio ai **fiumi** e al reticolo idrografico al fine di migliorare la capacità di drenaggio delle acque meteoriche. A questo scopo l'individuazione degli ambiti oggetto di rigenerazione ambientale risponde alla scelta di intervenire sui tessuti edificati oltreché sugli spazi aperti. All'interno di tali ambiti sono sostenuti **interventi edilizi di sottrazione e diradamento**, consentendo il trasferimento dei diritti edificatori e incentivando interventi di rinaturalizzazione e forestazione urbana, come parte di un più ampio programma strategico di rinaturalizzazione che coinvolgerà l'area metropolitana e che prevederà la piantumazione di alberature implicando benefici ambientali, sociali ed economici a favore della collettività. Gli interventi dovranno essere più incisivi laddove più urgenti sono le condizioni di rischio idraulico e compromissione dei suoli. Questa scelta consentirà di individuare le Infrastrutture Verdi e Blu e di rafforzare le **connessioni ecologiche** tra le grandi dotazioni verdi di scala metropolitana, poco accessibili e in condizioni di trascuratezza, e la trama minuta e frammentata del verde urbano esistente nelle parti più centrali della città. In questo senso, le dotazioni di verde pubblico previste all'interno dell'Accordo Scali rappresenteranno i nuovi recapiti/capisaldi del progetto di rete ecologica comunale.

Milano 2030 valorizza l'**agricoltura**, tornata ad essere in questi anni una funzione vitale della città anche attraverso l'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST) Milano Metropoli Rurale, i progetti per il Parco Ticinello, il Parco della Vettabbia, il Parco delle Risaie, il Parco Forlanini, il progetto europeo OpenAgri e, in generale, tutte le progettualità più diffuse nei parchi della città a sostegno dell'agricoltura periurbana. Il Piano prosegue e rafforza le politiche del **risparmio del consumo di suolo** liberando estese aree naturali o coltivate da precedenti previsioni insediative. Questa scelta consente di introdurre nella disciplina urbanistica le aree destinate all'agricoltura esterne alle aree dei parchi regionali e di mettere a disposizione del Parco Agricolo Sud nuove aree funzionali al suo ampliamento nell'ottica di realizzazione del Parco Metropolitano.

-  Nuove aree verdi
-  Nuovi parchi urbani
-  Parchi Locali di Interesse Sovracomunale e Parchi regionali
-  Aree verdi esistenti
-  Aree agricole
-  Rigenerazione Ambientale
-  Circle Line
-  Progetto Riapertura Navigli

## Dotazione aree verdi (m<sup>2</sup>/ab) perNIL



5 10 15 30

### Stato di attuazione di aree a verde del PGT 2012

**1.280.000** m<sup>2</sup> di aree verdi realizzate all'interno di Piani Attuativi attuati

**419.200** m<sup>2</sup> di aree verdi acquisite tramite pertinenze indirette

**60.000** m<sup>2</sup> in corso di acquisizione tramite pertinenze indirette

### Dotazioni aree verdi previste da Accordo Scali

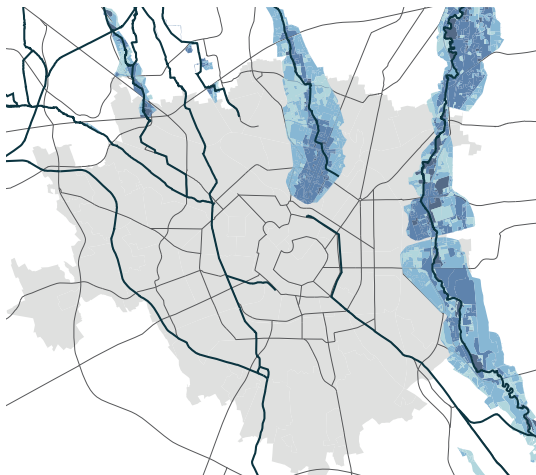
**676.000** m<sup>2</sup> di aree di verde pubblico di cui 3 nuovi parchi urbani:

Parco Farini	<b>307.808</b> m <sup>2</sup>
Parco San Cristoforo	<b>140.199</b> m <sup>2</sup>
Parco Porta Romana	<b>93.613</b> m <sup>2</sup>

## Riaprire i Navigli

Con il referendum consultivo del 2011 i cittadini milanesi hanno votato favorevolmente il progetto di riapertura dei Navigli. Il Comune ha fatto redigere un studio di fattibilità per la riapertura complessiva del sistema dei Navigli, che nella configurazione finale sarà interamente navigabile. Il progetto ha l'importante funzione idraulica di separare le acque pulite della Martesana da quelle del Seveso, portando le prime ad alimentare la Darsena e le seconde al Cavo Redefossi.

## Acque e rischio



— Corsi d'acqua

● Rischio 1 ● Rischio 2

● Rischio 3 ● Rischio 4

### Aree boscate

**252** ha aree forestate (PIF)

### Agricoltura

**2.597** ha di aree agricole strategiche (PTCP)

**3.066** ha di affittanze agricole di cui **2.156** ha a gestione privata

**45** aziende agricole a Milano

### Tipologia di coltura:

**1.635** ha di seminativi

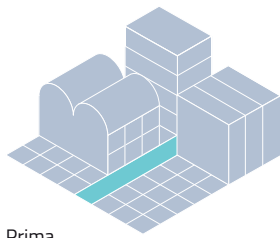
**4** ha di ortofloricoltura

**56** ha di erbivori (produzione di latte)

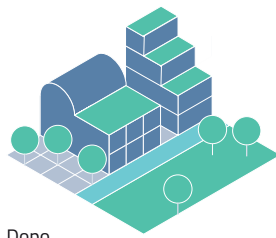
**28** ha di policoltura

**101** ha di aziende miste

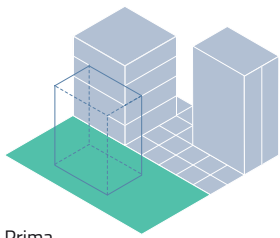




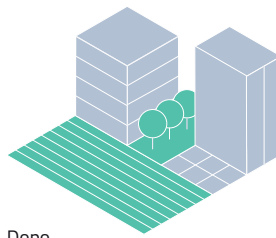
Prima



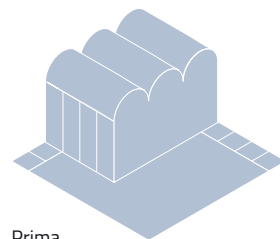
Dopo



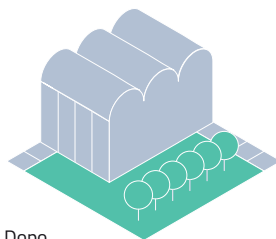
Prima



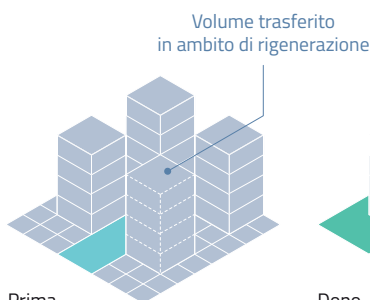
Dopo



Prima



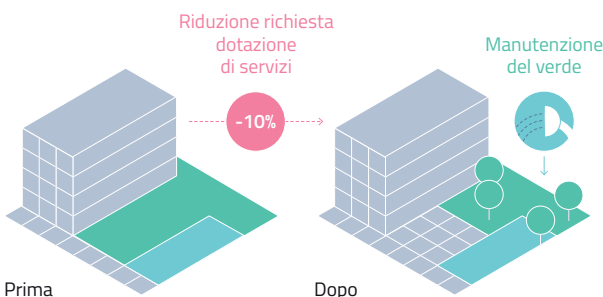
Dopo



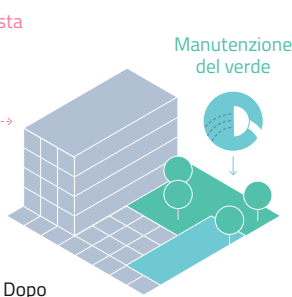
Prima



Dopo



Prima



Dopo

## Ambiti di rigenerazione ambientale

### PdR art.15

La presenza di particolari condizioni insediative e il ricorrere di aspetti di criticità ambientale in corrispondenza di spazi ad elevata sensibilità ambientale (parchi e corsi d'acqua) guida l'individuazione degli ambiti di rigenerazione ambientale. Al loro interno sono sostenuti interventi di diradamento delle edificazioni (attraverso il trasferimento dei diritti volumetrici), de-impermeabilizzazione del suolo e incremento del patrimonio vegetazionale (attraverso il raggiungimento di uno specifico indice di "riduzione di impatto climatico").

## Aree destinate all'agricoltura

### PdR art.24 e 25

Le aree destinate all'agricoltura individuate dal Piano sono la risultante di azioni di tutela degli usi agricoli già esistenti e di adeguamento alle aree agricole di interesse strategico definite dal PTCP. Garantiscono la salvaguardia di specifici elementi del paesaggio, il miglioramento delle caratteristiche ambientali dei contesti urbanizzati circostanti e la realizzazione di spazi in cui convivono attività agricole ed usi di interesse pubblico generale.

## Forestazione e drenaggio urbano

### PdR art.10 e 15

Il miglioramento della qualità dell'aria, del microclima urbano nonché delle condizioni di drenaggio delle acque meteoriche, richiede una serie articolata di strategie tra cui quella finalizzata ad incrementare la forestazione urbana. La nuova disciplina urbanistica finalizzata alla minimizzazione della CO2 e al miglioramento delle capacità di adattamento al cambiamento climatico, sostiene la realizzazione di interventi di rinaturalizzazione e piantumazione del suolo anche nelle superfici a parcheggio privato. Le nuove quote possono essere reperite all'interno di spazi aperti pubblici e privati e anche attraverso soluzioni integrate negli edifici.

## Infrastrutture verdi e blu e Rete Ecologica Comunale

### PdS art.10

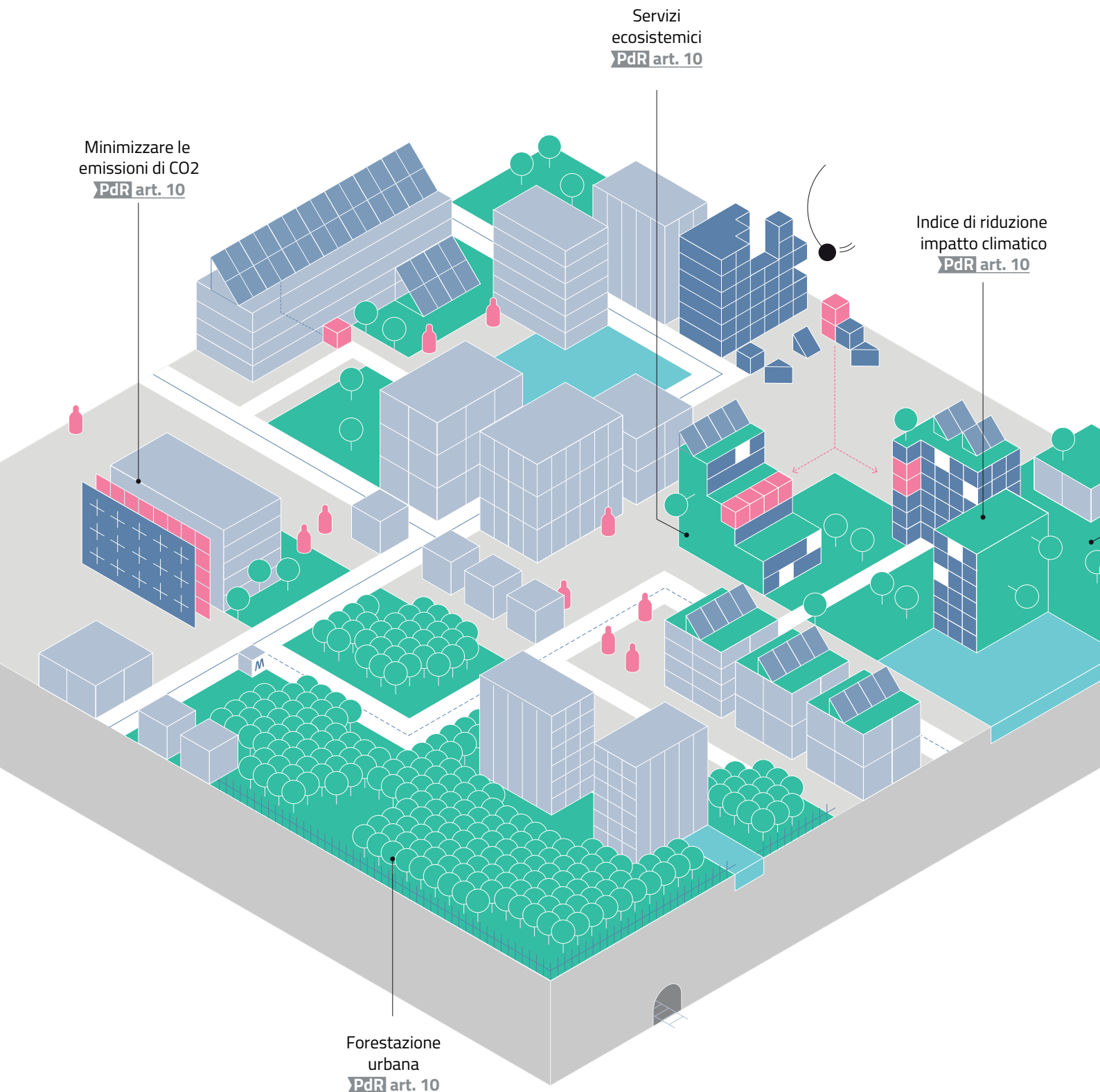
Ai fini di accrescere la qualità ambientale ed ecologica nonché di ottenere effetti mitigativi dei cambiamenti climatici e dell'inquinamento atmosferico e acustico, il Piano individua le Infrastrutture Verdi e Blu quali elementi di pianificazione e gestione di una rete multifunzionale di aree naturali e seminaturali, in grado di fornire servizi ecosistemici definendo una Rete Ecologica Comunale connessa e coerente con quelle dei comuni contermini e di area vasta.

## Gestione del verde

### PdS art.11

Al fine di garantire una più efficace manutenzione e gestione del patrimonio di aree a verde di proprietà pubblica il Piano prevede la possibilità di ridurre la dotazione dei servizi richiesti, qualora il soggetto attuatore provveda alla manutenzione perpetua delle aree oggetto di cessione per verde nel rispetto degli standard qualitativi previsti dall'Amministrazione Comunale.





Servizi  
ecosistemici  
**PdR art. 10**

Minimizzare le  
emissioni di CO2  
**PdR art. 10**

Indice di riduzione  
impatto climatico  
**PdR art. 10**

Forestazione  
urbana  
**PdR art. 10**

## 6 Progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità

Le criticità di natura idrogeologica e atmosferica impongono al Piano scelte attente e di lungo periodo dovute ai sempre più evidenti impatti dei **cambiamenti climatici**. Tali problemi possono portare ad aumentare le fragilità di considerevoli parti di città, con attenzione ad ambiti territoriali e popolazione più vulnerabili.

Milano sarà laboratorio di soluzioni innovative in grado di gestire efficacemente gli effetti a cascata di fenomeni imprevedibili ed intensi quali ondate di calore e freddo estremo, aumento dell'inquinamento atmosferico e incremento di piogge torrenziali, nonché laboratorio di innovazione edilizia.

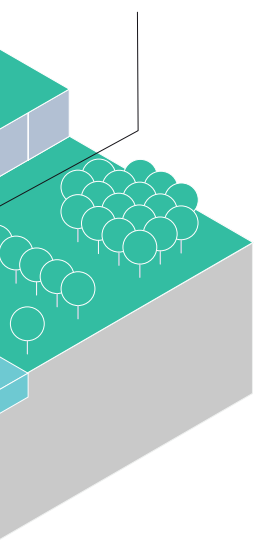
Il settore dell'edilizia gioca un ruolo chiave, trovandosi di fronte ad una grande opportunità di rinnovamento. La riduzione dei **consumi energetici** e delle emissioni di **gas serra**, oltre ad una migliore capacità di gestione degli eventi climatici estremi, rende necessaria la messa in atto di strumenti e tecnologie tra loro integrati per orientare i processi di trasformazione verso un percorso di **innovazione sostenibile e resiliente**. Con questa finalità si individuano le principali direttrici di intervento:

- riqualificazione energetica e climatica;
- circolarità dei materiali;
- costruzione di infrastrutture verdi, anche su piccole aree, a tutela e incremento della biodiversità;
- creazione di servizi ecosistemici;
- aumento della capacità di drenaggio delle acque piovane nel suolo, loro accumulo e riutilizzo.

Considerata l'incidenza del comparto edilizio nel contesto delle fonti emissive in termini di CO<sub>2</sub>, le misure da intraprendere dovranno con maggiore forza portare al raggiungimento degli obiettivi, anche in coerenza con gli impegni che l'Amministrazione ha assunto in campo internazionale. A tal fine si rende necessario perseguire l'obiettivo della graduale decarbonizzazione degli interventi edilizi, raggiungibile anche attraverso la combinazione di azioni legate al miglioramento delle performance degli involucri e l'applicazione di tecnologie impiantistiche efficienti e rinnovabili. Si prevede la possibilità di compensare le emissioni residue attraverso monetizzazioni destinate alla realizzazione del futuro parco metropolitano.

L'individuazione degli Ambiti di rigenerazione ambientale rafforza la costruzione di reti ecologiche attraverso cui aumentare la **sicurezza idraulica e climatica**, favorire una maggiore coesione sociale grazie al miglioramento della vivibilità urbana, ridurre la spesa energetica e l'inquinamento atmosferico. Il Piano avvia un percorso di ripensamento delle progettazioni degli spazi pubblici in un'ottica resiliente, che troverà maggiore dettaglio in regolamenti e linee guida dell'Amministrazione.

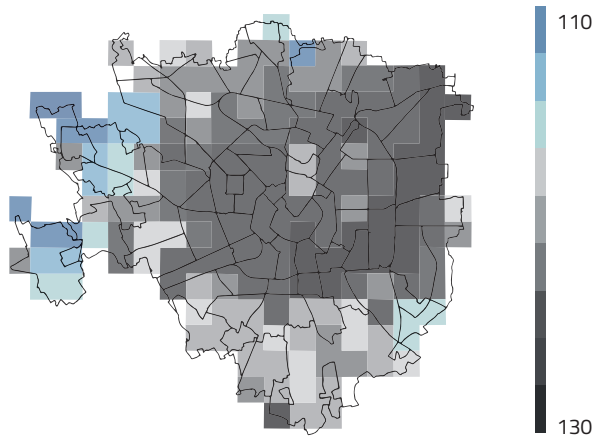
Sostegno alla  
realizzazione  
del futuro  
Parco Metropolitano  
**PdR art. 10**



**Impermeabilità delle superfici**

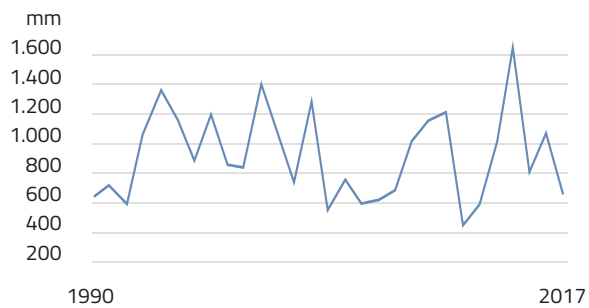


**Media annuale dei giorni con T>25°**



**Cambiamenti climatici**

*Pioggia cumulata mensile*



**Incentivi per prestazioni energetiche**

*Incentivi volumetrici in attuazione dell'Art.10 del PdR*  
Meno di 10 titoli edilizi rilasciati dall'entrata  
in vigore del R.E. (11/2014) al 12/2017

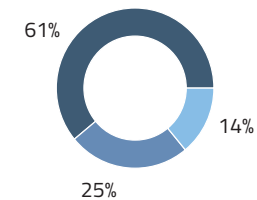
*Incentivi per riduzione degli oneri di urbanizzazione*  
Su area campione (zone 6/7/8) fino al 11/2017

Trend confermato sulle pratiche dell'intero  
comune dal novembre 2017 al marzo 2018

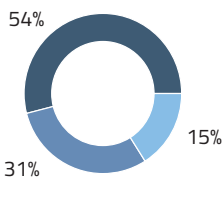
● Pratiche esaminate ● Pratiche con richiesta di incentivi

*Incidenza dei consumi*

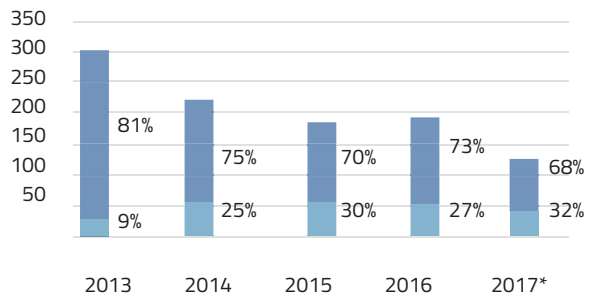
di energia negli usi finali



di anidride carbonica



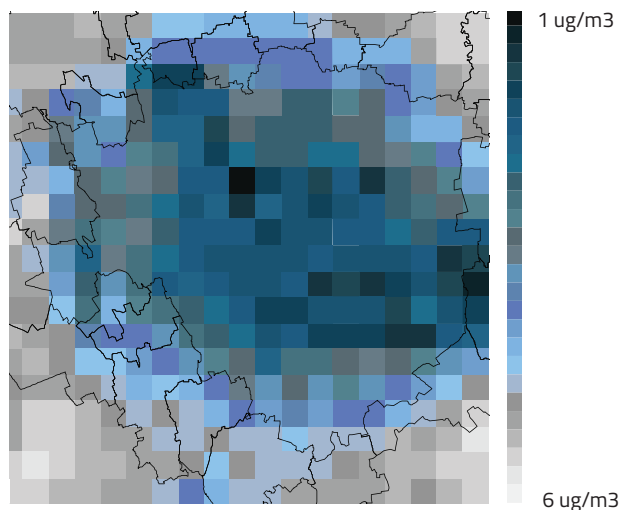
● Edifici ● Usi industriali/terziario ● Trasporti



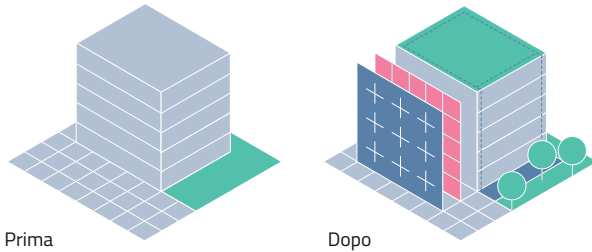
**Gli accordi sul clima a livello locale**

Con l'adesione al "Covenant of Mayors", Milano ha assunto l'obiettivo di ridurre le emissioni complessive di CO2 del 20% entro il 2020 ed elaborare il PAES. Milano intende inoltre aderire al nuovo Covenant of Mayors for Climate and Energy, che stabilisce un nuovo obiettivo di riduzione del 40% delle emissioni di CO2 nel 2030 e la definizione di una propria strategia di adattamento ai cambiamenti climatici.

Infine, Milano ha aderito al programma "Deadline 2020" e sottoscritto gli impegni per raggiungere gli obiettivi "GHG Neutral and resilient City", per allinearsi al Paris Agreement sul Clima del 2015 (mantenere l'incremento della temperatura del pianeta sotto a 1,5°C). Tale iniziativa prevede un'azione di mitigazione accelerata, attraverso l'adozione di un Piano Azione Clima con orizzonte al 2050.







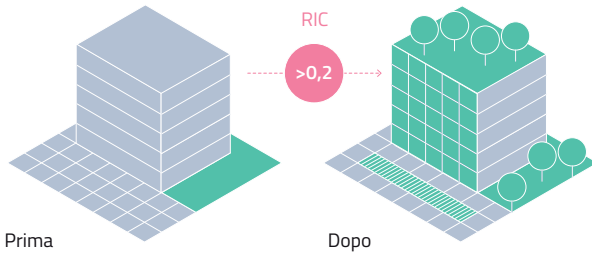
Prima

Dopo

### Minimizzare le emissioni CO2

#### PdR art.10

La minimizzazione delle emissioni di CO2, la riduzione o il raggiungimento della neutralità carbonica, deve essere garantita negli interventi edilizi attraverso l'integrazione di soluzioni ad elevate prestazioni energetiche, interventi di rinaturalizzazione, l'utilizzo di tecnologie per la riduzione dei consumi idrici e di materiali a contenuto riciclato, finiture superficiali con alta riflettanza solare, soluzioni per la mobilità sostenibile.



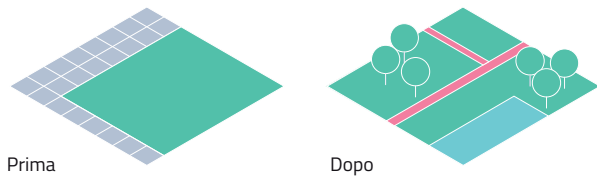
Prima

Dopo

### Indice di "riduzione impatto climatico"

#### PdR art.10

La qualità ambientale ed il miglioramento delle capacità di adattamento al cambiamento climatico sono raggiungibili anche attraverso il miglioramento del drenaggio e del microclima urbano e l'innalzamento degli standard abitativi nell'ambiente urbano. A questo scopo il Piano introduce il rispetto di un indice di riduzione dell'impatto climatico che definisce il rapporto tra superfici verdi, intese come insieme di spazi aperti permeabili e semipermeabili, coperture e pareti, e la superficie interessata dall'intervento edilizio.



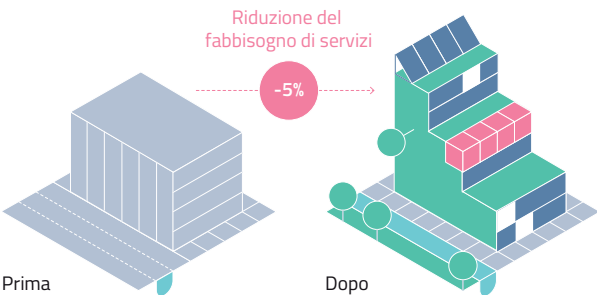
Prima

Dopo

### Sostegno alla realizzazione del futuro Parco Metropolitan

#### PdR art.10

Le risorse provenienti dalla possibilità di monetizzare gli interventi richiesti dalla minimizzazione delle emissioni di CO2 e dalla riduzione dell'impatto climatico concorrono alla realizzazione del futuro Parco Metropolitan e degli interventi di de-pavimentazione nelle aree individuate dalle Infrastrutture verdi e blu.



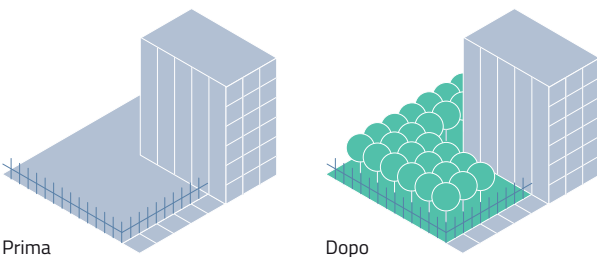
Prima

Dopo

### Servizi ecosistemici

#### PdS artt. 8 e 10

Il Piano ammette la possibilità di computare tra le dotazioni territoriali connesse agli interventi di trasformazione edilizia e urbanistica, i servizi ecosistemici ovvero interventi di riduzione delle emissioni clima alteranti, il presidio e il miglioramento della permeabilità dei suoli e delle capacità di adattamento, il rafforzamento della biodiversità, la forestazione urbana, la rinaturalizzazione e il ripristino di corsi d'acqua tombinati.



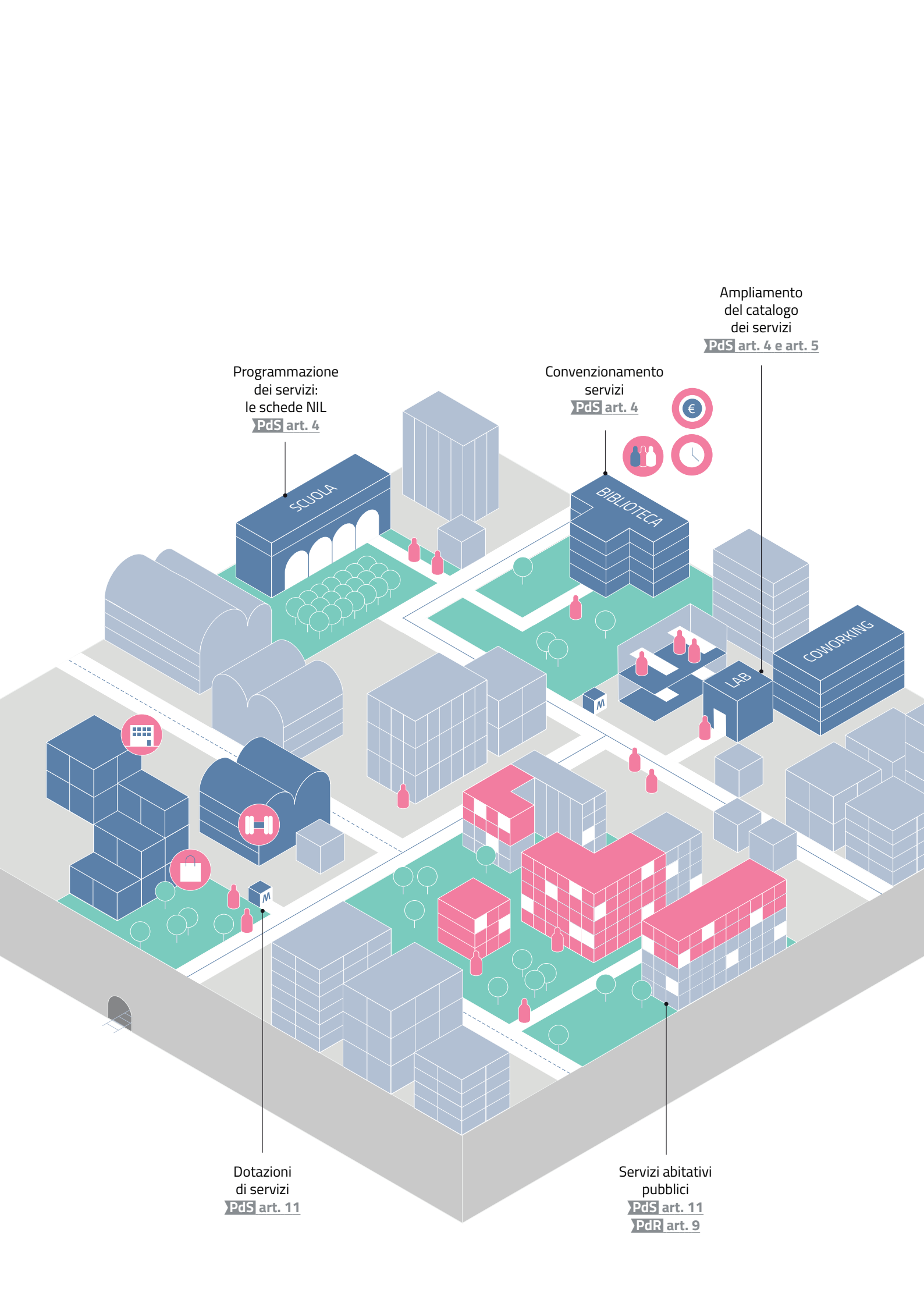
Prima

Dopo

### Forestazione urbana

#### PdR art.10

La nuova disciplina urbanistica considera gli interventi di forestazione urbana su area privata, che concorrono al soddisfacimento degli obblighi di minimizzazione della CO2 e di riduzione dell'impatto climatico, ai fini del calcolo della dotazione di servizi connessa alla realizzazione delle funzioni urbane. Uno specifico accordo convenzionale con l'Amministrazione Comunale consentirà di stabilire le condizioni di gestione e manutenzione (obbligo di mantenimento e eventuale sostituzione in caso di malattia o disseccamento).



Programmazione  
dei servizi:  
le schede NIL  
**PdS art. 4**

Convenzionamento  
servizi  
**PdS art. 4**

Ampliamento  
del catalogo  
dei servizi  
**PdS art. 4 e art. 5**

Dotazioni  
di servizi  
**PdS art. 11**

Servizi abitativi  
pubblici  
**PdS art. 11**  
**PdR art. 9**

## 7 Adattarsi ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini

Milano 2030 sarà caratterizzata da una nuova e diversa domanda di servizi: insieme a un progressivo mutamento della popolazione, già in atto, ci sarà una redistribuzione dei residenti e della loro composizione sociale all'interno della città. Occorrerà lavorare sul fronte della **riqualificazione dei servizi esistenti** e sull'adattamento dell'offerta, ridefinendo la nuova programmazione.

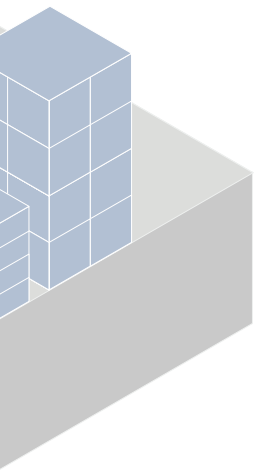
La riforma del welfare locale va affrontata in una prospettiva di "appropriatezza della risposta", di territorialità, di residenzialità, di domiciliarità. Inoltre, temi quali emarginazione ed esclusione sociale, richiedono servizi dedicati (Welcome Center, Relocation Center).

L'offerta culturale, determinante nel definire il profilo di Milano come città a vocazione internazionale, ha ruolo anche nelle **pratiche di inclusione sociale**. L'obiettivo riguarda direttamente la generazione di welfare culturale di qualità, aperto alla contaminazione fra settori creativi: hub diffusi nei quartieri, spazi multidisciplinari, rete di depositi museali visitabili al pubblico, strutture logistiche e di backstage delle grandi eccellenze cittadine, public library (community center).

Emergono, inoltre, bisogni legati ad una maggiore **diffusione territoriale di alcuni servizi** al cittadino per riequilibrare l'attuale presenza, prevedendo servizi medici sussidiari ai servizi sportivi.

Il Piano definisce spazialmente unicamente le previsioni per verde e infrastrutture, i "servizi localizzati", quali elementi di disegno del progetto di città. Conferma al contempo la forte matrice sussidiaria: i servizi alla persona, i "servizi da localizzare", sono infatti valutati in funzione dei bisogni, con l'obiettivo di definirli nel tempo e in rapporto alle reali trasformazioni. I servizi possono dunque essere liberamente realizzati in tutta la città, dal pubblico e dai privati, attraverso meccanismi convenzionali.

Al fine di monitorare e rendere efficiente l'offerta, sono stati rinnovati i due strumenti cardine del Piano dei Servizi: il "**Catalogo dei servizi**", che rappresenta l'offerta potenziale, e le "**schede NIL**", che rilevano, in modo dinamico, l'offerta esistente di servizi. L'idea di progettare la città per quartieri, non solo consente un bilanciamento tra la dimensione urbana di Milano e il suo territorio, ma corrisponde ad una riflessione progettuale volta a costruire un sistema di spazi pubblici di qualità e in equilibrio tra loro, distribuiti capillarmente su tutto il territorio urbano, riutilizzando strutture inutilizzate o sottoutilizzate, beni confiscati alle mafie, patrimoni degli enti non governativi, immobili sfitti o invenduti di proprietà pubblica o privata.



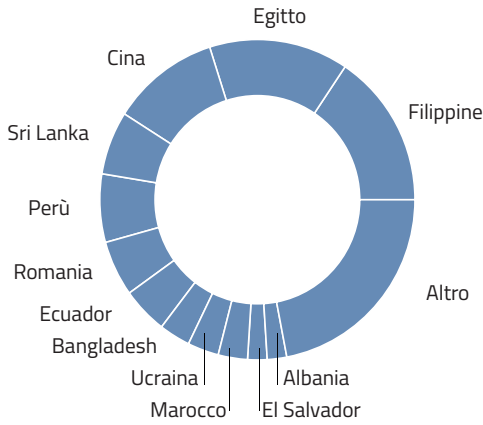


**Demografia**

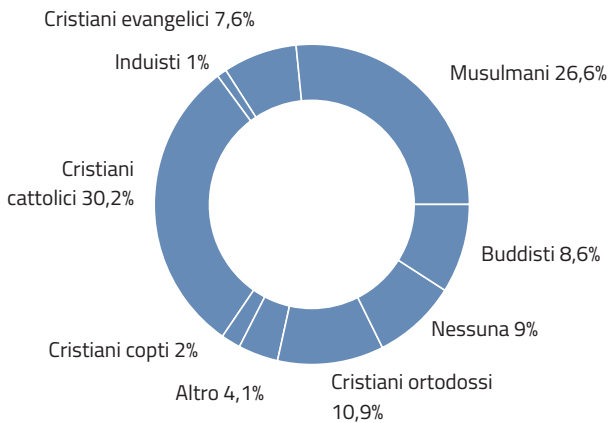
*Nuclei familiari*

**674.016** famiglie al 2015  
**729.780** famiglie previste per il 2030

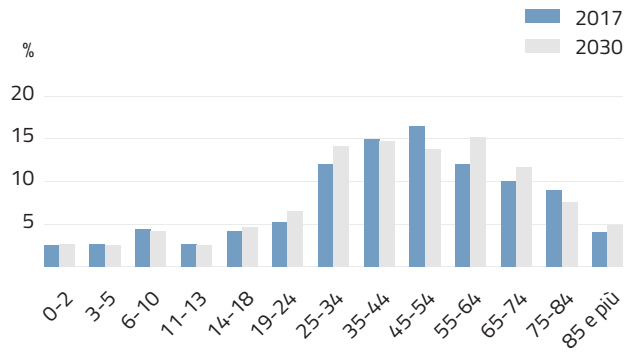
*Residenti stranieri: cittadinanza, 2017*



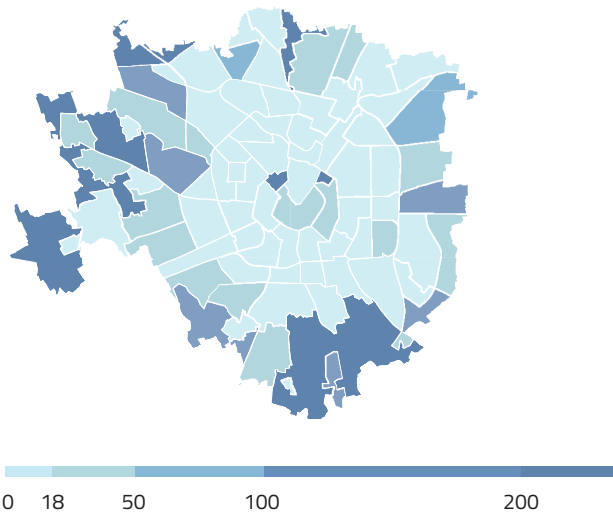
*Residenti stranieri: appartenenza religiosa, 2016*



*Popolazione per classi d'età*



**Dotazioni pubbliche (m<sup>2</sup>/ab) per NIL**



*Scuole, 2018*

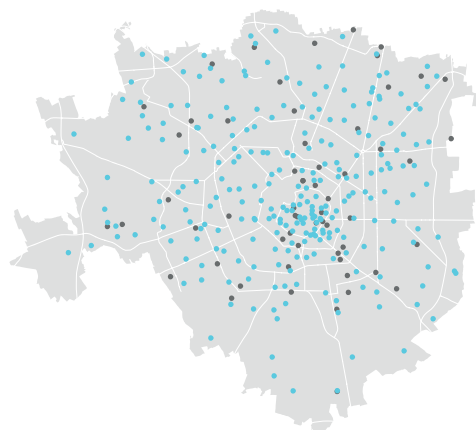
**844** scuole, di cui:  
**305** dell'infanzia  
**216** primarie  
**141** secondarie di I grado  
**182** secondarie di II grado

**26** biblioteche pubbliche con **2.484** posti a sedere  
**23** mercati comunali coperti  
**91** mercati settimanali

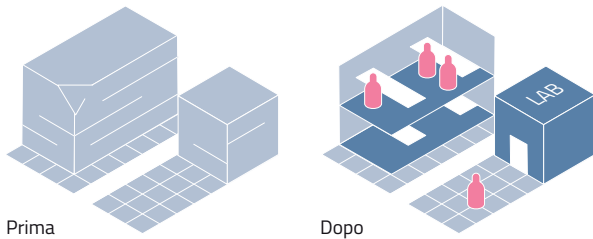
**Piano per le attrezzature religiose, PAR**

La LR 2/2015, che ha modificato la LR 12/2005, ha introdotto sostanziali modifiche alle disposizioni relative alla realizzazione di edifici destinati al culto religioso.

Le aree che accolgono attrezzature religiose o che sono destinate alle attrezzature stesse sono specificamente individuate nel PAR, dove vengono dimensionate e disciplinate sulla base delle esigenze locali, valutate le istanze avanzate dagli enti delle confessioni religiose. Il PAR mappa 301 attrezzature religiose esistenti, prima della entrata in vigore della LR 2/2015, e individua 20 nuove aree destinate a future attrezzature religiose, di cui 18 aree delle singole confessioni religiose e 2 aree di proprietà comunale da assegnare mediante avviso pubblico.



● Luoghi di culto della religione cattolica  
● Luoghi di culto di religione non cattolica



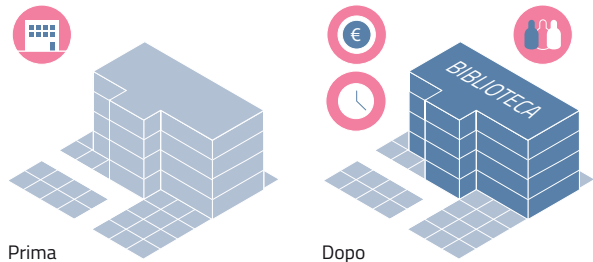
Prima

Dopo

### Ampliamento del catalogo dei servizi

**PdS artt. 4 e 5**

Al fine di consentire una maggiore flessibilità ed un più efficace recepimento delle attività e delle proposte di interesse pubblico, il Piano modifica il Catalogo dei servizi includendo nuove categorie ad alto contenuto innovativo, imprese sociali e servizi pubblici per il lavoro che sono emersi nella scena urbana negli ultimi anni. Il Catalogo è riarticolato e semplificato, consentendo una maggiore dinamicità e flessibilità di modifica fra le differenti tipologie di servizio.



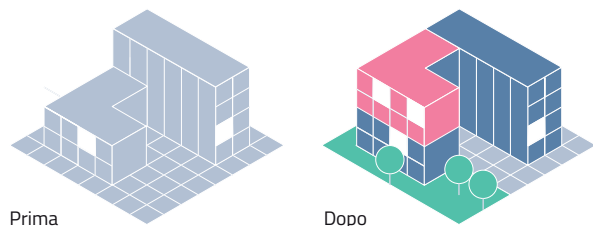
Prima

Dopo

### Convenzionamento servizi

**PdS art.4**

Il Piano supporta le iniziative da parte di soggetti privati esplicitando i criteri di convenzionamento dei servizi di interesse pubblico o generale. I criteri per la loro valutazione riguardano la qualità della prestazione, l'accessibilità a garanzia di utenze indicate dall'Amministrazione, regimi tariffari, adesione a iniziative e disponibilità di spazi per attività promosse dal Comune, la relazione con il territorio e il quartiere, l'equilibrio economico fra benefici pubblici e vantaggi privati.



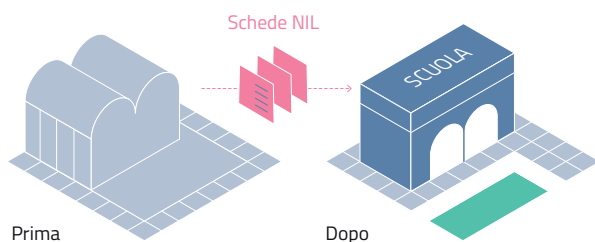
Prima

Dopo

### Servizi abitativi pubblici

**PdS art.11** **PdR art.9**

Il Piano, per moltiplicare le forme di attuazione dell'edilizia in locazione a canone sociale, sceglie di inserire la categoria dei "servizi abitativi pubblici" e i "servizi abitativi sociali" all'interno dei servizi di interesse pubblico e generale. La loro realizzazione può essere infatti alternativa alla dotazione dei servizi richiesta per gli interventi di edilizia residenziale sociale e in generale per la realizzazione di tutte le funzioni urbane. E' inoltre previsto l'obbligo di realizzazione di quote ERP in presenza di finanziamento pubblico a superamento dell'IT massimo.



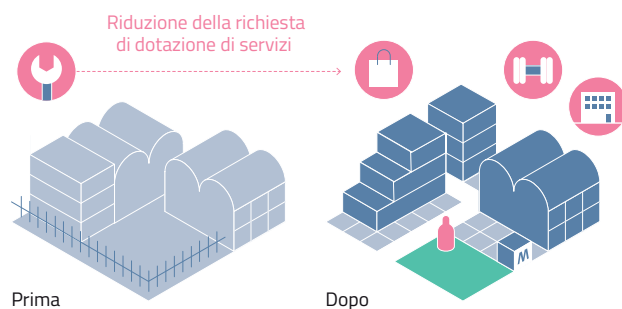
Prima

Dopo

### Programmazione dei servizi: le schede NIL

**PdS artt.4 e 5**

Le schede Nuclei di Identità Locale del PGT costituiscono un fondamentale strumento di conoscenza delle realtà dei quartieri, di verifica e consultazione di informazioni utili per la programmazione dei servizi. Il Piano ne riorganizza i contenuti, ne migliora la consultazione costruendo un sistema informativo in grado di essere aggiornato ed implementato. Le schede individuano anche le trasformazioni in corso e gli interventi previsti dal Piano Triennale delle Opere Pubbliche.



Prima

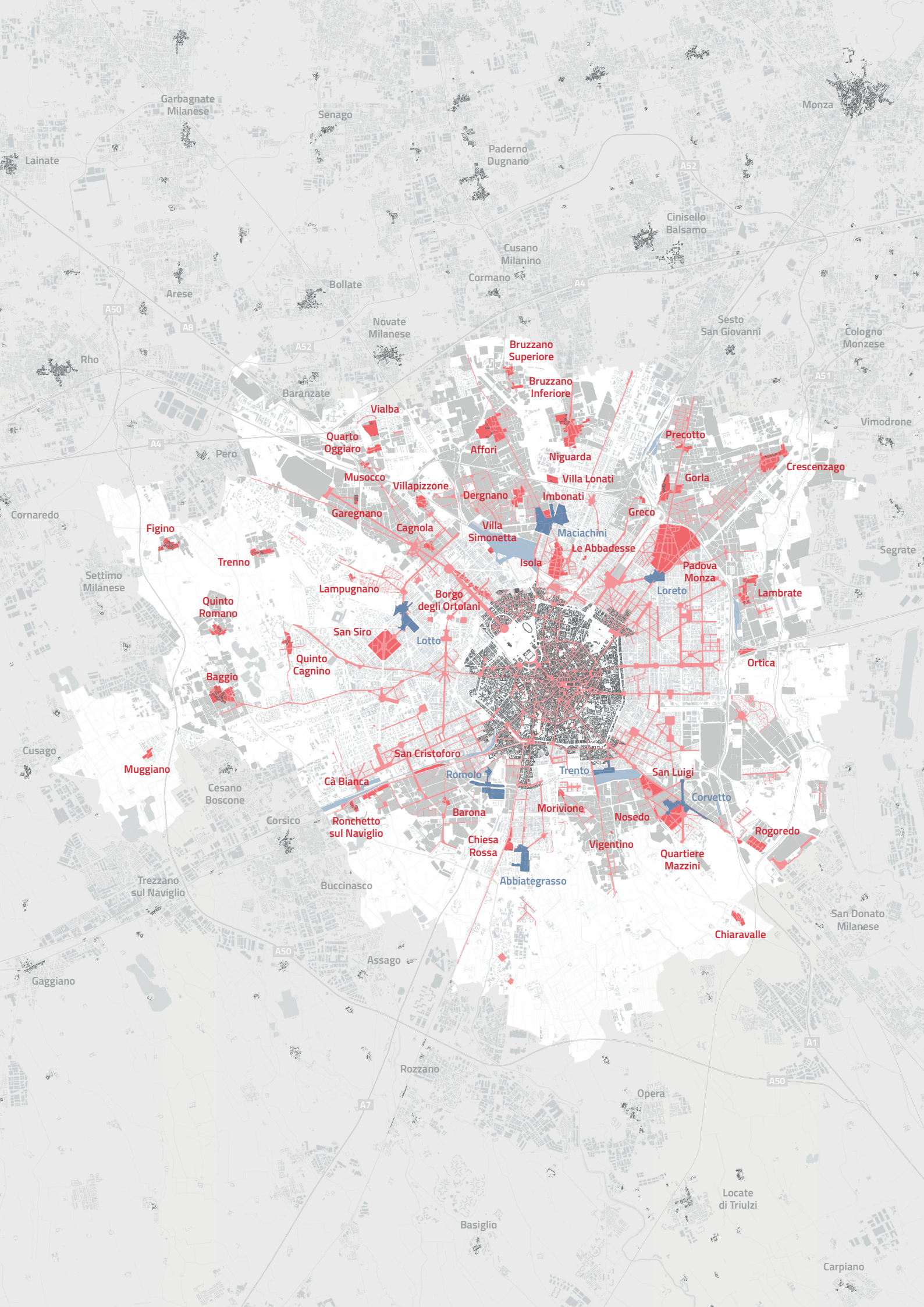
Dopo

### Dotazioni di servizi

**PdS art.11**

La ridefinizione del fabbisogno di servizi richiesti dalle funzioni urbane negli interventi di cambio d'uso è stata guidata da due obiettivi. Rendere compartecipi in misura contenuta tutti gli interventi all'incremento delle dotazioni urbane, facendo salva una soglia minima di SL al di sotto della quale gli interventi non esprimono nuovo fabbisogno. Agevolare questi interventi negli ambiti oggetto di rigenerazione scondando parte delle dotazioni richieste.







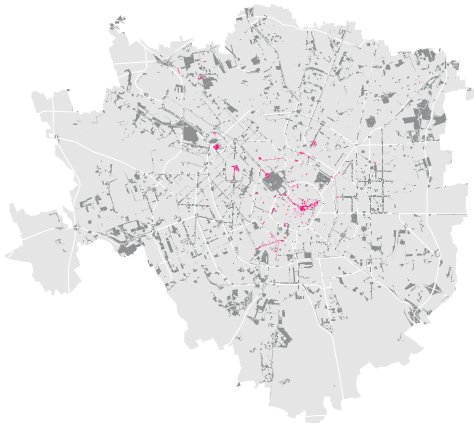
## 8 Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune

La fase di crescita di Milano si esprime nella trasformazione fisica della città: non solo il suo "skyline", ma soprattutto la "riscoperta" dello spazio pubblico. Nuovi spazi urbani, piazze e luoghi di aggregazione rappresentano l'elemento simbolo dei grandi interventi di rigenerazione che hanno inciso sulla dimensione strutturale di Milano, allargandone il centro a partire dalla vocazione pedonale. Basti pensare alla **pedonalizzazione** di Piazza Castello e alla Darsena, a Piazza Aulenti e alla Biblioteca degli Alberi o, in prospettiva, ai quasi settecentomila metri quadrati di verde e spazi pubblici previsti negli scali ferroviari.

Il rapporto tra il vuoto degli **spazi aperti** ed il pieno degli edifici è determinante per la qualità urbana e la vivibilità della città. Accorciare i tempi di spostamento a piedi, con sezioni stradali pensate per una mobilità più inclusiva, significa ridurre le distanze sociali verso una città multicentrica, in grado di valorizzare i suoi quartieri e le persone che la abitano. Con questo approccio il Piano pone lo **spazio pubblico al centro della rigenerazione**. La sua profonda e sostanziale riqualificazione è condizione fondante per il ripensamento di **sette piazze** – Loreto, Maciachini, Lotto, Romolo, Abbiategrasso, Trento e Corvetto. Si tratta di luoghi inconclusi, tra centro e quartieri periferici, punti di discontinuità della rete pedonale interamente dedicati all'automobile, in cui la qualità del progetto orientato ad incrementare la permeabilità e la percorribilità pedonale e ciclabile è condizione non eludibile per accedere a possibili interventi di densificazione, analogamente a quanto previsto per la rigenerazione dei nodi di interscambio. L'attenzione alle persone diventa fattore cruciale nella progettazione urbana a partire dalla morfologia insediativa. Il Piano si pone l'obiettivo di identificare una serie di luoghi per la costruzione di una rete a vocazione pedonale, in cui individuare interventi di **moderazione del traffico** e di cura urbana che riconducano a nuovi valori qualitativi, in coordinamento con la pianificazione delle opere pubbliche e degli interventi di manutenzione. Una rete di punti e assi concepita come struttura portante della vita urbana collettiva, al centro dei quartieri, a partire dai nuclei storici esterni, che faccia emergere le identità locali e faciliti le regole d'insediamento del **piccolo commercio, le attività artigianali e dei servizi**, anche privati, al piano terra. L'idea è che si possano coniugare fronti urbani attivi e vitalità nello spazio aperto per rumanizzare la città, favorendo lo sviluppo e la diffusione dei distretti commerciali naturali, a partire dai Distretti Urbani del Commercio - DUC individuati limitando le grandi strutture di vendita e centri commerciali classificati come Grandi Strutture di vendita attraverso nuove prescrizioni. Entro la stessa logica si inserisce anche il progetto di Riapertura Navigli, nel quale l'acqua e gli interventi connessi definiscono le condizioni per una estesa riduzione della mobilità privata motorizzata all'interno della cerchia a favore di sistemi di trasporto pubblico sostenibili.

- Nuclei Storici Esterni
- Spazi a vocazione pedonale
- Nuclei di Antica Formazione
- Ambiti di Rinnovamento Urbano
- Piazze
- Scali ferroviari

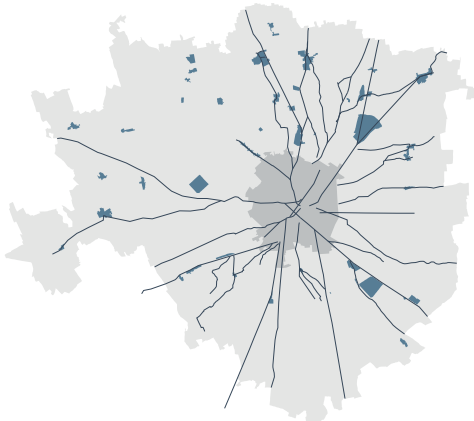
**Parchi e giardini urbani esistenti**



- Verde fruibile
- Verde e mobilità
- Area pedonale

**Nuclei esterni e assi storici**

*Carta del paesaggio*



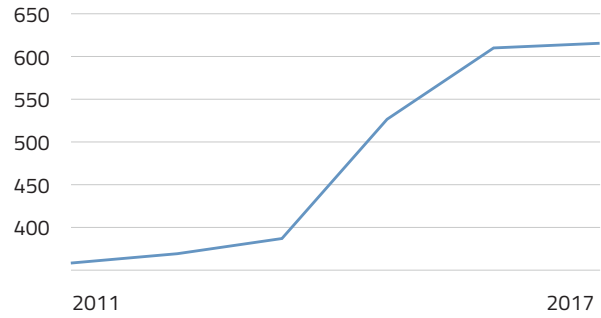
- NAF - Nuclei di antica formazione
- Nuclei storici esterni
- Radiali storiche

**La piazza al centro del quartiere**

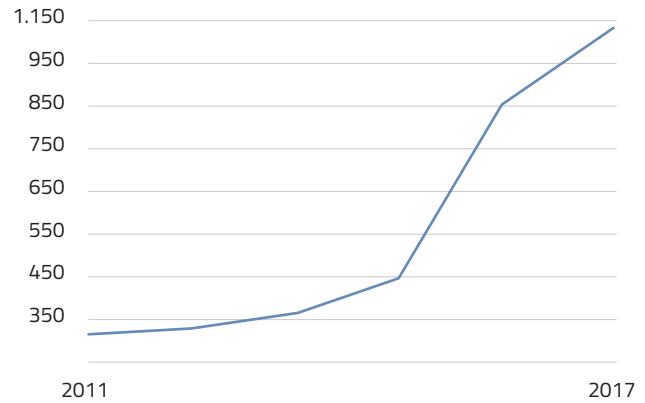
Dal 2011 a oggi si contano più di 50 piazze oggetto di interventi di riqualificazione diffusi, realizzati o programmati, in centro come negli altri quartieri. Un processo lungo un decennio, per punti e assi, di riqualificazione dell'ossatura fondamentale della città, a partire dallo spazio pubblico, che sta raddoppiando la disponibilità di aree pedonali. Un disegno di città orientato a incrementare il benessere, la qualità della vita, rafforzare le identità locali di quartiere, contrastare l'isolamento e la stigmatizzazione dei nuclei urbani periferici, favorire lo spazio pedonale e la mobilità dolce, accrescere attrattività, bellezza e vivibilità della città, favorire il commercio locale e il turismo, la sicurezza, la coesione e l'inclusione sociale.

**Aree a pedonalità privilegiata**

*Aree pedonali (migliaia di m<sup>2</sup>)*



**Zone 30 (migliaia di m<sup>2</sup>)**



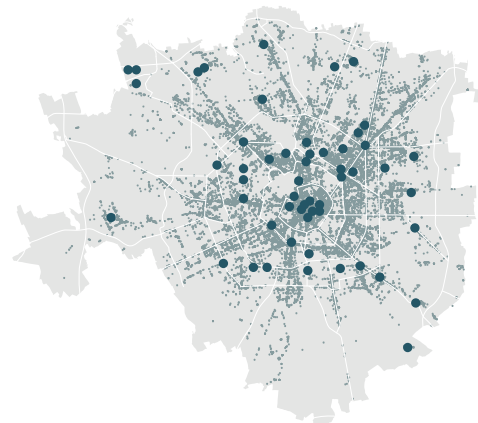
**Ciclabilità**

*Bike sharing, 2017*

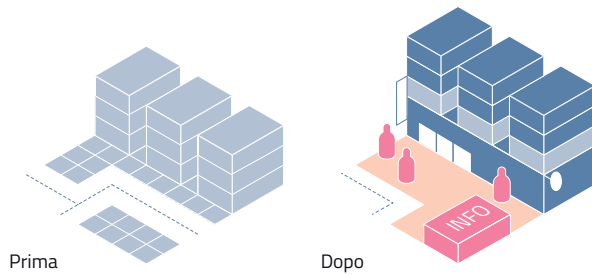
- 280** stazioni
- 4.285.017** prelievi annui
- 57.021** utenti
- 4.650** bici bikeMi
- 12.000** bici free floating

*Piste ciclabili, 2017*

- 218** km di piste ciclabili
- +59%** dal 2011 al 2017



- Progetti di piazze
- Esercizi di vicinato



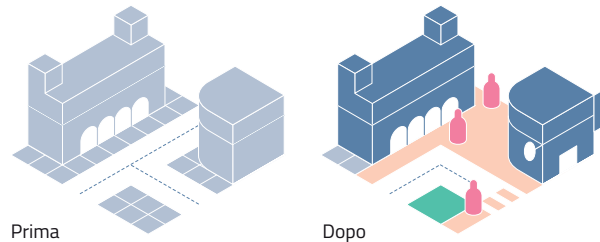
Prima

Dopo

## Piazze

### [PdR art. 15](#)

Loreto, Maciachini, Lotto, Romolo, Abbiategrasso, Trento e Corvetto sono spazi urbani oggi snodi di traffico, passaggi tra centro e periferia. Per questi spazi è necessaria una profonda trasformazione. La possibilità di densificazione delle cortine edilizie consente la realizzazione di spazi di centralità in cui infrastrutture di trasporto pubblico e mobilità veicolare coesistono con spazi per i pedoni, nuove funzioni affacciate sullo spazio pubblico, aree verdi e nuove relazioni con gli ambiti urbani circostanti.



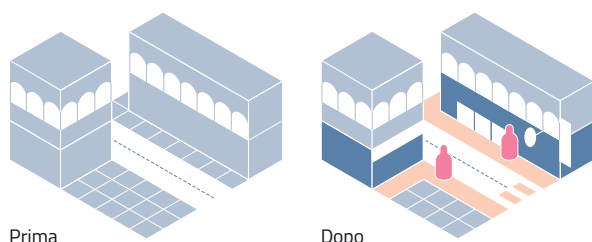
Prima

Dopo

## Nuclei storici esterni e spazi a vocazione pedonale

### [PdR art. 15](#)

I Nuclei storici esterni e gli Spazi a vocazione pedonale individuano, entro contesti differenti, sistemi articolati di spazi pubblici, tessuti e fronti edilizi, anche interni a quartieri popolari storici, oggi non adeguatamente integrati e valorizzati. Su questi spazi il Piano individua la necessità di realizzare una struttura portante della vita urbana collettiva che si fonda sulla identità dei quartieri.



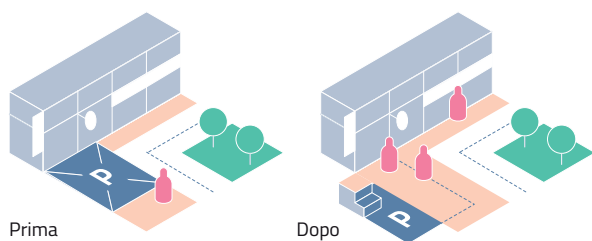
Prima

Dopo

## Valorizzazione dei piani terra

### [PdR art. 15](#)

Nuclei storici esterni e Spazi a vocazione pedonale identificano punti privilegiati di nuova cura urbana. La ridefinizione del rapporto tra strada e piani terra dei fronti edilizi è centrale. Oltre agli interventi rivolti al contenimento del traffico veicolare e alla valorizzazione dello spazio per il pedone, il Piano sostiene la tutela e la realizzazione di esercizi di vicinato, attività artigianali, servizi privati e esercizi di somministrazione posti in affaccio sullo spazio pubblico, per i quali si prevede la possibilità di scomputo della SL.



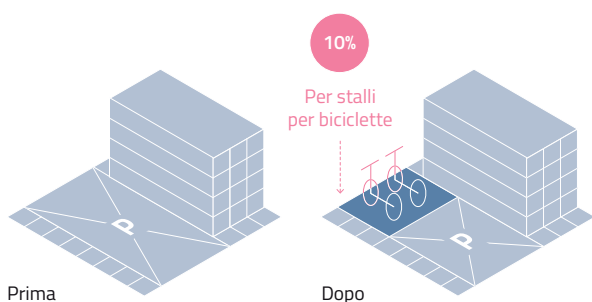
Prima

Dopo

## Parcheggi privati e commercio

### [PdR art. 31](#)

Le funzioni commerciali sono centrali nella costruzione della qualità degli spazi urbani. La nuova disciplina urbanistica elimina l'obbligatorietà della dotazione di parcheggi privati in corrispondenza di aree con limitazioni del transito veicolare a favore della mobilità pedonale. All'esterno di queste, le dotazioni laddove possibile si realizzano non a raso ma in sottosuolo o in struttura soprasuolo entro l'involucro dell'edificio non prospiciente lo spazio pubblico. In caso di realizzazione di un parcheggio a raso e, nei casi di interventi di manutenzione straordinaria di uno esistente l'area a parcheggio dovrà essere piantumata.



Prima

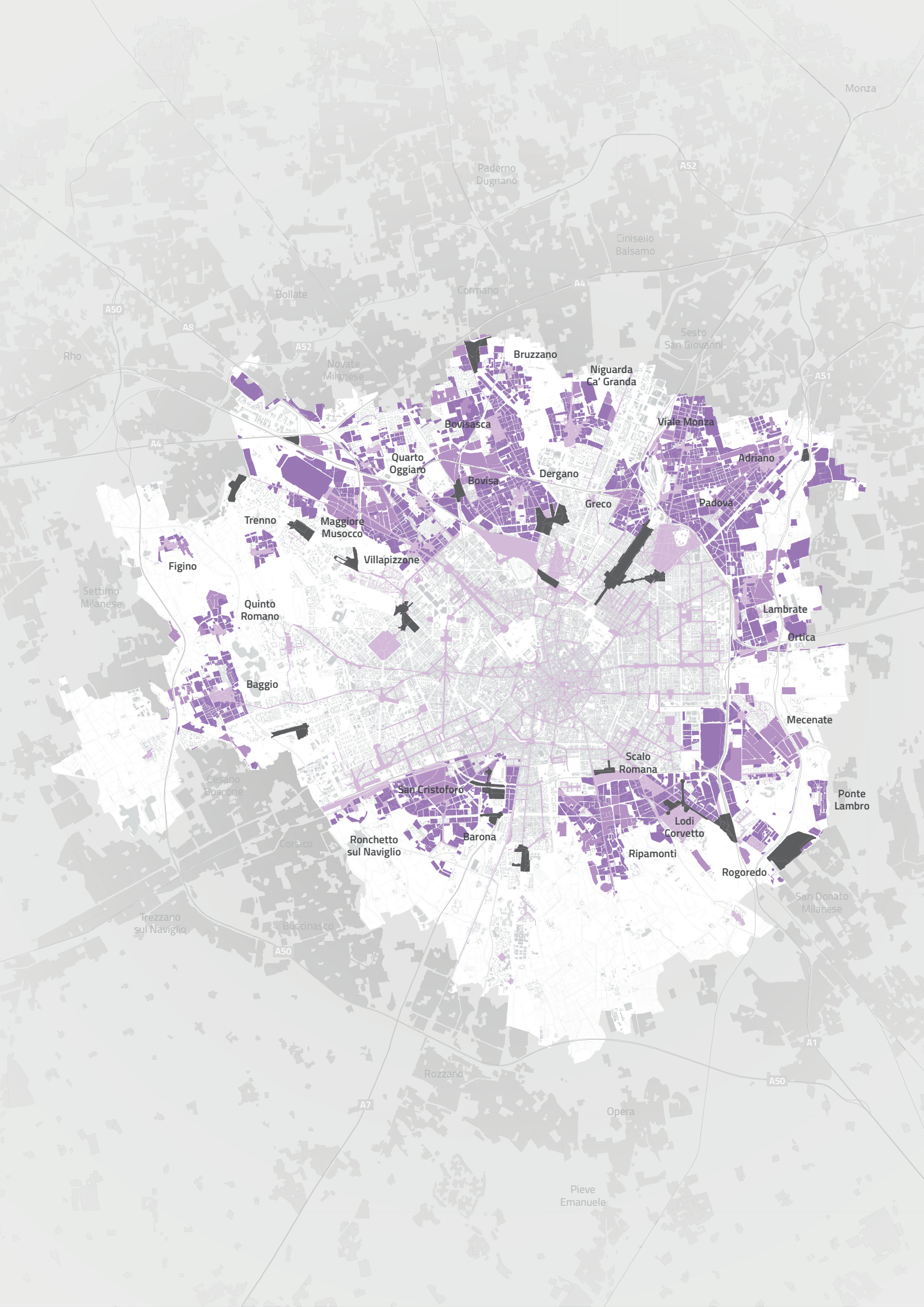
Dopo

## Parcheggi per biciclette

### [PdS art. 11](#) [PdR artt. 12 e 31](#)

La rete della mobilità ciclabile si consolida e si estende all'interno del territorio comunale. Nelle superfici per parcheggi pubblici o di uso pubblico richieste all'interno della dotazione di servizi, per piani attuativi e permessi di costruire convenzionati, deve essere garantita una percentuale minima destinata allo stallo delle biciclette. Allo stesso scopo entro la dotazione di parcheggi privati deve essere prevista una quota di spazi per il parcheggio delle biciclette e di mezzi che utilizzano fonti energetiche rinnovabili.





## 9 Rigenerare la città. Le periferie al centro

Per costruire la Milano del 2030 è necessario “fare selezione” e individuare obiettivi e priorità. Affrontare le criticità ambientali, a partire dalla **tutela del suolo e delle acque**; rispondere alle istanze di riqualificazione dello **spazio pubblico** e del **patrimonio edilizio**, riequilibrando condizioni critiche dell’**abitare** che contraddistinguono parti periferiche della città; far fronte ad aspetti di degrado urbano e sociale, valorizzando il capitale fisico-sociale esistente e guidando in maniera sapiente i trend di crescita. L’articolazione di questa idea di città richiede che la costruzione del nuovo Piano non si basi più su una tradizionale individuazione di grandi Ambiti di trasformazione, circoscritti, unitari e al contempo estranei ai tessuti urbani.

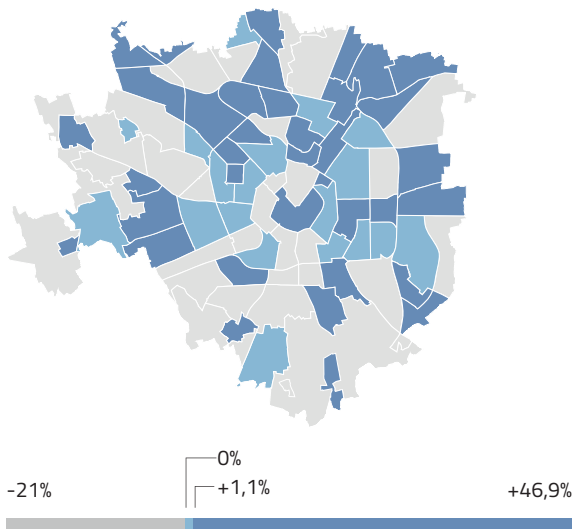
L’idea di città per Milano 2030 si costruisce attraverso una nuova forma di piano, un Piano rigenerativo. Un Piano urbanistico che riconosce articolati ambiti urbani poco consolidati, posti ai margini della città, entro cui ricomporre gli spazi di frattura con gli ambiti più centrali ed istituire nuove relazioni con la scala metropolitana, sostenendo modalità di riuso, riciclo e rinnovamento urbano. Un Piano che promuove in maniera estensiva interventi di **rigenerazione urbana e ambientale** ripetibili, di complessità limitata, in una prospettiva evolutiva incrementale, capaci di fare rete, profondamente incisivi sulla qualità urbana anche con minime modificazioni degli involucri edilizi. Un Piano che definisce articolati dispositivi rigenerativi coinvolgendo una pluralità di spazi, non solo dismessi o sottoutilizzati: dal patrimonio edilizio generato nelle stagioni delle grandi espansioni urbane, agli spazi aperti e costruiti degradati, dai nuclei urbani esterni densi di storia e di identità, agli spazi pubblici asserviti alla circolazione delle automobili e alle aree con usi agricoli poste ai margini dei grandi parchi. Poiché si ritiene fondamentale per la rinascita dei quartieri periferici puntare su una maggior cura e attenzione della condizione giovanile e delle attività educative e sportive che si possono praticare in tali quartieri, il Documento di Piano del PGT fissa come prioritario, all’interno delle convenzioni tra Comune e gli operatori titolari di concessioni, indirizzare le risorse degli oneri di urbanizzazione verso la riqualificazione degli edifici scolastici comunali e la realizzazione di nuovi impianti sportivi o la manutenzione di quelli esistenti.

Strategie di rigenerazione in grado di dare risposte alle istanze emergenti da una così articolata varietà di spazi e di popolazioni che li abitano richiedono il **concorso di differenti progettualità** e di un attento lavoro di **coordinamento**. Le capacità di trattamento e le tecniche disponibili spesso superano quelle dello strumento di pianificazione come reso possibile dall’attuale quadro legislativo. A questo scopo il Piano per Milano 2030 fa proprie le progettualità già avviate dall’Amministrazione Comunale e propone di indirizzare quelle future, ponendosi così come strumento operativo fin nelle sue fasi di costruzione. I progetti relativi ad Accordo Scali, Riapertura Navigli, Riconnettimi, ReLambro, Rotaie Verdi, Parco lineare del Naviglio Grande, Reinventing Cities, Sharing City, PON Metro, su tutti, hanno messo in atto specifici strumenti e tattiche di rigenerazione che richiedono, per il prossimo futuro, di essere estesi e rafforzati entro un quadro di sinergia e coerenza proprio del Piano urbanistico.

- Ambiti di Rinnovamento Urbano
- Rigenerazione Ambientale
- Altri ambiti di rigenerazione
- Piazze e Nodi di Interscambio
- Tessuti urbanizzati esterni al Comune

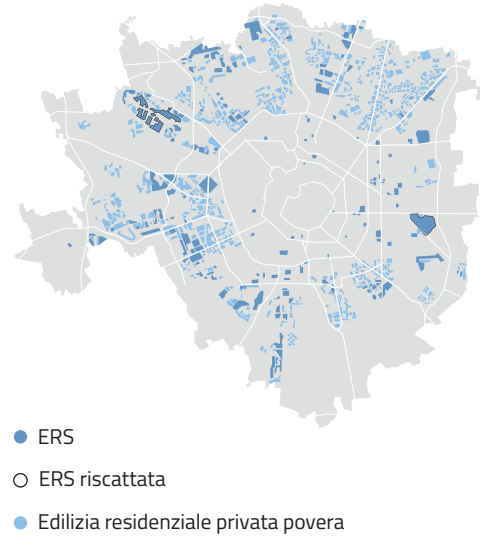
## Demografia

Variatione densità abitativa per NIL, 2013-2017

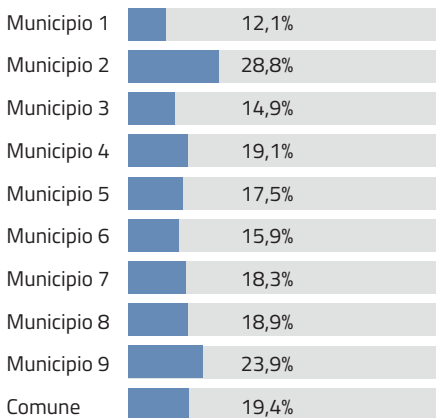


## I luoghi della rigenerazione

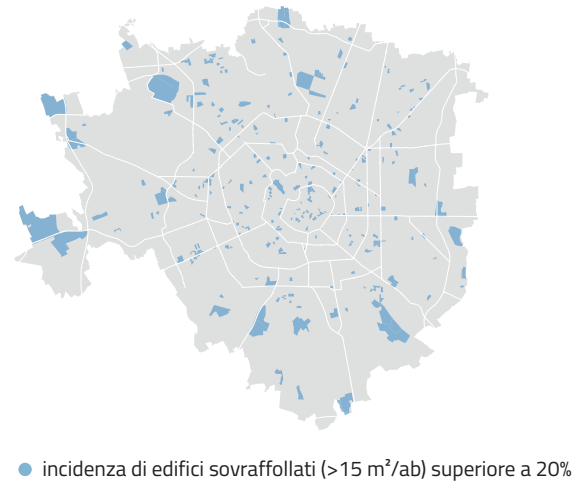
Edilizia residenziale



Quota popolazione straniera, 2017



Indice di sovraffollamento, 2011

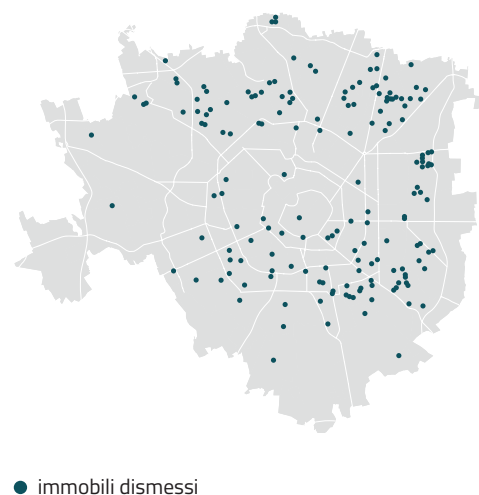


## Edifici e aree in stato di degrado

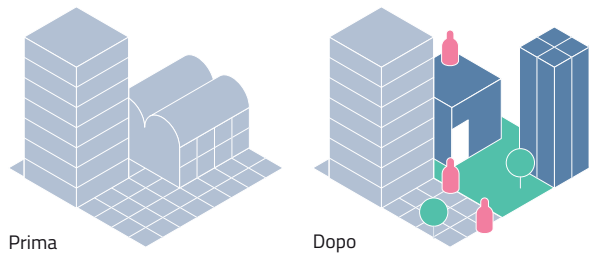
L'Amministrazione Comunale dal 2014 ha attivato la mappatura e il censimento degli edifici e delle aree in stato di degrado e inutilizzo. Tale attività conoscitiva rappresenta una prima fase di un lavoro più ampio finalizzato a contrastare il degrado del tessuto urbano della città esistente.

L'elenco degli edifici è stato composto a partire dalle rilevazioni effettuate da Municipi, Enti presenti sul territorio, Associazioni e cittadini. I luoghi sono mappati nella tavola R10 | Carta del consumo di suolo all'interno del PdR. L'originaria banca dati è in continua evoluzione ed aggiornamento.

Nel caso lo stato di degrado sia comprovato e non risultino azioni in essere o in programma per porvi rimedio, è stata avviata una procedura che prevede la richiesta alle proprietà di messa in sicurezza e di interventi manutentivi al fine di promuovere il recupero.

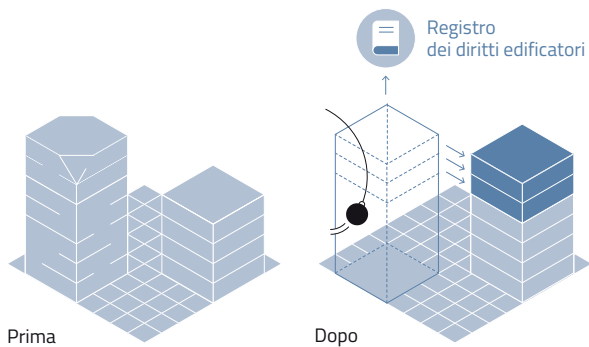






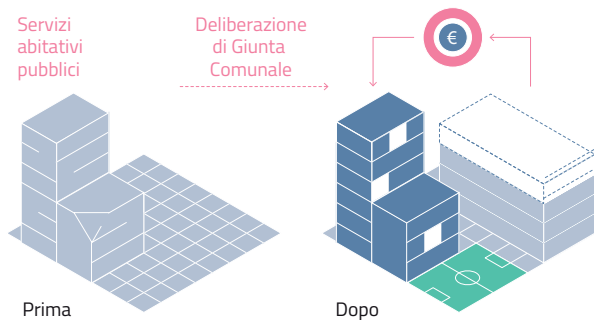
Prima

Dopo



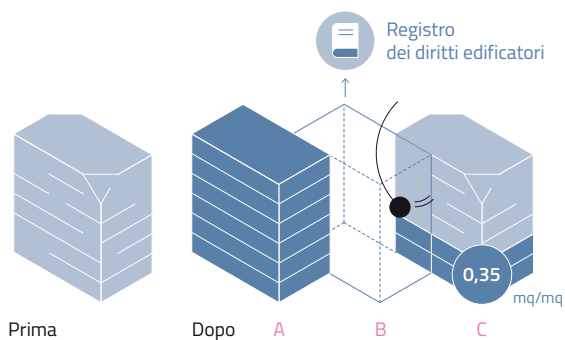
Prima

Dopo



Prima

Dopo



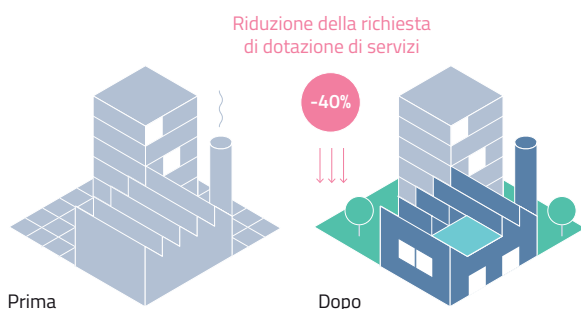
Prima

Dopo

A

B

C



Prima

Dopo

## Rigenerazione

**DdP art. 3**

**PdR art. 13**

**PdR art. 15**

Una serie articolata di aree è oggi caratterizzata da dismissione e sottoutilizzo di edifici e spazi aperti, bassa qualità dei suoli, condizioni dello spazio pubblico non adeguate. Gli ambiti della rigenerazione individuano queste aree e definiscono un insieme di dispositivi su spazi privati e pubblici, finalizzati ad attivare la riqualificazione e la riorganizzazione diffusa della città esistente e dell'ambiente urbano. All'interno degli Ambiti di Rigenerazione può essere utilizzata quota degli oneri di urbanizzazione e monetizzazioni derivanti da interventi da realizzarsi nel Municipio 1.

## Perequazione e trasferimento dei diritti edificatori

**PdR art. 15**

Al fine di facilitare gli interventi di adeguamento e rinnovamento del patrimonio edilizio esistente, il Piano consente il trasferimento dei diritti edificatori da pertinenza diretta ad altra pertinenza diretta, tutelando gli ambiti in cui è prioritaria l'esigenza di incentivare processi di de-urbanizzazione del suolo. Negli ambiti di rigenerazione ambientale sono agevolati il trasferimento dei diritti edificatori e la realizzazione di interventi di forestazione urbana.

## Facoltà di monetizzazione delle quote ERS

**PdR art. 15**

Le eventuali monetizzazioni degli obblighi di reperimento delle quote di edilizia residenziale sociale finalizzati alla riqualificazione dei servizi abitativi pubblici esistenti, seguono criteri e indirizzi basati almeno sui costi di realizzazione da individuarsi mediante apposita deliberazione della Giunta Comunale. In caso di monetizzazione è possibile procedere alla realizzazione di qualsiasi funzione urbana nell'ambito della medesima previsione quantitativa.

## Recupero degli edifici abbandonati e dismessi

**PdR art. 11**

Il recupero di aree e degli edifici dismessi equivale alla rimozione di situazioni di pericolo per la salute e la sicurezza urbana e di situazioni degrado ambientale e sociale. Per questi la nuova disciplina urbanistica definisce uno specifico dispositivo teso alla disincentivazione del mantenimento dello status quo, salvaguardando la volumetria esistente esclusivamente nei casi di recupero o di demolizione del manufatto che avvengano entro tempi certi.

## Dotazioni di servizi

**PdS art. 11**

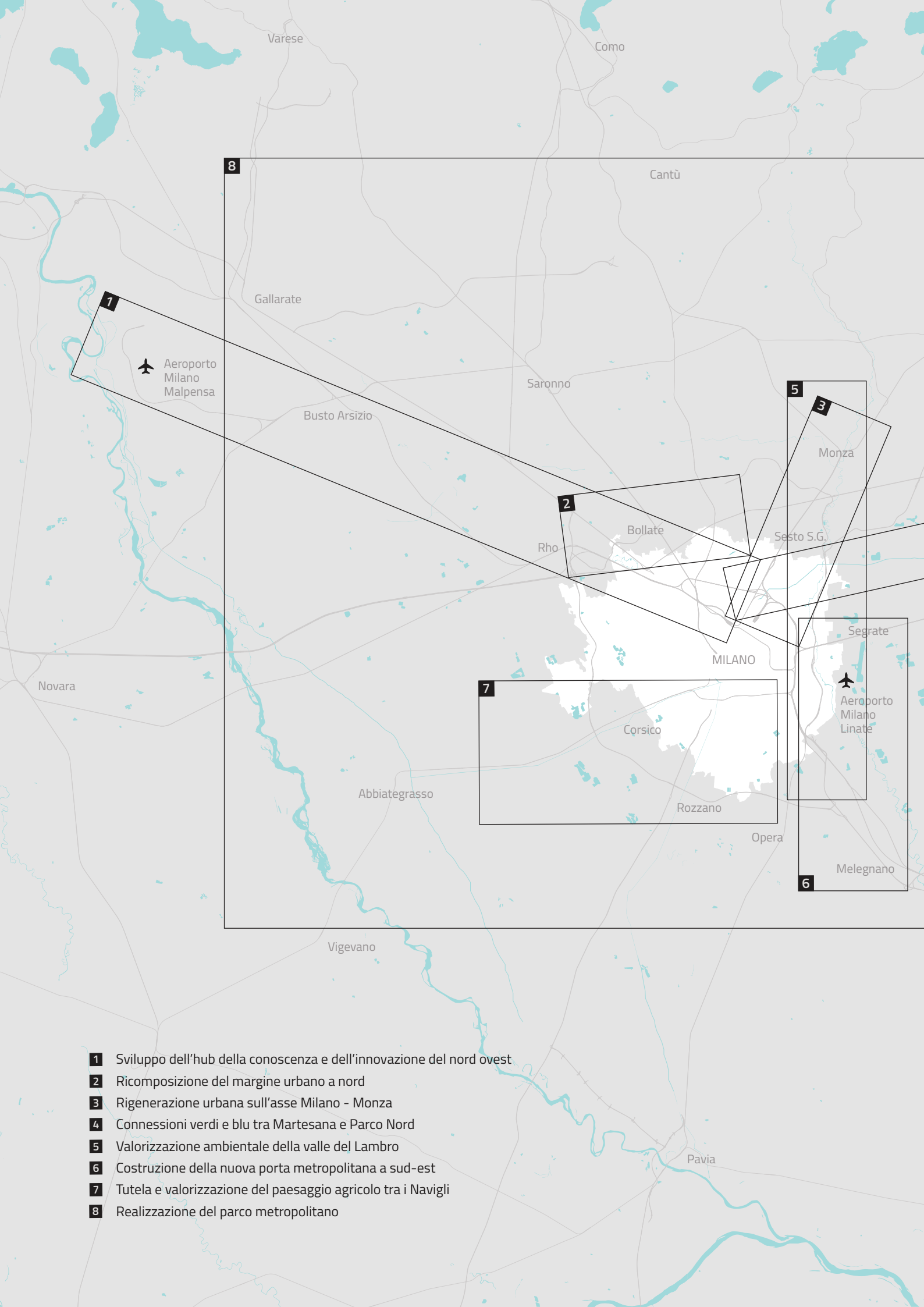
I territori della rigenerazione hanno manifestato una bassa propensione ad accogliere interventi edilizi in grado di rinnovare il patrimonio immobiliare esistente e portare nuova qualità negli spazi privati e pubblici. Il Piano, nel ridefinire le dotazioni di servizi connessi agli interventi edilizi, consente di rendere più attrattivi i territori della rigenerazione riducendo del 40% le quantità dovute per gli interventi con cambio di destinazione d'uso pur tutelando il mantenimento dei piccoli spazi commerciali posti al piano terra con affaccio sullo spazio pubblico.





# SPAZI





- 1** Sviluppo dell'hub della conoscenza e dell'innovazione del nord ovest
- 2** Ricomposizione del margine urbano a nord
- 3** Rigenerazione urbana sull'asse Milano - Monza
- 4** Connessioni verdi e blu tra Martesana e Parco Nord
- 5** Valorizzazione ambientale della valle del Lambro
- 6** Costruzione della nuova porta metropolitana a sud-est
- 7** Tutela e valorizzazione del paesaggio agricolo tra i Navigli
- 8** Realizzazione del parco metropolitano

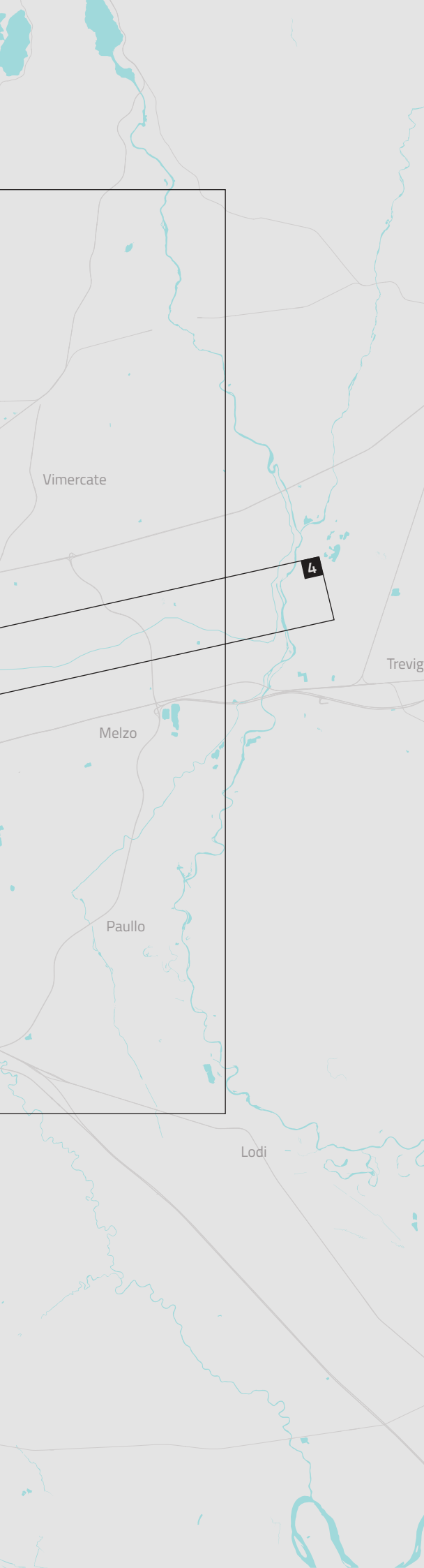
# Milano metropolitana

Milano 2030 è una città che si apre all'area metropolitana, delineando strategie e politiche che potranno essere alla base di **relazioni e accordi di scala vasta**.

Molteplici sono infatti le questioni che non possono essere trattate efficientemente alla sola scala comunale, anche quando quest'ultima ha la dimensione di Milano: la riorganizzazione dei grandi poli sanitari, dell'istruzione superiore e della ricerca scientifica, lo sviluppo di hub per l'innovazione e il trasferimento tecnologico, la localizzazione di impianti tecnologici e di importanti infrastrutture di servizio così come dei poli terziario-commerciali e delle piattaforme logistiche, le sistemazioni viarie di connessione territoriale, il trasporto pubblico e la mobilità insieme ai nodi di interscambio, il riassetto idrogeologico, il contrasto alle emissioni inquinanti, la tutela dell'ambiente, il sistema dei parchi, le emergenze paesistiche e le connessioni ecologiche, ecc.

Progetti di tale rilevanza costituiscono **occasione per riconfigurare l'assetto della città**, insieme a quello più ampio del campo metropolitano. Si tratta di grandi sfide bisognose di idee convincenti e di solida collaborazione interistituzionale, accompagnate da una regia pubblica in grado di garantire mutui vantaggi per una pluralità di attori.

Il PGT, nel mettere a fuoco ambiti di progetto rilevanti alla scala vasta, si propone di **rafforzare i processi di cooperazione e di co-pianificazione** con Città metropolitana, Comuni, Regione, autonomie funzionali e l'insieme delle rappresentanze sociali, che dovranno trovare opportuno trattamento in fase di costruzione del Piano Territoriale Regionale e del Piano Territoriale Metropolitano, nonché negli Accordi di Programma di eventuale futura definizione.



## Sviluppo dell'hub della conoscenza e dell'innovazione del nord ovest

Nell'ambito del Nord-Ovest si sta consolidando un hub della conoscenza e dell'innovazione. Per la trasformazione delle aree strategiche centrale sarà la capacità di mettere in rete le diverse opportunità e di coordinare l'azione di una pluralità di soggetti.

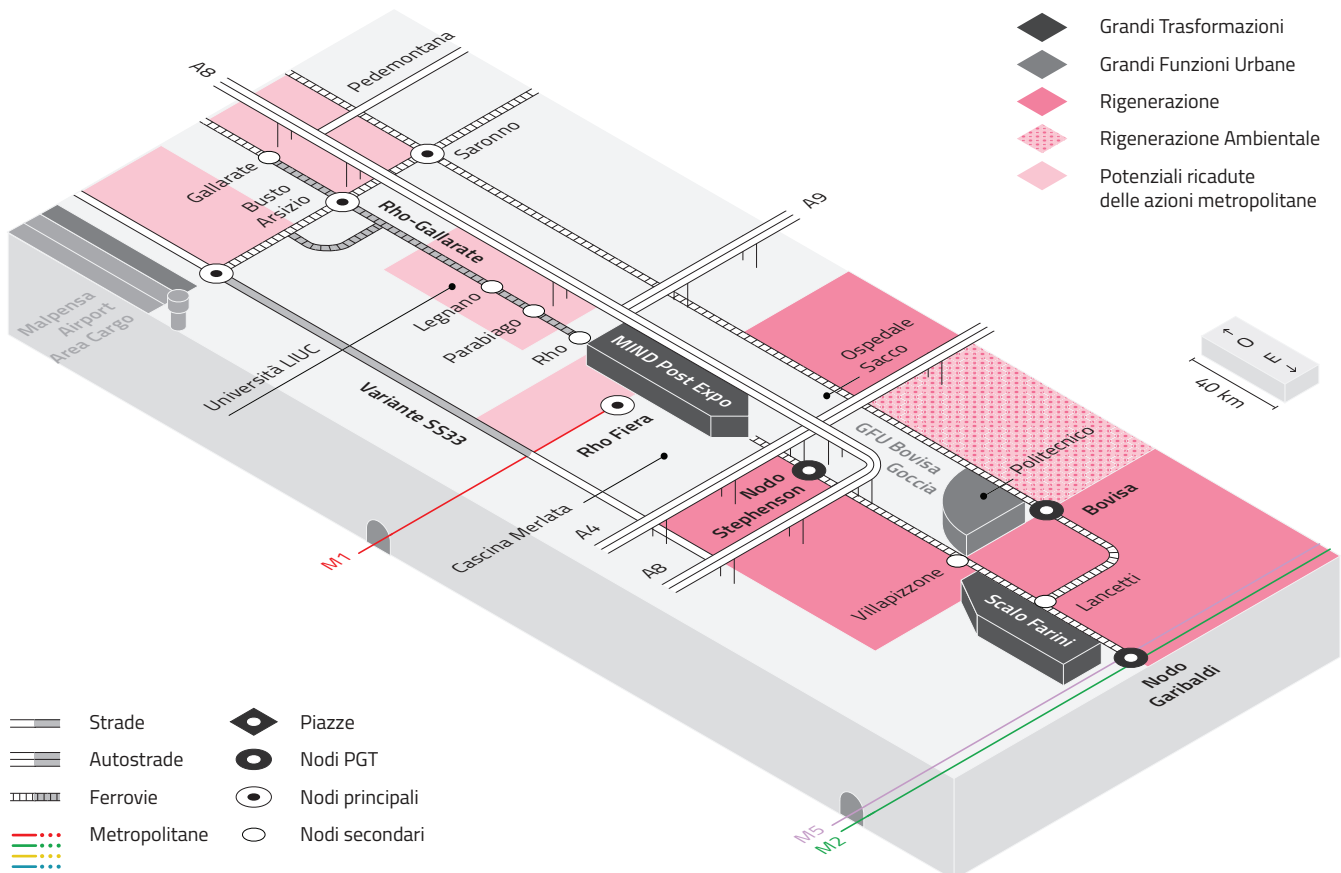
L'asse del Nord Ovest si sviluppa dal centro della città, a partire dall'area Garibaldi-Repubblica, e si estende fino all'aeroporto di Malpensa, porta di Milano verso il mondo. Un territorio dinamico, fortemente infrastrutturato e innervato da un tessuto economico in trasformazione ma tuttora vitale, che vede la presenza di importanti aree in via di riconversione.

Entro i confini di Milano, il PGT ha in programma **tre grandi trasformazioni**: lo Scalo Farini, che restituirà alla città, oltre a residenze e servizi, un grande parco urbano; l'ambito per Grandi Funzioni Urbane di Bovisa-Goccia-Villapizzone, destinato a ospitare, oltre a funzioni didattiche e di servizio, un polo per la ricerca e l'innovazione grazie al Politecnico di Milano; MIND-post Expo che, attraverso la presenza di Human Technopole, Università degli Studi di Milano, IRCSS Galeazzi e altre funzioni pubbliche e private, si candida a diventare un polo della conoscenza e dell'innovazione. Accanto a queste grandi trasformazioni, si prevedono ulteriori ambiti di rigenerazione urbana, Stephenson su tutti, che si sommeranno allo sviluppo in corso di Cascina Merlata.

**Oltre i confini** non mancano altre opportunità di trasformazione: il completamento dell'ex Alfa Romeo ad Arese, l'ex Italtel a Settimo Milanese, l'ex Bull e l'ex deposito ENI a Pregnana Milanese, il vecchio ospedale insieme alle aree industriali dismesse a Legnano, sono solo le più importanti.

Nei prossimi anni sono previsti importanti **interventi infrastrutturali**: la stazione di Stephenson prevista dall'Accordo Scali, il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, la Variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate, nonché l'ampliamento dell'area cargo di Malpensa.

Si tratta di un processo di cambiamento che già oggi vede al lavoro attori e risorse rilevanti. Per massimizzare i risultati di tale sforzo, estendendo all'intero territorio le potenzialità innovative che già si stanno esprimendo, **occorre un'azione coordinata**, caratterizzata da visione strategica, capacità progettuali e flessibilità operativa, finalizzata ad attivare forme di cooperazione evoluta tra la varietà dei soggetti pubblici e privati in campo.



## Ricomposizione del margine urbano a nord

Il confine Nord, storica direttrice dello sviluppo urbano milanese, è oggi un territorio indefinito in molti tratti, che necessita di azioni finalizzate a ricomporre il margine e a tutelare le aree libere residue dalla pressione insediativa, mettendo a fuoco le relazioni con le grandi funzioni urbane previste.

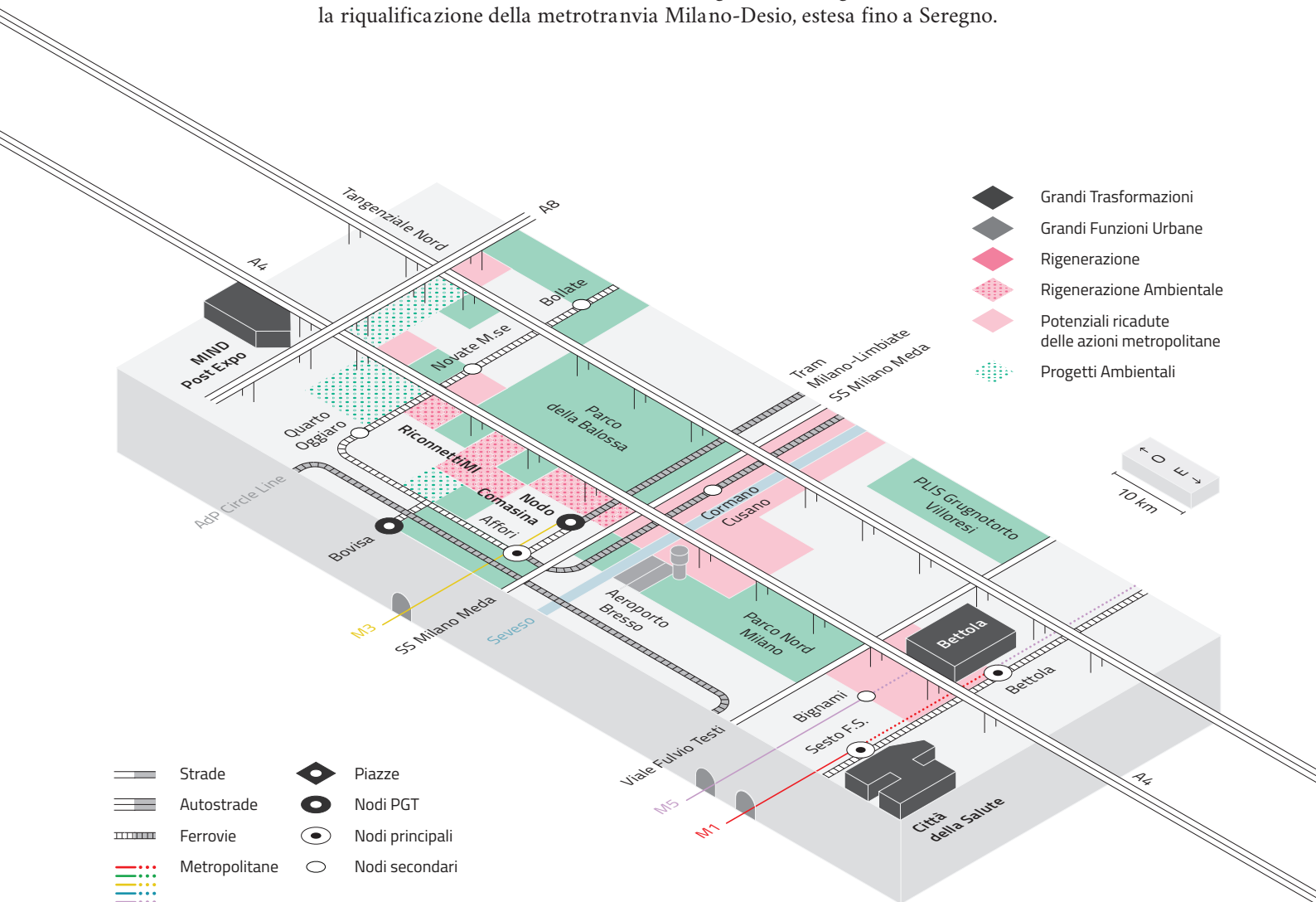
L'asse in oggetto lavora trasversalmente sul quadrante Nord della città, a ridosso del tratto urbano dell'autostrada A4, lungo il confine comunale. Alle estremità si stanno consolidando due delle principali polarità di sviluppo nell'area metropolitana: a ovest l'ambito di MIND – post Expo; a est il nodo di Bettola e la Città della salute e della ricerca sulle aree ex Falck. Nel mezzo si sviluppa un territorio spesso indefinito, con molti retri che si affacciano in particolare sull'asse autostradale.

Non mancano però le occasioni per impostare un **progetto di ricicatura**, che deve esprimersi su tre fronti: ambientale, urbano e infrastrutturale.

Lo **spazio aperto**, oggi spesso frammentato e residuale, deve trovare elementi di connessione per costruire nuovi corridoi ecologici. Al centro del progetto si pone il Parco Nord Milano, che, anche grazie alla recente annessione del PLIS Balossa, ha il ruolo di polmone verde e di elemento di connessione ambientale nord/sud, trovando un suo primo approdo nel progetto Ri-ConnettiMI. In modo complementare, va esplorato progettualmente anche l'asse di connessione che si protrae verso il Parco delle Groane.

La **ricicatura urbana** va ripensata alla luce di obiettivi di rigenerazione ambientale, al fine di recuperare spazi oggi dismessi e degradati, implementando le superfici permeabili e conferendo nuova identità ai luoghi.

Infine, il ruolo delle infrastrutture e del **trasporto pubblico**, per riconnettere territori oggi smagliati. Diversi sono i progetti di potenziamento e riqualificazione che insistono sul quadrante tra i cui: la Circle line, che grazie alle nuove stazioni andrà a creare nuovi attestamenti, i prolungamenti M1 e M5 al nodo di Bettola, che dovrà configurarsi come grande hub intermodale del Nord Milano; la riqualificazione della metrotranvia Milano-Desio, estesa fino a Seregno.





## Rigenerazione urbana sull'asse Milano-Monza

L'asse tra Milano e Monza evidenzia la continuità dello sviluppo urbano, privo di confini fisicamente definibili. In questo ambito appare centrale la capacità di stimolare processi di rigenerazione e ricomposizione urbana, mettendo a fuoco il ruolo del grande hub intermodale di Bettola.

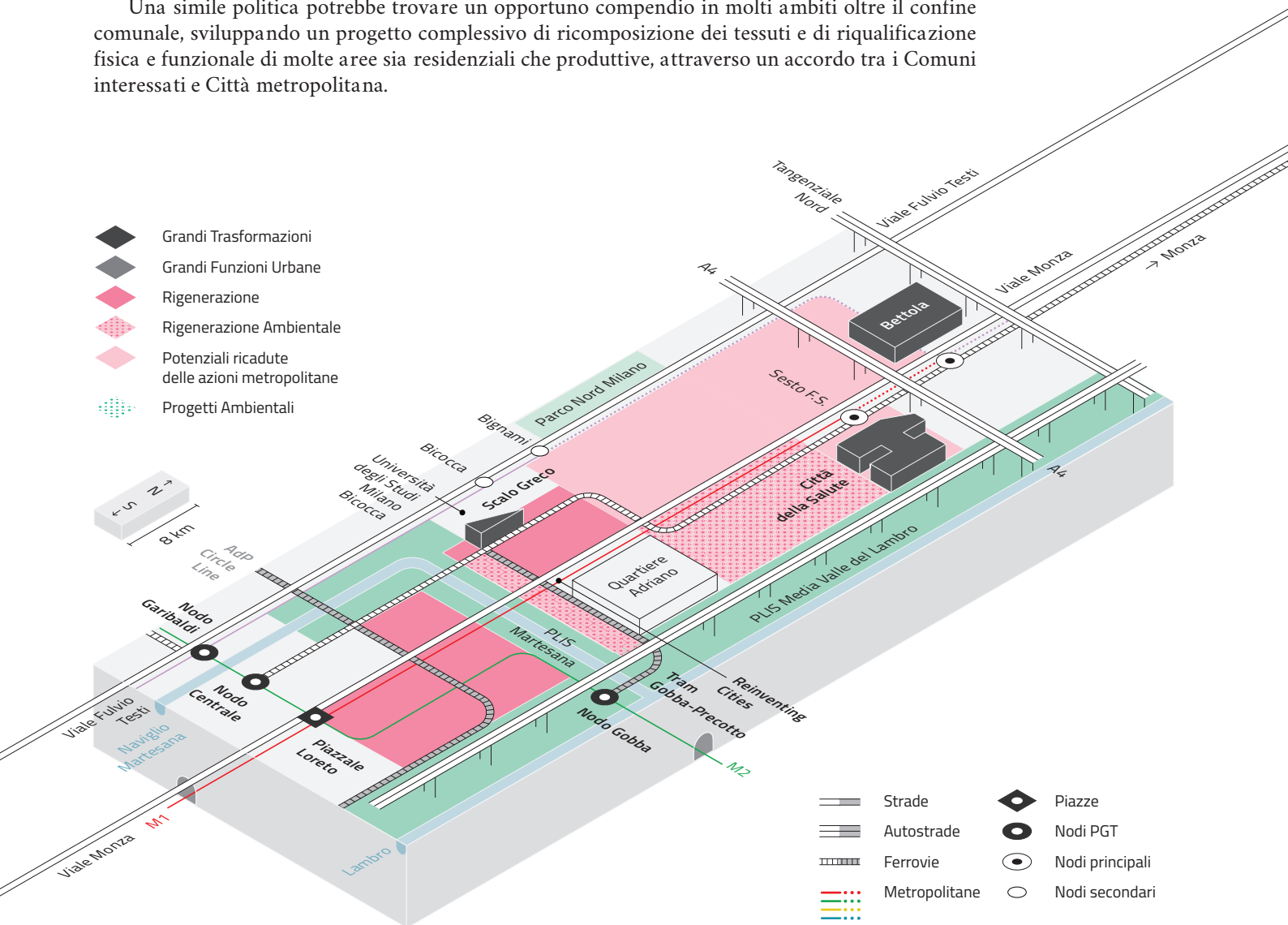
Tra Piazzale Loreto e Monza si è storicamente sviluppata una città densa e compatta, che ha precocemente superato i limiti dei confini amministrativi, costruendo un tessuto continuo, ma spesso frammentato sia dal punto di vista morfologico che funzionale, nel quale ampie parti sono oggi oggetto di fenomeni di degrado e abbandono. Diviene dunque centrale mettere al lavoro **politiche integrate**, fortemente orientate alla rigenerazione urbana, al fine di riattivare spazi e funzioni con maggior qualità.

L'ambito chiave, lungo l'asse attraversato dall'autostrada A4 e dalle tangenziali Est e Nord, è quello che si estende tra il nodo di Bettola e le ex aree Falck. Un quadrante che, con l'arrivo di funzioni di rilevanza metropolitana, come la Città della salute e della ricerca a Sesto San Giovanni, la creazione dell'hub intermodale di Bettola e l'estensione delle linee metropolitane M1 e M5, sarà oggetto di **grandi trasformazioni** che andranno a ridefinire gli equilibri territoriali ad una scala più vasta.

Per consentire al territorio di cogliere al meglio tutte le opportunità generate dalle grandi trasformazioni puntuali, è però necessario intervenire anche sul tessuto minuto urbano circostante, innescando processi diffusi di riuso, riconversione, riqualificazione e riconnessione di relazioni fisiche e sociali.

Con questo intendimento, la Variante di PGT di Milano prevede numerosi ambiti, che interessano buona parte dei tessuti che si sviluppano lungo gli assi dei viali Padova-Monza-Fulvio Testi, da destinare a **processi diffusi di rigenerazione urbana**.

Una simile politica potrebbe trovare un opportuno compendio in molti ambiti oltre il confine comunale, sviluppando un progetto complessivo di ricomposizione dei tessuti e di riqualificazione fisica e funzionale di molte aree sia residenziali che produttive, attraverso un accordo tra i Comuni interessati e Città metropolitana.



## Connessioni verdi e blu tra Martesana e Parco Nord

L'asse di penetrazione del Martesana incontra territori ricchi di qualità ambientale, per quanto differenziati. Rigenerazione ambientale e creazione/rafforzamento di connessioni verdi si presentano come rilevanti opportunità di progetto per migliorare una varietà di ambiti posti all'intersezione tra più comuni.

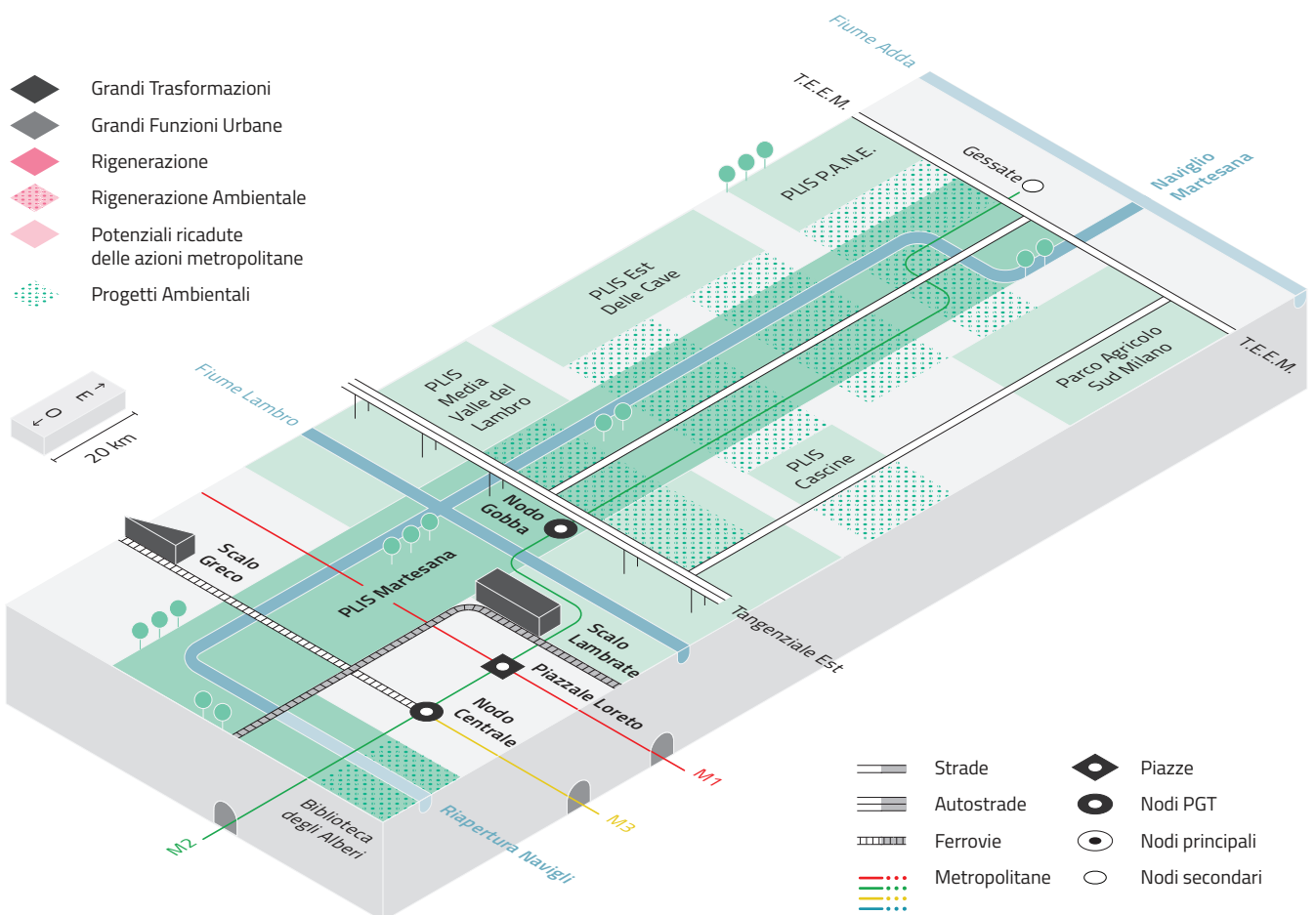
Il Naviglio Martesana, che dal fiume Adda penetra fino al cuore di Milano, definisce un corridoio ecologico che mette in relazione diversi territori, dotati di considerevoli potenzialità. L'Adda Martesana è infatti, da una parte, un territorio di particolare qualità ambientale, caratterizzato dalla presenza di numerosi PLIS e ambiti di tutela; dall'altra, è anche un ambito favorito dall'elevata accessibilità al trasporto pubblico, grazie all'estensione della linea M2 fino a Gessate (le cui stazioni esterne saranno riqualificate grazie alle risorse messe a disposizione dal "Bando periferie") e alla conseguente connessione con le principali stazioni ferroviarie della città (Garibaldi e Centrale).

Le opportunità per sviluppare **progetti intercomunali di riconnessione ambientale**, che questo quadro territoriale presenta, sono molteplici.

In primo luogo, con la definizione del **PLIS Martesana** si apre la possibilità di mettere a sistema differenti spazi, per dare vita a un progetto territoriale integrato che superi la frammentazione delle politiche che hanno nel tempo caratterizzato quest'asse. Inoltre, grazie al progetto di **riapertura dei Navigli**, la Martesana potrà proseguire verso il cuore della città, valorizzando ulteriormente l'asse costituito da questa infrastruttura blu e verde.

Altro potenziale territoriale da valorizzare è quello rappresentato dal **corridoio che da C.na Gobba si sviluppa fino al Parco Nord Milano**. Un ambito oggi molto denso e frammentato da infrastrutture radiali, che necessita politiche di diradamento e rigenerazione ambientale che potrebbero trovare il loro fulcro nella futura realizzazione della metrotranvia fino a Precotto.

Ulteriore rilevante nodo, che richiede soluzioni progettuali innovative, è quello di **C.na Gobba**, dove l'intersezione tra fiume Lambro, Naviglio Martesana, linea Metropolitana M2 e Tangenziale Est determina situazioni di criticità e limita fortemente la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili, nonché delle reti ecologiche.



## Valorizzazione ambientale della valle del Lambro

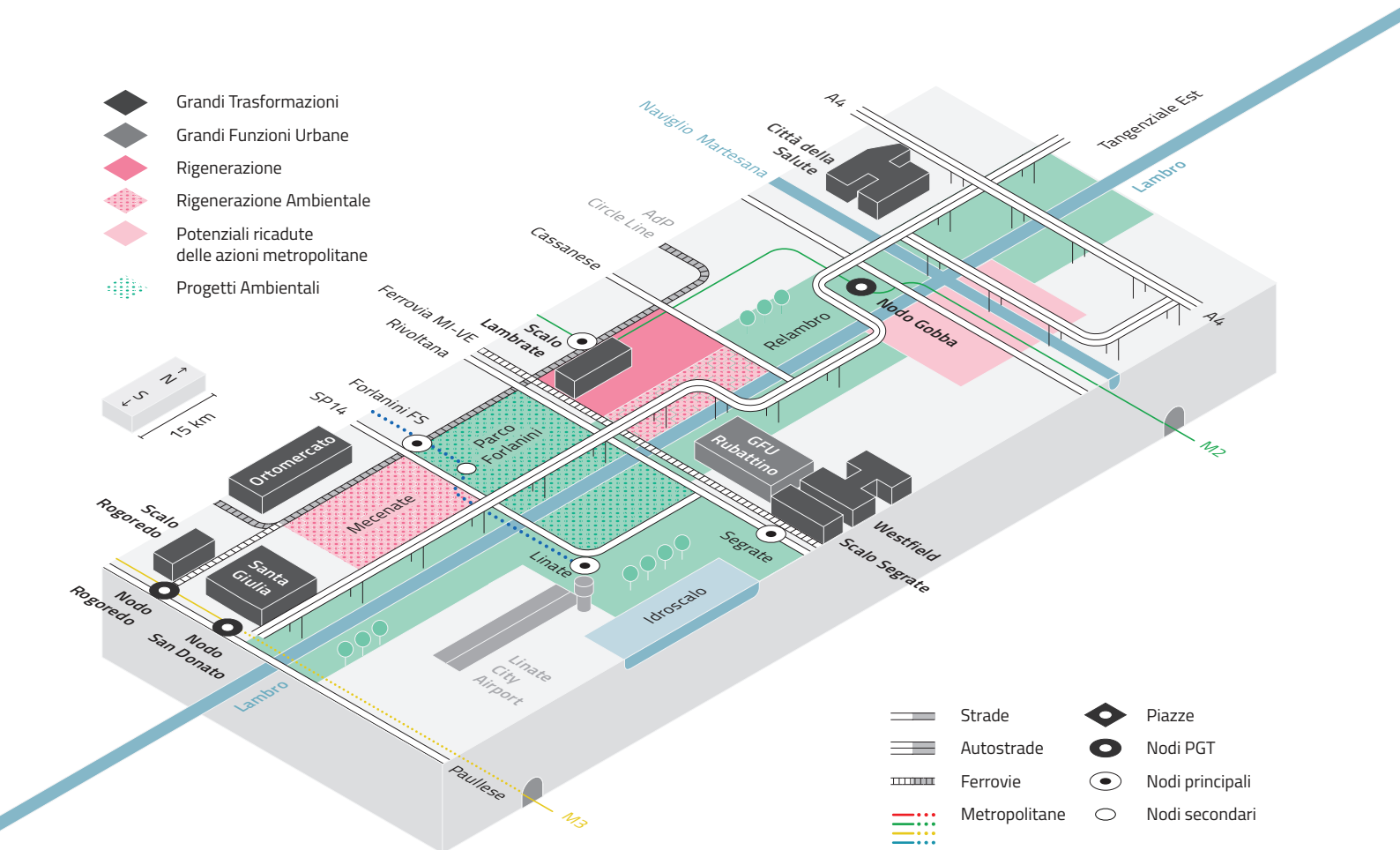
La valle del Lambro richiede di attivare azioni di prevenzione del rischio idraulico e processi di rigenerazione ambientale che possano contribuire a migliorare l'assetto idrogeologico e a valorizzare la componente ambientale.

Lungo l'asse della Valle del Lambro, nel tratto d'interesse tra Monza e San Donato Milanese, si sviluppa un complesso sistema ambientale e territoriale. Oltre al corridoio ecologico costituito dal fiume, la Tangenziale Est rappresenta il secondo elemento di caratterizzazione dell'ambito, in quanto nel corso del tempo ha generato un potente effetto di cesura territoriale. In particolare, tale effetto barriera si è manifestato negli snodi, in primo luogo a nord, all'intersezione con l'autostrada A4, e a sud, nei punti di incrocio con l'autostrada A1, la linea ferroviaria e la Paullese.

La Valle del Lambro rappresenta dunque una linea "ideale", pur con connessioni trasversali che definiscono sezioni tra loro molto differenti, lungo la quale si definiscono molti **elementi strategici e opportunità progettuali** di scala intercomunale.

In questo senso, il tema cruciale di progetto è costituito dall'**ampliamento del corridoio**, in particolare lavorando sui punti di attraversamento: C.na Gobba, Lambrate, Rubattino, Forlanini, San Donato Milanese/Santa Giulia; sono ambiti su cui già intervengono il progetto RE-Lambro e il progetto di riqualificazione del Parco Forlanini, che connettono la città all'Idroscalo e consentono di accogliere nel territorio comunale il PLIS Est delle Cave. Si tratta di "buone pratiche" da estendere e replicare.

Altro tema da sviluppare in chiave progettuale a scala intercomunale riguarda la **permeabilità dei suoli**, in particolare nelle aree a rischio esondazione. Attraverso gli ambiti di rigenerazione ambientale il PGT di Milano promuove il recupero di superfici permeabili, che se "specchiate" oltre la Tangenziale Est, sui comuni contermini, potrebbe favorire importanti effetti di rinaturalizzazione e di riduzione del rischio idraulico.



## Costruzione della nuova porta metropolitana a sud-est

Il comparto Sud-Est si sta sempre più configurando come porta privilegiata di accesso alla città, in ragione della sua elevata accessibilità. In questo quadrante territoriale stanno avanzando importanti trasformazioni che impattano su un delicato sistema ambientale, domandando processi di governo coordinati sia alla scala locale che metropolitana.

Lo sviluppo del quadrante Sud-Est della città si gioca sul rapporto tra il sistema della mobilità, le trasformazioni territoriali indotte e il sistema ambientale.

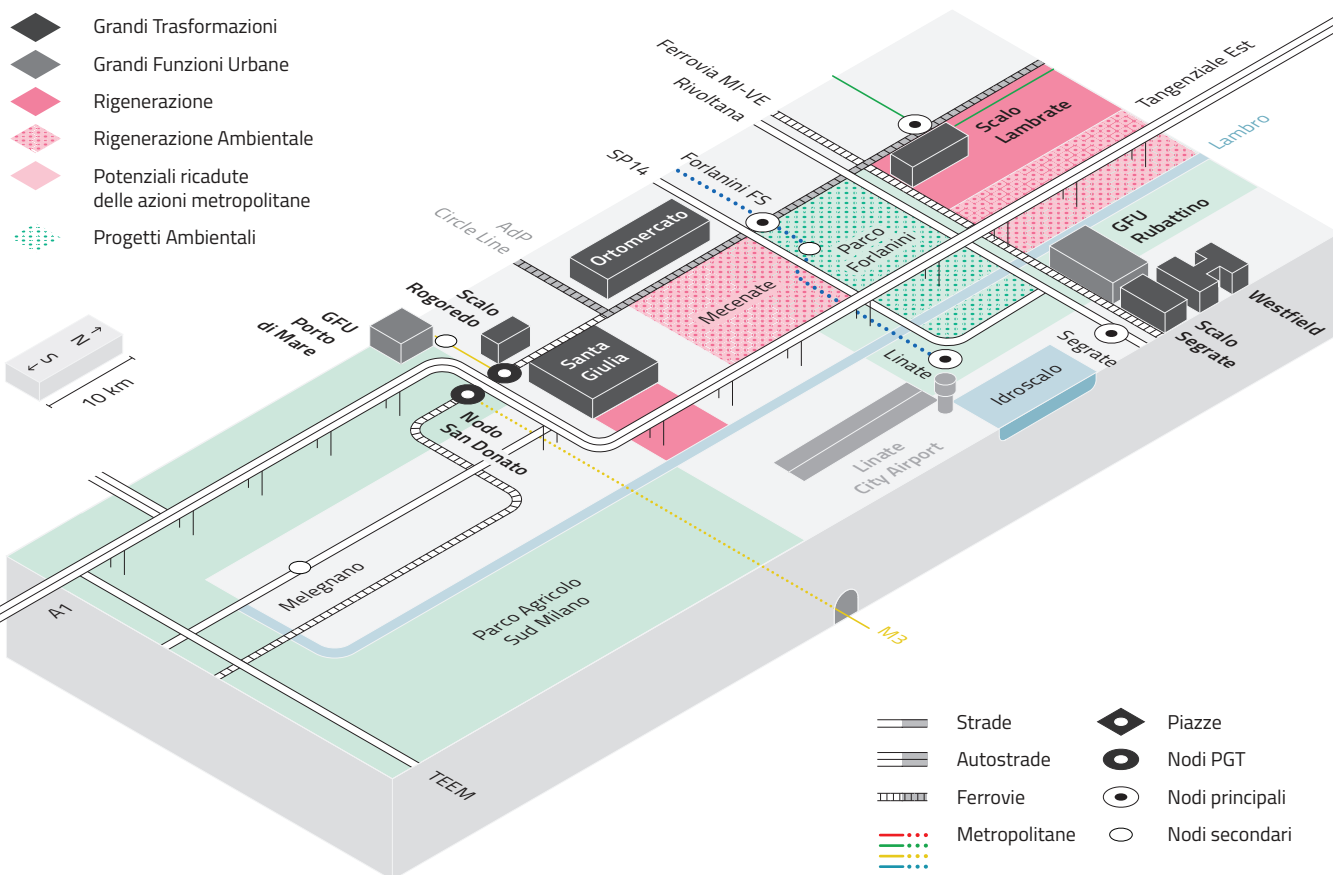
Il Sud-Est è oggi, da una parte, un **nodo per la mobilità e l'interscambio modale** in continuo sviluppo, strategico per le relazioni di medio e lungo raggio: il city airport di Linate con la futura connessione alla M4, l'hub intermodale di Segrate Porta Est, le stazioni del Servizio Ferroviario Regionale e dell'Alta Capacità di Forlanini e Rogoredo, l'interscambio ferro-gomma di San Donato Milanese, lo svincolo con le Tangenziali Est e Ovest, l'Autostrada A1 e la Tangenziale Esterna (TEEM).

Dall'altra, è un contesto in cui sono presenti molti ambiti e **opportunità di rigenerazione e trasformazione urbana**. Il PGT di Milano prevede infatti due ambiti da destinare a Grandi Funzioni Urbane (Porto di Mare e Rubattino) e "porta con sé" altri ambiti rilevanti come Santa Giulia, l'Ortomercato, gli scali di Rogoredo e Lambrate, con ampi tessuti destinati alla rigenerazione urbana e ambientale, mentre più esternamente sono in movimento il progetto Westfield a Segrate insieme a numerosi insediamenti di logistica lungo la TEEM.

Dall'altra ancora, è un territorio che vede tuttora la presenza di significativi **valori ambientali** (il corridoio della Valle del fiume Lambro, l'Idroscalo, i residui territorio agricoli tutelati dal Parco Sud Milano).

Grandi infrastrutture, dunque, che offrono elevati livelli di accessibilità multimodale, capaci di costituire potenti fattori localizzativi per rilevanti funzioni di scala metropolitana, ma che hanno al contempo creato retri e barriere che necessitano di profondi interventi di **riprogettazione e integrazione territoriale e ambientale**, in particolare verso sud, tra Milano e San Donato Milanese.

Il Sud-Est Milano si configura così come territorio in transizione, tra i più interessanti in ambito metropolitano, che domanda **politiche coordinate** tra una varietà di attori sia di scala locale che metropolitana-regionale per una migliore integrazione tra infrastrutture, tessuti urbani, sistemi ambientali e territorio agricolo del Parco Sud.





## Tutela e valorizzazione del paesaggio agricolo sull'asse dei Navigli

L'ambito Sud-Ovest, che si sviluppa sull'asse dei Navigli Grande e Pavese, è caratterizzato da un territorio di pregio, dove la capacità di integrazione tra agricoltura, valorizzazione del paesaggio e fruizione rappresenta l'elemento cardine per lo sviluppo, in un delicato rapporto tra spazi aperti e costruito.

Il quadrante sull'asse dei Navigli Grande e Pavese, che si apre a Sud-Ovest della città oltre i limiti dello sviluppo urbano di Milano e dei Comuni di prima e seconda cintura, ha tuttora un'impronta segnata dalla sua natura agricola e dalle eccellenze paesistico-ambientali presenti.

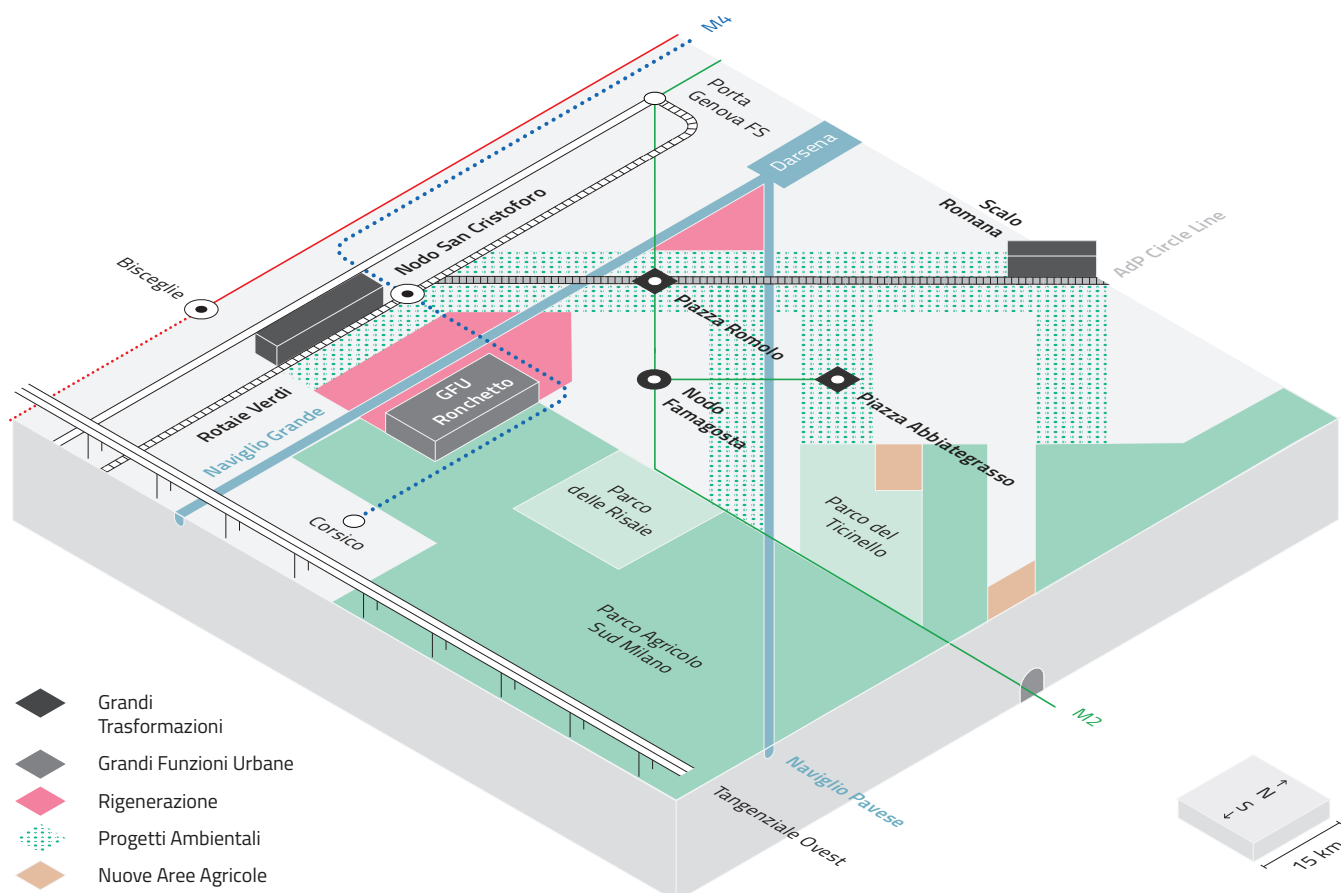
Nel corso del tempo, a partire dal sistema di tutele garantito dall'istituzione del Parco Sud Milano, si sono sviluppati importanti progetti di integrazione tra agricoltura, paesaggio e fruizione. Interessanti in questo senso sono i casi del Parco agricolo del Ticinello e del Parco delle Risaie, che hanno contribuito a qualificare ambiti intermedi in stato di degrado e privi di identità, così come dell'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale "Milano metropoli rurale", finalizzato alla valorizzazione dell'attività agricola.

Assumendo queste esperienze come viatico, si apre la possibilità di attivare più ampi **progetti territoriali**, finalizzati al sostegno della produzione agricola e alla valorizzazione paesistico-ambientale.

Sul primo punto, il modello da promuovere deve essere in grado di integrare lo **sviluppo dell'attività agricola** con altre forme di produzione di beni e servizi per il territorio, proponendosi, al contempo, di mantenere l'estensione, la compattezza, la qualità degli spazi aperti.

Valorizzare il **profilo paesistico e ambientale**, significa, da una parte, lavorare sulle connessioni degli ambiti di interesse naturalistico, in ottica di costruzione della rete ecologica, dall'altra, promuovere interventi di fruizione e valorizzazione delle risorse ambientali, ponendo particolare attenzione alla protezione delle presistenze storico-monumentali e alle relazioni tra insediamenti e spazi agricoli.

Infine, il tema delle **acque**. Da un lato, i Navigli, la cui possibile parziale riapertura nella città di Milano potrà incentivare progetti di sviluppo fruitivo anche verso sud. Dall'altro lato, i corsi d'acqua principali e il fitto reticolo idrico minore, che richiedono interventi di miglioramento del sistema irriguo, soprattutto per l'uso agricolo.



## Realizzazione del Parco metropolitano

Il complesso delle aree protette esistenti pone le basi per la realizzazione di un grande Parco metropolitano. Parco Agricolo Sud, Parco Nord e PLIS dovranno essere i perni attorno a cui costruirlo, mettendo a fattor comune vocazioni, competenze ed esperienza maturate in anni di lavoro.

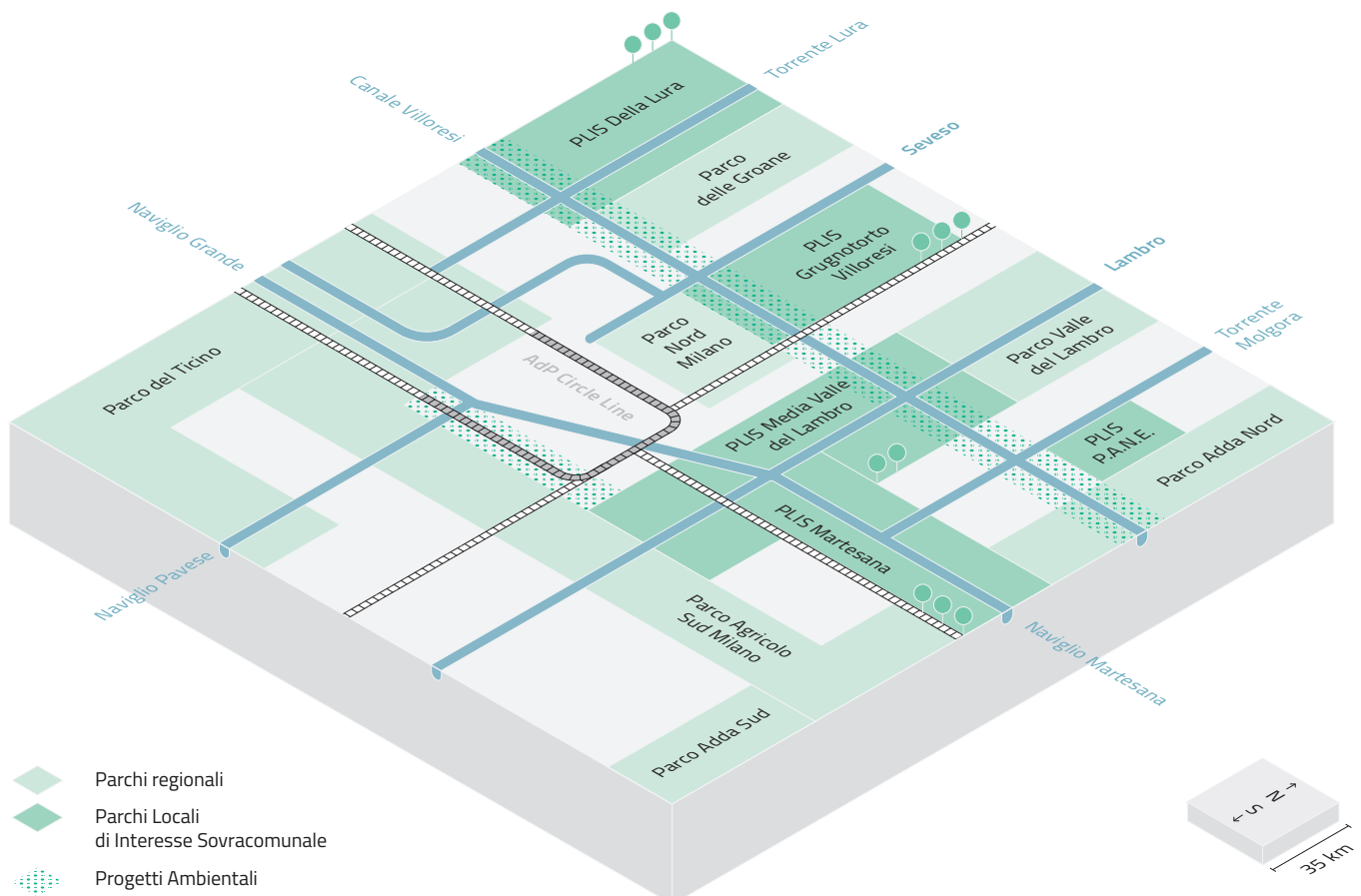
La costruzione del Parco metropolitano si configura come un elemento qualificante ai fini della definizione del modello di sviluppo futuro della regione urbana milanese.

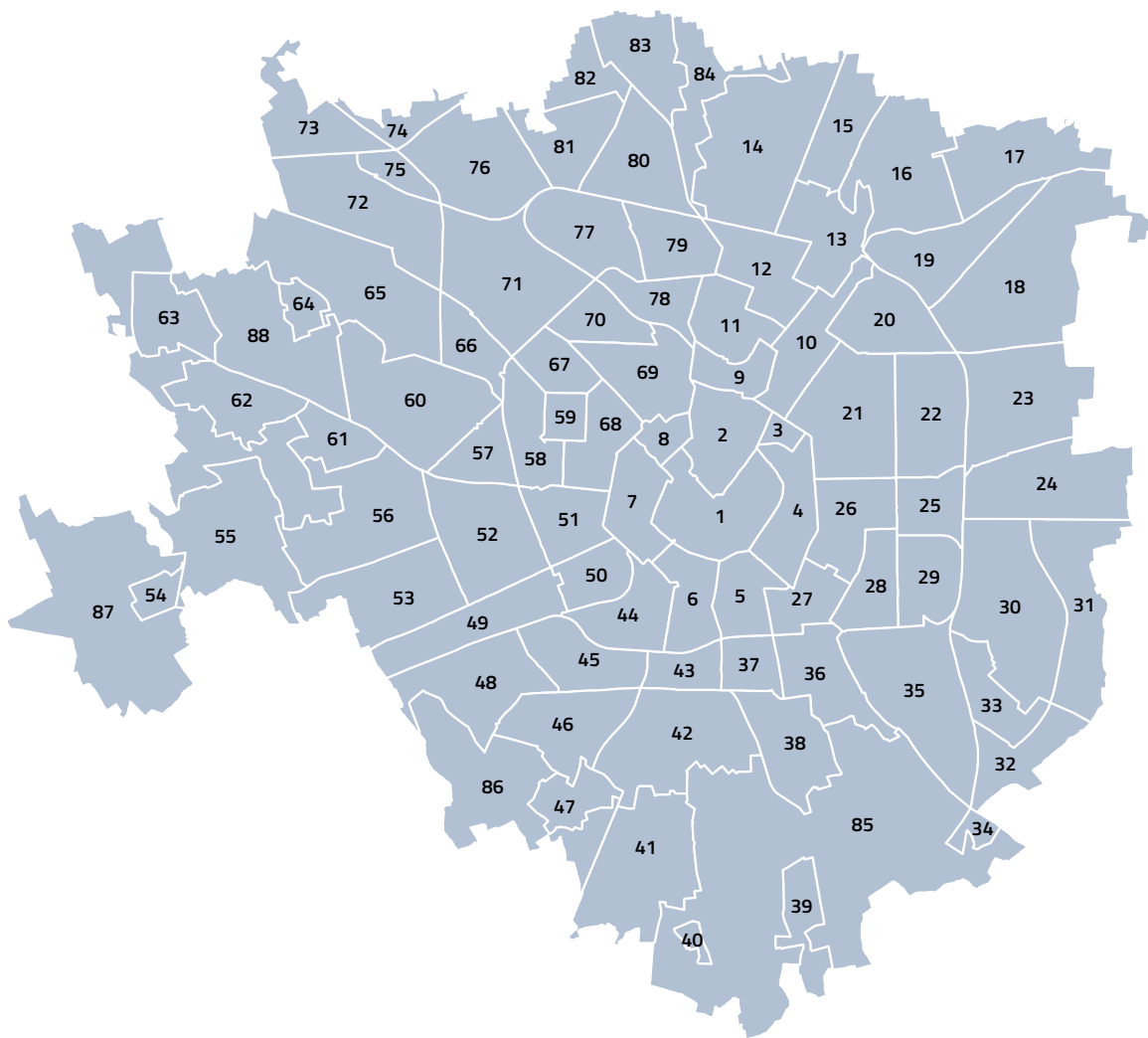
Tre sono i cardini su cui articolare il progetto: **sviluppo delle interconnessioni** tra parchi regionali (innanzitutto Parco Agricolo Sud Milano e Parco Nord), Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS Media Valle del Lambro, Est Cave, Basso Olona e Rhodense, ecc.) e parchi urbani a vocazione metropolitana (in primo luogo Parco Forlanini e Idroscalo); **revisione dei modelli di governo e gestionali esistenti** sia dei Parchi regionali sia dei PLIS (integrazione/fusione); **rafforzamento della capacità di progettazione** in chiave naturalistica, agricola e fruttiva.

In questo quadro, si pone in particolare il problema di ridefinire la funzione dell'agricoltura metropolitana, da una parte, attraverso la valorizzazione della dimensione produttiva anche in chiave di food policy; dall'altra, attraverso il presidio del paesaggio, la salvaguardia del sistema idrogeologico e della biodiversità, la conservazione di culture e saperi tradizionali, la gestione degli spazi liberi e i luoghi di fruizione.

L'obiettivo del Parco metropolitano richiede inoltre di **mettere al lavoro vocazioni, competenze ed esperienza** maturate da ciascun attore nel corso del tempo. Più nel dettaglio, il Parco Sud è chiamato a mettere a disposizione la propria capacità pianificatoria per garantire efficacia crescente al sistema di tutele, il Parco Nord può offrire la sua competenza in tema di progettazione e gestione delle aree verdi e di fruizione, i parchi locali possono apportare conoscenze dettagliate del territorio, insieme al patrimonio di relazioni con le istituzioni locali e le comunità insediate.

Al contempo, Comuni, Città metropolitana e Regione sono chiamati, a partire da alcuni atti già adottati e da interlocuzioni avviate, a sviluppare, attraverso collaborazioni e accordi, forme di governance e di gestione innovative, in grado mettere a sistema la "catena del verde" metropolitano.





- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| 1 Duomo   | 23 Lambrate - Ortica   | 45 Moncucco - San Cristoforo                            | 66 QT8                                 |
| 2 Brera   | 24 Parco Forlanini - Cavriano                                | 46 Barona   | 67 Portello                            |
| 3 Giardini P.ta Venezia   | 25 Corsica   | 47 Cantalupa  | 68 Pagano                              |
| 4 Guastalla   | 26 XXII Marzo  | 48 Ronchetto sul Naviglio -<br>Q.re Lodovico il Moro    | 69 Sarpi                               |
| 5 P.ta Vigentina - P.ta Lodovica                                  | 27 P.ta Romana   | 49 Giambellino  | 70 Ghisolfia                           |
| 6 P.ta Ticinese - Conca del Naviglio                              | 28 Umbria - Molise - Calvaire                                | 50 P.ta Genova  | 71 Villapizzone - Cagnola - Boldinasco |
| 7 Magenta - San Vittore   | 29 Ortomercato   | 51 P.ta Magenta   | 72 Maggiore - Musocco - Certosa        |
| 8 Parco Sempione  | 30 Taliedo - Morsenchio - Q.re Forlanini                     | 52 Bande Nere   | 73 Cascina Triulza - MIND              |
| 9 P.ta Garibaldi - P.ta Nuova                                     | 31 Monluè - Ponte Lambro                                     | 53 Lorenteggio  | 74 Roserio                             |
| 10 Stazione Centrale - Ponte Seveso                               | 32 Triulzo Superiore   | 54 Muggiano   | 75 Stephenson                          |
| 11 Isola  | 33 Rogoredo - Santa Giulia                                   | 55 Baggio - Q.re degli Olmi -<br>Q.re Valsesia          | 76 Quarto Oggiaro - Vialba - Musocco   |
| 12 Maciachini - Maggiolina  | 34 Chiaravalle   | 56 Forze Armate   | 77 Bovisa                              |
| 13 Greco - Segnano  | 35 Lodi - Corvetto   | 57 San Siro   | 78 Farini                              |
| 14 Niguarda - Ca' Granda - Prato<br>Centenaro - Q.re Fulvio Testi | 36 Scalo Romana  | 58 De Angeli - Monte Rosa                               | 79 Dergano                             |
| 15 Bicocca  | 37 Morivione   | 59 Tre Torri  | 80 Affori                              |
| 16 Gorla - Precotto   | 38 Vigentino - Q.re Fatima                                   | 60 Stadio - Ippodromi                                   | 81 Bovisasca                           |
| 17 Adriano  | 39 Quintosole  | 61 Quarto Cagnino                                       | 82 Comasina                            |
| 18 Cimiano - Rottole - Q.re Feltrè                                | 40 Ronchetto Delle Rane                                      | 62 Quinto Romano  | 83 Bruzzano                            |
| 19 Padova - Turro - Crescenzago                                   | 41 Gratosoglio - Q.re Missaglia -<br>Q.re Terrazze           | 63 Figino   | 84 Parco Nord                          |
| 20 Loreto - Casoretto - NoLo                                      | 42 Stadera - Chiesa Rossa -<br>Q.re Torretta - Conca Fallata | 64 Trenno   | 85 Parco delle Abbazie                 |
| 21 Buenos Aires - P.ta Venezia - P.ta<br>Monforte                 | 43 Tibaldi   | 65 Q.re Gallaratese - Q.re San Leonardo -<br>Lampugnano | 86 Parco dei Navigli                   |
| 22 Città Studi  | 44 P.ta Ticinese - Conchetta                                 |   | 87 Assiano                             |
|   |  |   | 88 Parco Bosco in città                |

# Milano dei quartieri

Il PGT non ambisce a divenire il compendio esaustivo della strumentazione d'intervento sulla città, ma si propone di dialogare e di coordinarsi con la pluralità di politiche e progetti urbani, riguardanti le opere pubbliche, la casa e il sociale, la mobilità, l'ambiente e il lavoro, allo scopo di conseguire il più alto livello di raccordo e integrazione possibile tra la varietà delle programmazioni agite sia dai diversi settori del Comune, sia da altre Amministrazioni e società pubbliche, sia da operatori privati.

Gli interventi sugli spazi urbani di Milano 2030 richiedono infatti il concorso di idee e operatività tra di loro molto differenti: le policy con impatti urbani e territoriali (Piano quartieri, PON Metro e altri progetti europei, Sharing City, C40-Reinventing cities, ecc.), i progetti infrastrutturali/sistemi di mobilità (PUMS, Circle Line, SFR/stazioni, M4/M5, nodi interscambio, ecc.), i progetti ambientali (Rotaie verdi, RiconnettiMI, ReLambro, Riapertura Navigli, Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, ecc.), il Piano Triennale delle Opere Pubbliche, il Bilancio partecipativo (edizioni 2015/2016 e 2017/2018), insieme agli effetti "locali" delle grandi trasformazioni di scala metropolitana in divenire (in primis gli scali) e delle forme inedite di negoziazione verticale (Patto per Milano e Patto per la Lombardia).

Entro questo quadro, le scelte del nuovo Piano urbanistico, la loro individuazione e gli interventi che al loro interno vengono disciplinati, si fanno carico di raccordare prioritariamente tali operatività, al fine di amplificarne le esternalità, moltiplicarne le possibilità di realizzazione ed estendere il più possibile gli spazi di ricaduta degli esiti attesi.

Il seguente Atlante illustra quindi gli interventi previsti all'interno di tutta la città, così come disciplinati dal nuovo Piano urbanistico per Milano 2030. Sono interventi di dimensioni prevalentemente ridotte, articolati e non isolabili, che richiedono tra di loro una forte integrazione; interventi diffusi nel tessuto consolidato della città e non concentrati entro esclusivi Ambiti di trasformazione; interventi che interessano spazi costruiti e aperti, pubblici e privati, dismessi e utilizzati, spazi del movimento e spazi della sosta, che privilegiano la scala ravvicinata del quartiere pur se inseriti all'interno di un quadro di coerenza di scala urbana.

L'Atlante è dunque lo strumento utilizzato dal PGT per confrontarsi con il tema dell'abitabilità, all'intersezione tra la scala minuta degli spazi urbani, gli abitanti e le loro istanze.



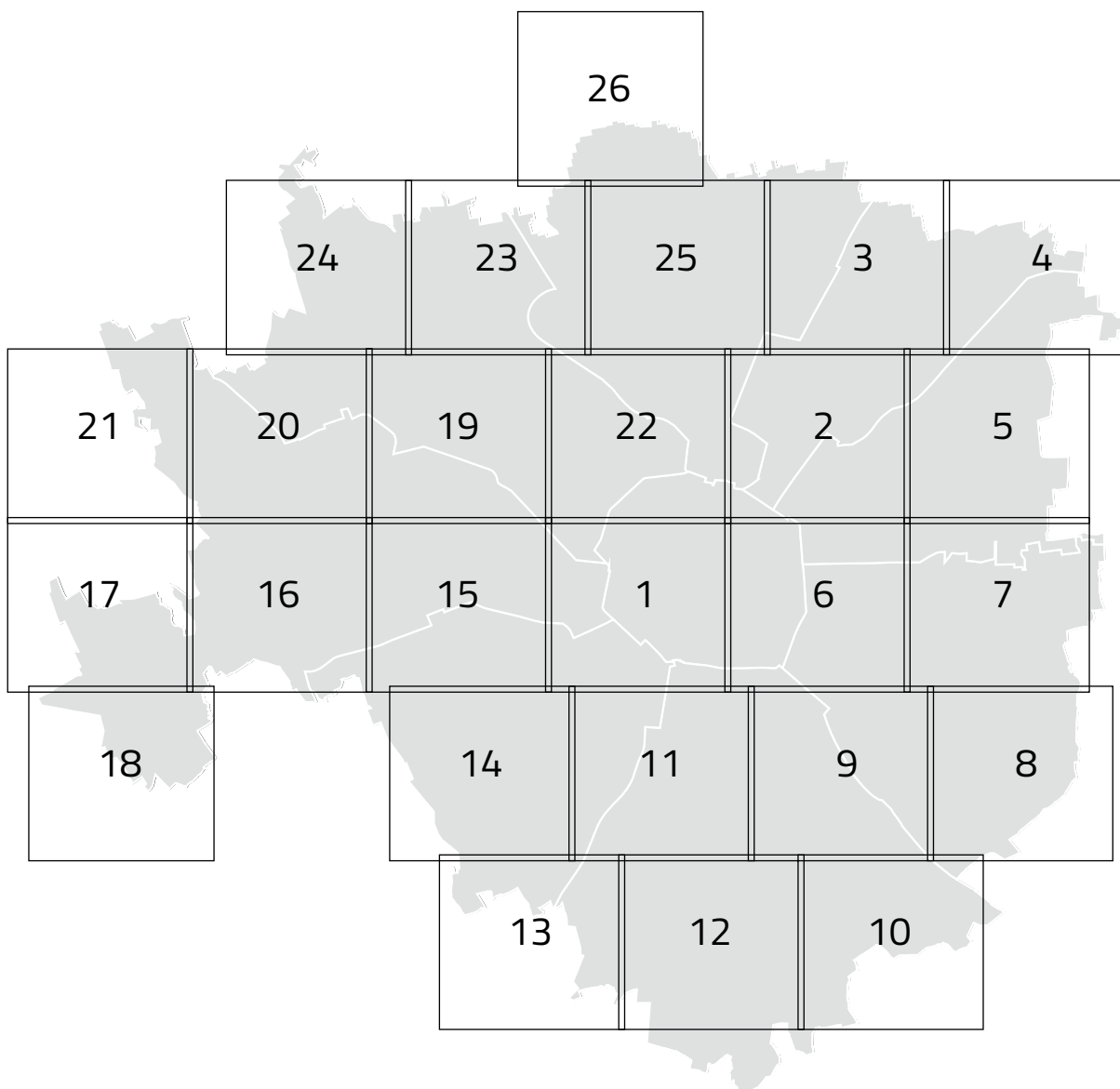
# Atlante

## Risorse

- Aree ed edifici per servizi pubblici
- Edilizia residenziale pubblica
- Verde pubblico esistente
- Nuclei cascinali
- Nuclei di antica formazione
- Parchi regionali e PLIS
- Reticolo idrografico

## Istanze

Progetto  
▼  
Bilancio partecipativo  
2015/2016 e 2017/2018





**Disciplina del PGT**

**Rigenerazione**

-  Ambiti di Rinnovamento Urbano
-  Rigenerazione ambientale
-  Nodi d'interscambio
-  Spazio pubblico da riqualificare
-  Piazze
-  Spazio pubblico da riqualificare
-  Grandi funzioni urbane
-  Nuclei storici esterni
-  Spazi a vocazione pedonale
-  Aree per Edilizia Residenziale Sociale di nuova previsione
-  Aree verdi di progetto
-  Aree destinate all'agricoltura
-  Aree proposte in ampliamento di Parchi regionali e PLIS
-  Piani attuativi obbligatori
-  Norme transitorie

**Piani e programmi**

-  Accordi di Programma: Scali ferroviari e MIND – Post Expo
-  Progetto riapertura navigli





**Progettualità avviate**

PROGRAMMATO	IN CORSO	REALIZZATO	
			Piazza
			Trasporto pubblico
			Viabilità e parcheggi
			Mobilità dolce
			Ambiente
			Edifici pubblici
			Scuole e biblioteche
			Teatri e musei
			Luogo di culto
			Servizi abitativi
			Sport
			Servizi sociali






PROGRAMMATO  
IN CORSO  
REALIZZATO

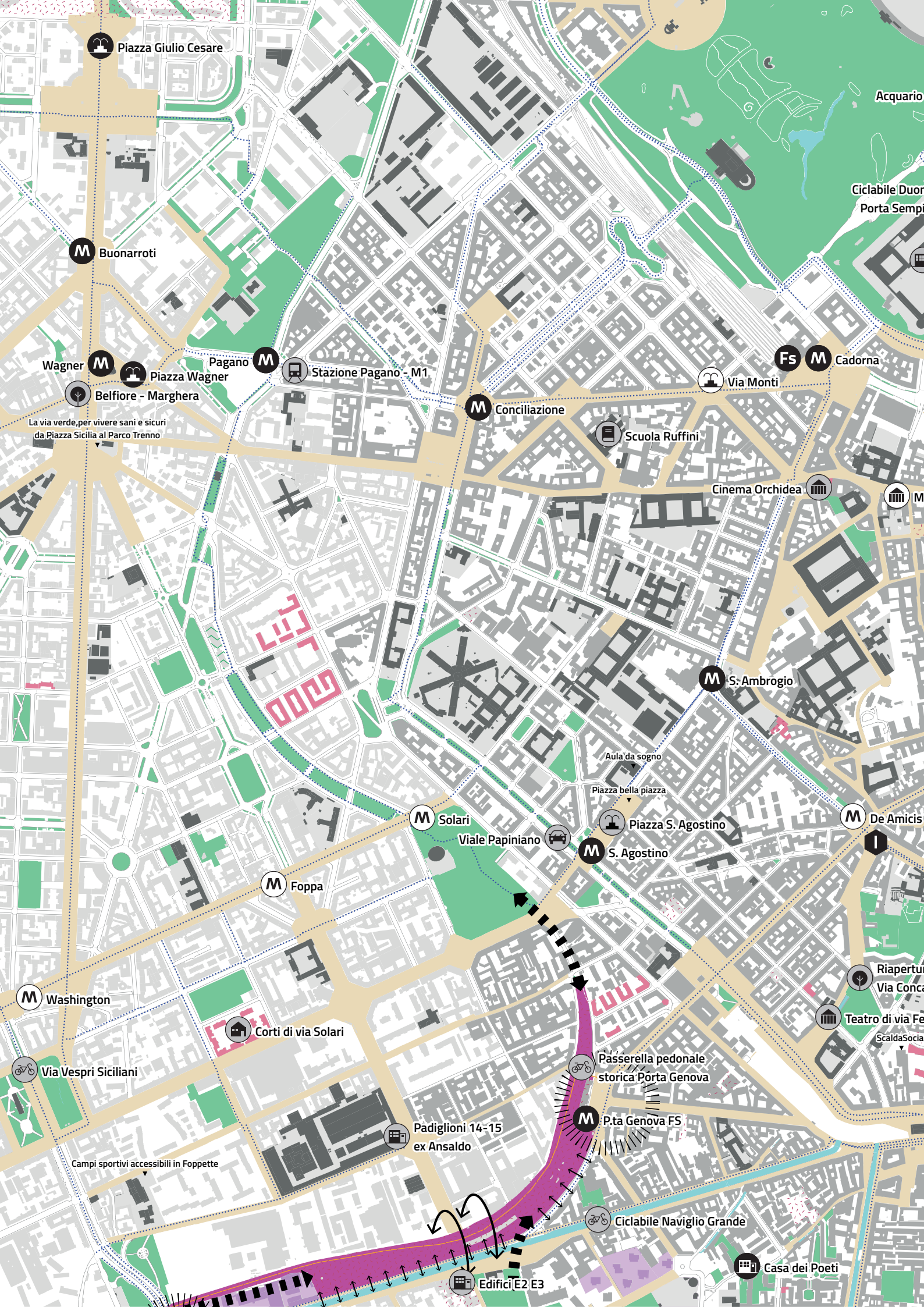


**Infrastrutture**

-  Stazioni MM
-  Stazioni Ferroviarie
-  Rete ciclabile
-  Tranvie e viabilità in progetto

**Relazioni tra progetti e città**

-  Connessioni
-  Continuità degli spazi pubblici e delle funzioni collettive
-  Permeabilità
-  Aree problematiche e/o opportunità
-  Ricucitura



Piazza Giulio Cesare

M Buonarroti

Wagner M

Piazza Wagner

Pagano M

Stazione Pagano - M1

Belfiore - Marghera

La via verde, per vivere sani e sicuri da Piazza Sicilia al Parco Trenno

M Conciliazione

Scuola Ruffini

Via Monti

Fs M Cadorna

Cinema Orchidea

M S. Ambrogio

M Solari

Viale Papiniano

Piazza S. Agostino

M S. Agostino

M Foppa

Aula da sogno

Piazza bella piazza

M De Amicis

M Washington

Corti di via Solari

Riapertura Via Conca

Teatro di via Feltrina

Scaldaacqua

Via Vespri Siciliani

Passerella pedonale storica Porta Genova

Campi sportivi accessibili in Foppette

Padiglioni 14-15 ex Ansaldo

M P.ta Genova FS

Ciclabile Naviglio Grande

Edifici E2, E3

Casa dei Poeti

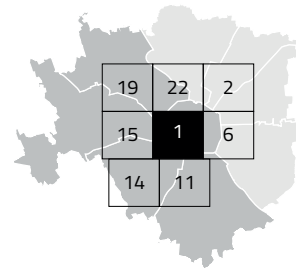
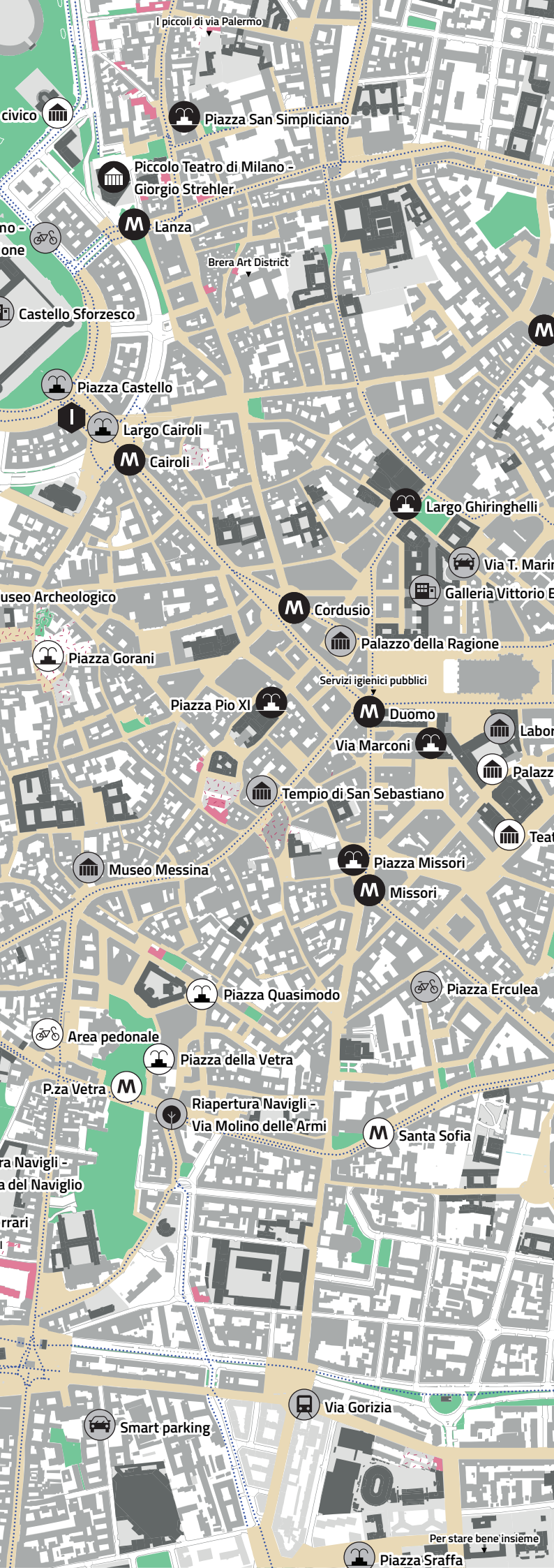
Acquario

Ciclabile Duomo Porta Sempione



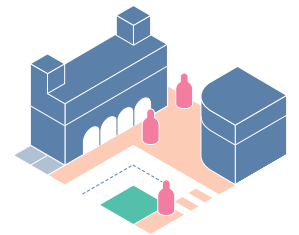
Tavola 1

# Duomo, Brera, P.ta Ticinese – Conca del Naviglio, Magenta – San Vittore, Parco Sempione, P.ta Genova, P.ta Magenta, Pagano



Municipi: 1, 5, 6, 7, 8

## Spazio a vocazione pedonale



Il centro storico è la “grande piazza” di Milano. Interventi di consolidamento ed estensione degli interventi di pedonalizzazione in raccordo con le progettualità esistenti di carattere strategico: v.le Papiniano e p.zza S. Agostino; lo scalo di P.ta Genova, via Colombo, p.le Cantore, via Vigevano e la connessione con la Darsena; p.zza Castello e p.zza Cordusio attraverso l’asse Cairoli/Dante; via Molino delle Armi, S. Sofia e via F. Sforza in relazione al progetto di riapertura dei Navigli; lungo il perimetro del centro storico, gli interventi di trasformazione degli assi viari di c.so Vercelli, p.zza Piemonte, via G. Washington, p.zza Napoli e via Solari con il suo parco.







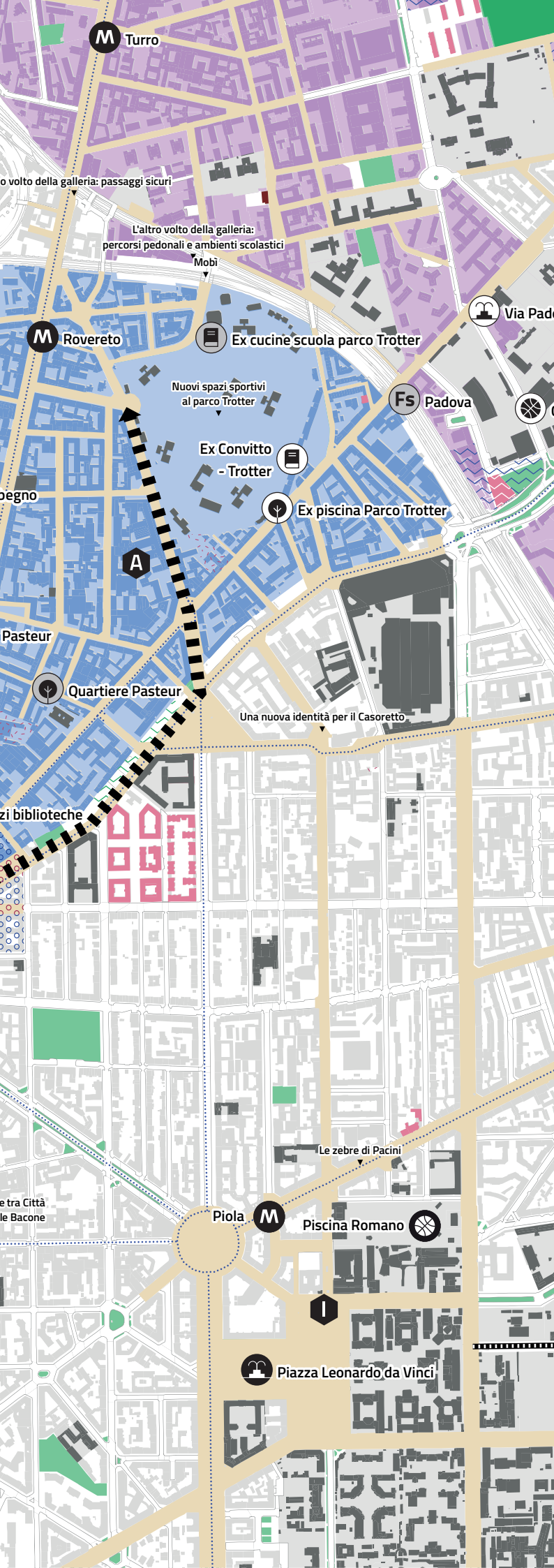
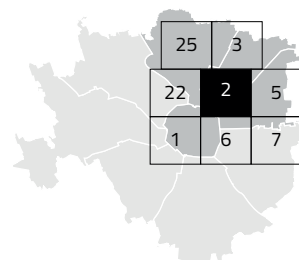


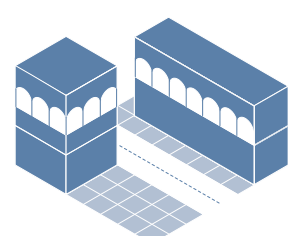
Tavola 2

**P.ta Garibaldi – P.ta Nuova,  
Stazione Centrale – Ponte Seveso,  
Isola, Greco – Segnano,  
Loreto – Casoretto – NoLo,  
Buenos Aires – P.ta Venezia – P.ta  
Monforte, Città Studi**



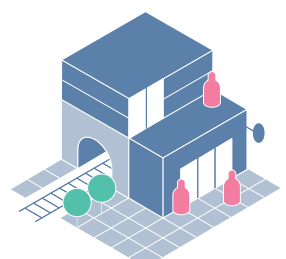
Municipi: 1, 2, 3, 9

**A** Nuclei storici esterni



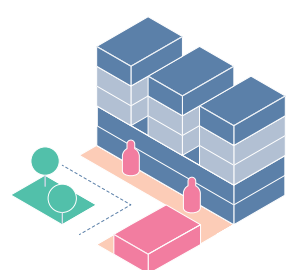
Nucleo storico tra p.le Loreto, parco Trotter, via Venini e via Costa. Riquilificazione del tessuto edilizio, consolidamento dei fronti commerciali, in raccordo con gli interventi su p.le Loreto e v.le Monza e la realizzazione della nuova fermata della Circle Line (Padova).

**C** Nodi di interscambio



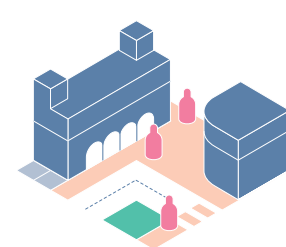
Ambito Centrale/Magazzini Raccordati. Gli interventi consentono l'integrazione delle funzioni urbane e la riqualificazione degli spazi pubblici adiacenti alle infrastrutture esistenti: p.zza Duca d'Aosta, via F. Aporti, via Doria, p.zza IV Novembre, via G.B. Sarmartini e i sottopassi esistenti.

**D** Piazze



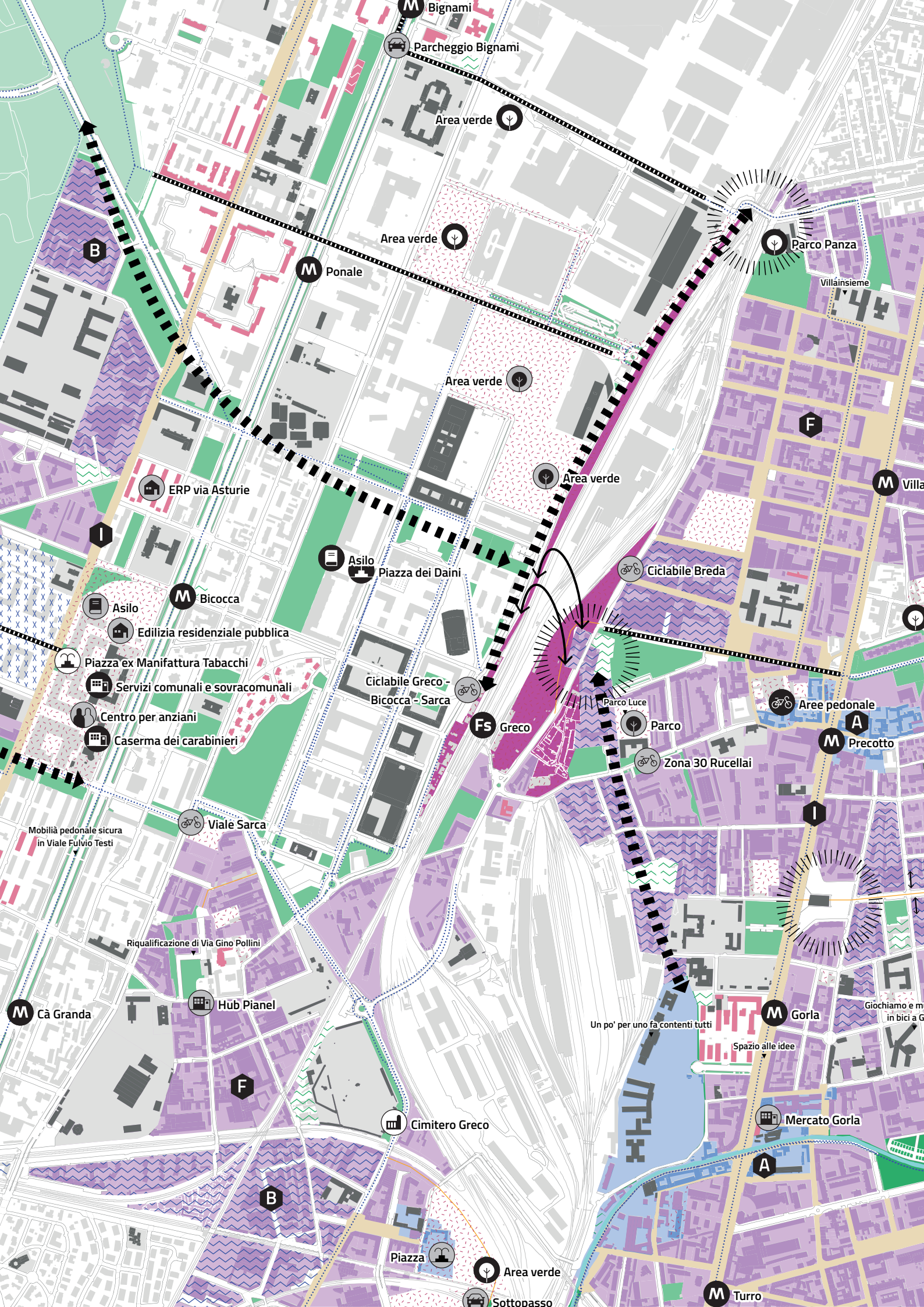
Ambito di p.le Loreto. Gli interventi di ridefinizione dei tessuti edilizi, delle aree pubbliche e per la mobilità consentono la realizzazione di nuovi spazi pedonali, aree verdi e nuove funzioni collettive. Valorizzazione e integrazione dei mezzanini di MM.

**I** Spazio a vocazione pedonale



Riquilificazione degli assi stradali interni al tessuto edilizio ai lati di c.so Buenos Aires. Riquilificazione di via Doria tra p.le Loreto e p.zza Duca d'Aosta. Estensione dello spazio pubblico a Città Studi.





M Bignami  
Parcheggio Bignami

Area verde

M Ponale

Area verde

Area verde

Area verde

Parco Panza

Villainsieme

F

M Villa

ERP via Asturie

Asilo  
Piazza dei Daini

Ciclabile Breda

M Bicocca

Edilizia residenziale pubblica

Piazza ex Manifattura Tabacchi

Servizi comunali e sovracomunali

Centro per anziani

Caserma dei carabinieri

Ciclabile Greco-Bicocca-Sarca

Fs Greco

Parco Luce

Parco

Aree pedonale

M Precotto

Mobilià pedonale sicura  
in Viale Fulvio Testi

Viale Sarca

Zona 30 Rucellai

Riqualificazione di Via Gino Pollini

M Cà Granda

Hub Pianel

Un po' per uno fa contenti tutti

M Gorla

Spazio alle idee

Giochiamo e m  
in bici a G

F

Cimitero Greco

Mercato Gorla

A

B

Piazza

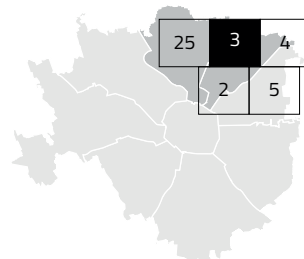
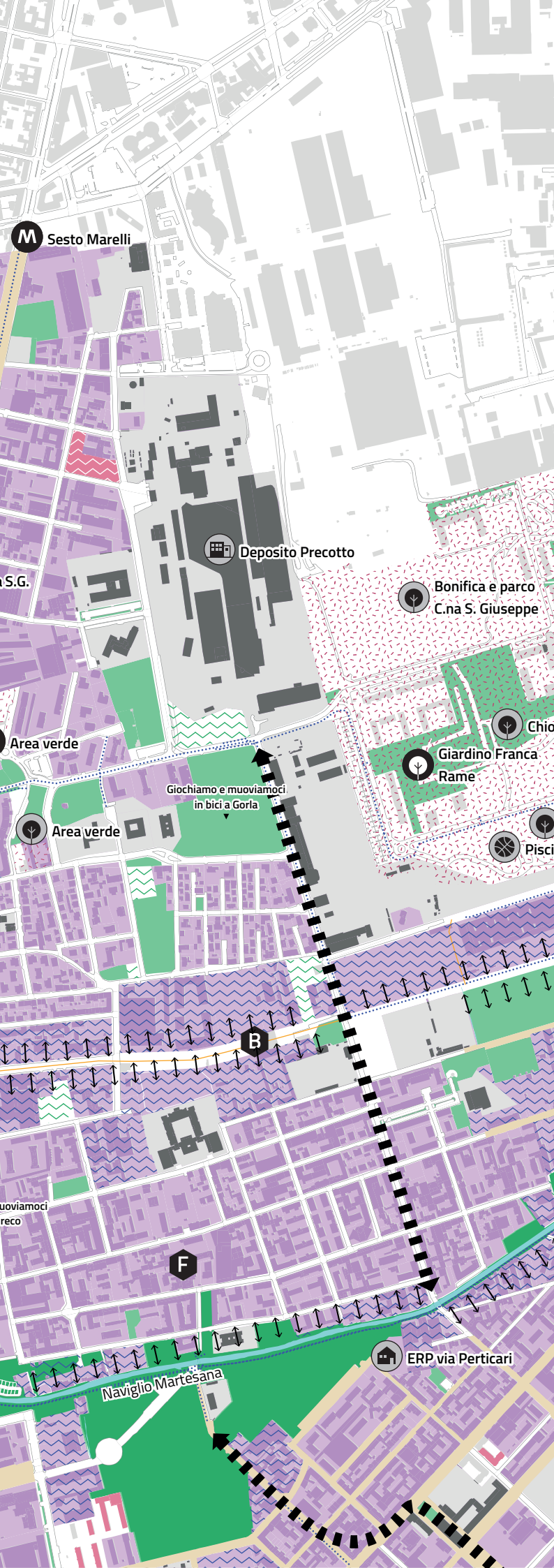
Area verde

Sottopasso

M Turro

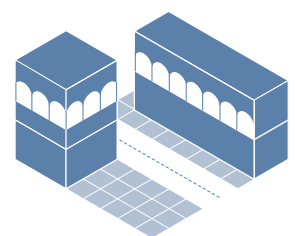


# Greco – Segnano, Bicocca, Gorla – Precotto, Padova – Turro – Crescenzago



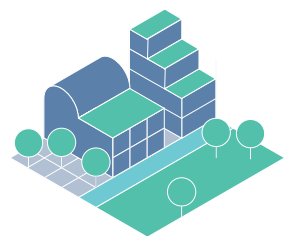
Municipi: 2, 9

## A Nuclei storici esterni



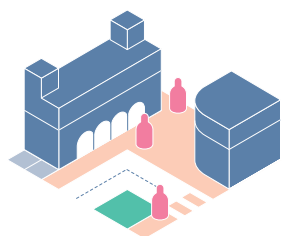
Nuclei storici di Precotto e Gorla. Riquilificazione del tessuto edilizio, tutela dei fronti commerciali, interventi di pedonalizzazione degli assi viari in raccordo con la trasformazione di v.le Monza.

## B Ambiti di rigenerazione ambientale



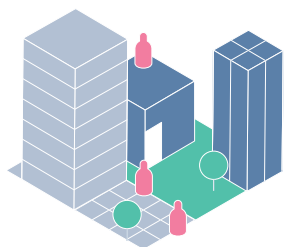
Ambiti produttivi trasversali a via Ponte Nuovo e via Teocrito e lungo via Val Camonica. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti orientati alla connessione ambientale tra il Parco Nord e il Plis Media Valle del Lambro. Intervento di riqualificazione ambientale di p.le Martesana.

## I Spazio a vocazione pedonale



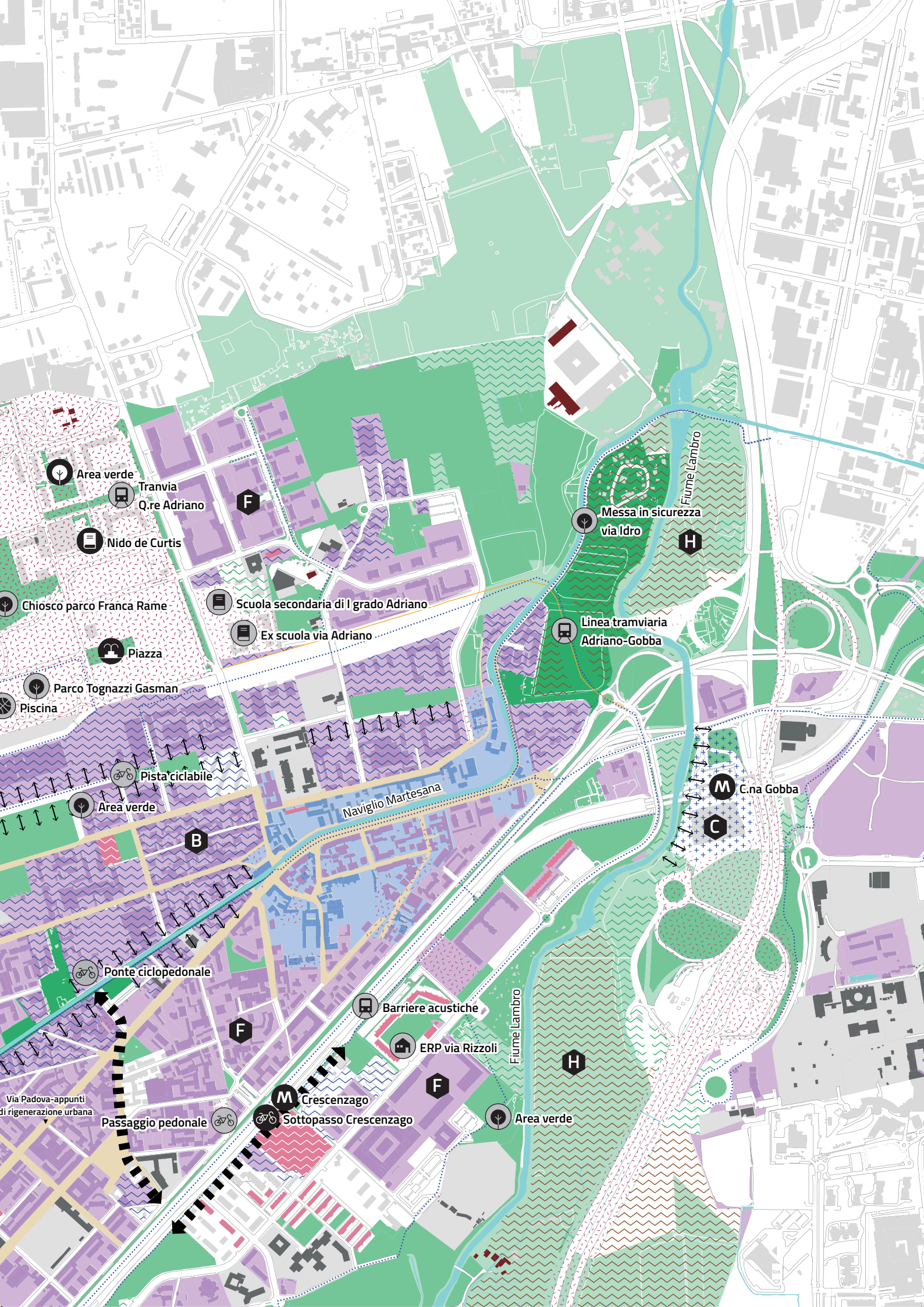
Riquilificazione di via Suzzani, valorizzando la connessione tra Parco Nord e lo scalo Greco, e di v.le Monza in relazione ai nuclei storici attraversati.

## F Ambiti di rinnovamento urbano



Ambiti diffusi lungo v.le Monza e il Naviglio Martesana. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione ai tessuti storici, la sequenza di spazi di verde pubblico lungo il tracciato del tram Gobba-Precotto, le progettualità sull'asse viario di v.le Monza e lo scalo di Greco.





Area verde  
Tramvia  
Q.re Adriano

Nido de Curtis

Chiosco parco Franca Rame

Scuola secondaria di I grado Adriano

Ex scuola via Adriano

Piazza

Parco Tognazzi Gasman

Piscina

Pista ciclabile

Area verde

Naviglio Martesana

Messa in sicurezza  
via Idro

Linea tramviaria  
Adriano-Gobba

C.na Gobba

Ponte ciclopeditoneo

Barriere acustiche

ERP via Rizzoli

Fiume Lambro

Via Padova-appunti  
di rigenerazione urbana

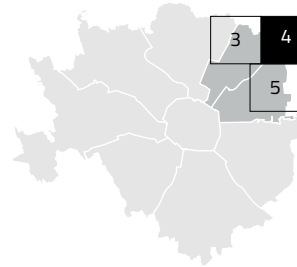
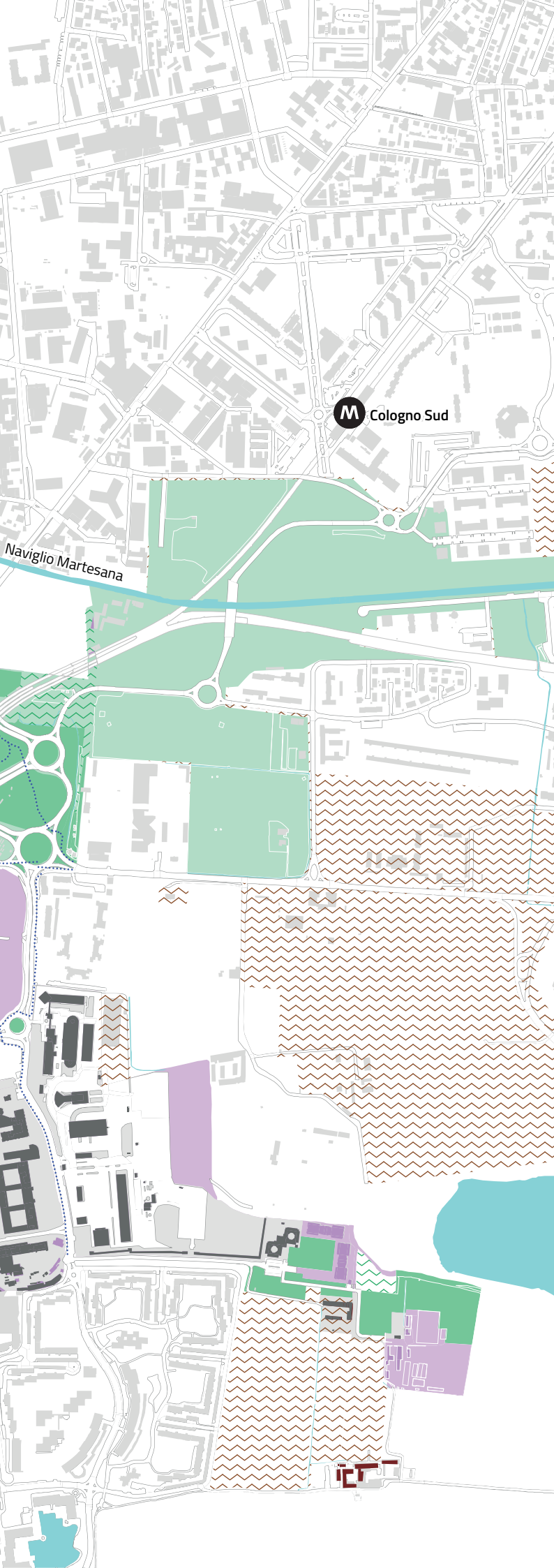
Passaggio pedonale

M Crescenzago

Sottopasso Crescenzago

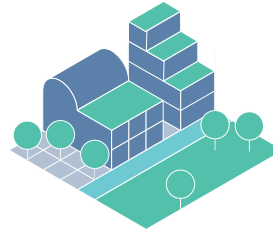
Area verde

# Adriano, Padova – Turro – Crescenzago, Cimiano – Rottole – Q.re Feltre



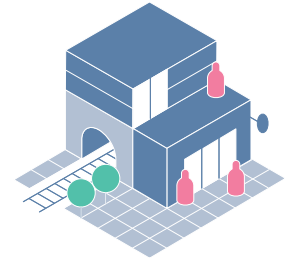
Municipi: 2, 3

## **B** Ambiti di rigenerazione ambientale



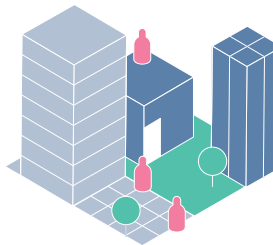
Ambiti produttivi a nord del Naviglio Martesana. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti, forestazione urbana, orientati alla connessione ambientale tra il Plis Media Valle del Lambro e il Plis della Martesana e tra questi e il Parco Adriano.

## **C** Nodi di interscambio



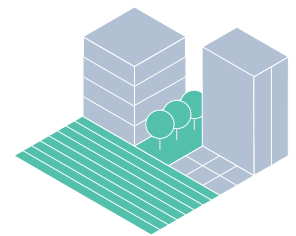
Ambito di C.na Gobba. Gli interventi di rigenerazione consentono l'integrazione di funzioni urbane nell'edificio esistente, la riqualificazione delle superfici adibite a parcheggio, la forestazione urbana, e la realizzazione di infrastrutture a servizio della fruizione del Parco Media Valle del Lambro.

## **F** Ambiti di rinnovamento urbano



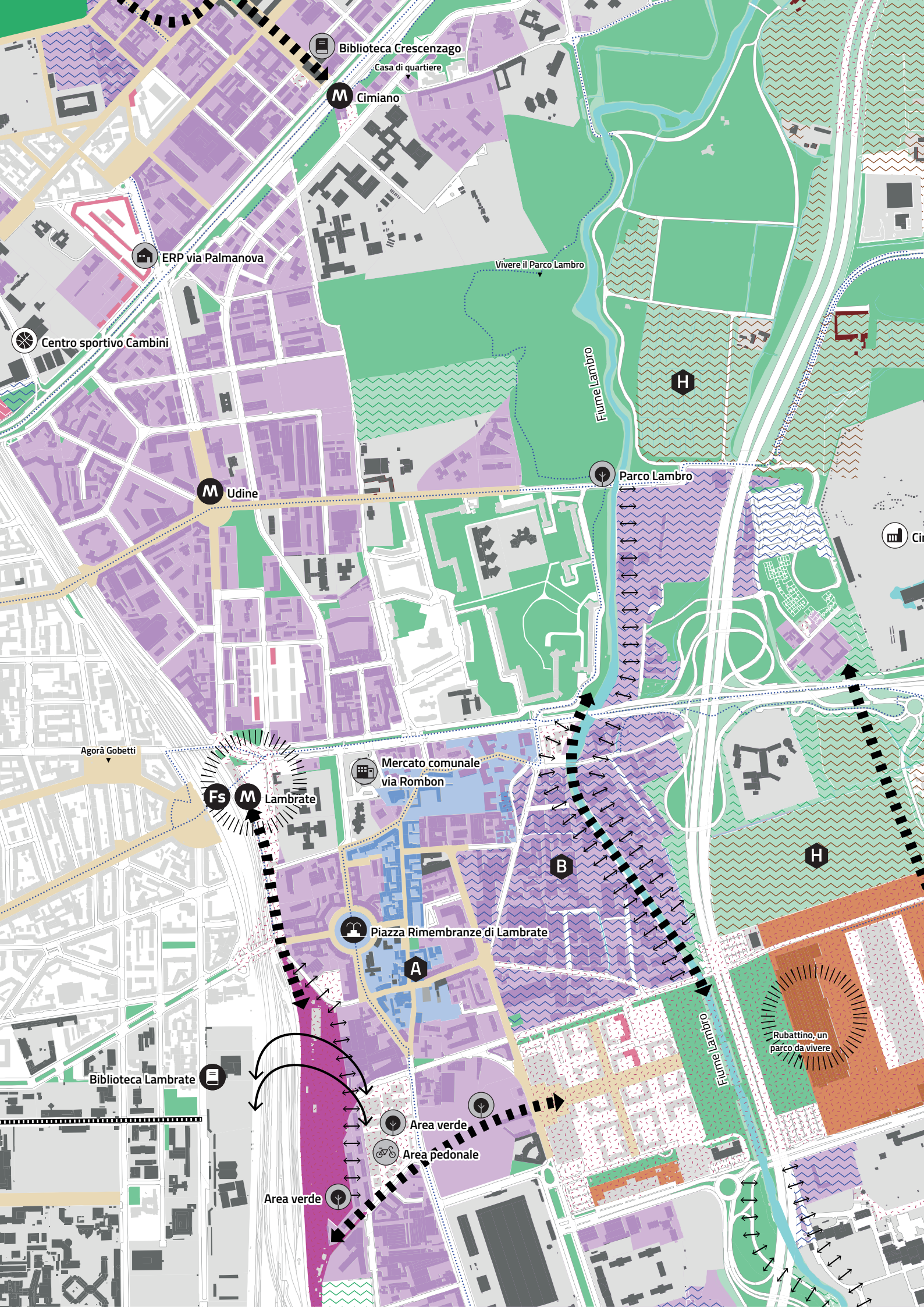
Ambiti compresi tra via Padova e via Palmanova e lungo via Adriano. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione alla trasformazione di via Padova favorendo l'accessibilità alla ciclabile della Martesana e al sistema dei percorsi del Parco Media Valle del Lambro.

## **H** Aree destinate all'agricoltura



Ambiti a nord del nodo di Gobba, all'incrocio tra il Lambro e il Naviglio Martesana. Rafforzamento del corridoio ecologico del fiume e proposta di inclusione all'interno del PLIS Martesana. Estensione delle tutele lungo il Lambro.





Biblioteca Crescenzago

Casa di quartiere

Cimiano

ERP via Palmanova

Vivere il Parco Lambro

Centro sportivo Cambini

Udine

Parco Lambro

Agorà Gobetti

Mercato comunale  
via Rombon

Lambrate

Piazza Rimembranze di Lambrate

Biblioteca Lambrate

Area verde

Area pedonale

Area verde

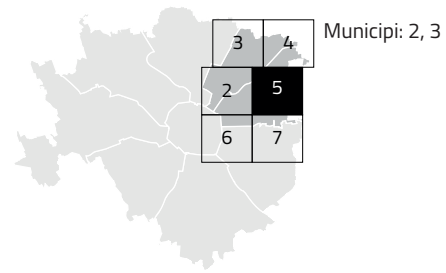
Rubattino, un  
parco da vivere



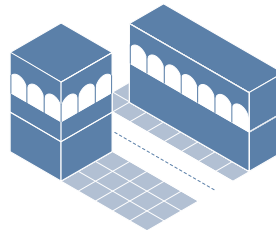


Tavola 5

## Cimiano – Rottole – Q.re Feltre, Lambrate – Ortica

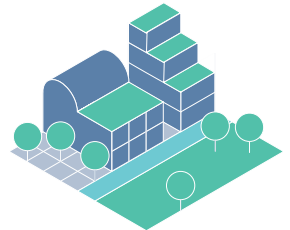


### A Nuclei storici esterni



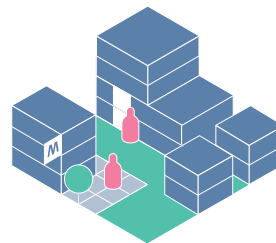
Nucleo storico di Lambrate. Riqualficazione del tessuto edilizio, rafforzamento dei fronti commerciali, estensione degli interventi di pedonalizzazione degli assi stradali raccordando p.zza Rimembranze di Lambrate, via Massimiano e via Donadoni.

### B Ambiti di rigenerazione ambientale



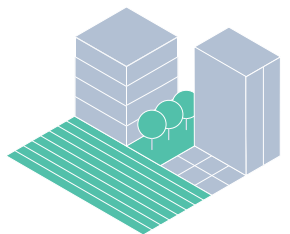
Ambiti produttivi lungo via Sbodio e via Oslavia. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti, forestazione urbana, finalizzati a migliorare le prestazioni ambientali delle piastre produttive valorizzando le connessioni ambientali lungo la valle del Lambro.

### E Grandi funzioni urbane

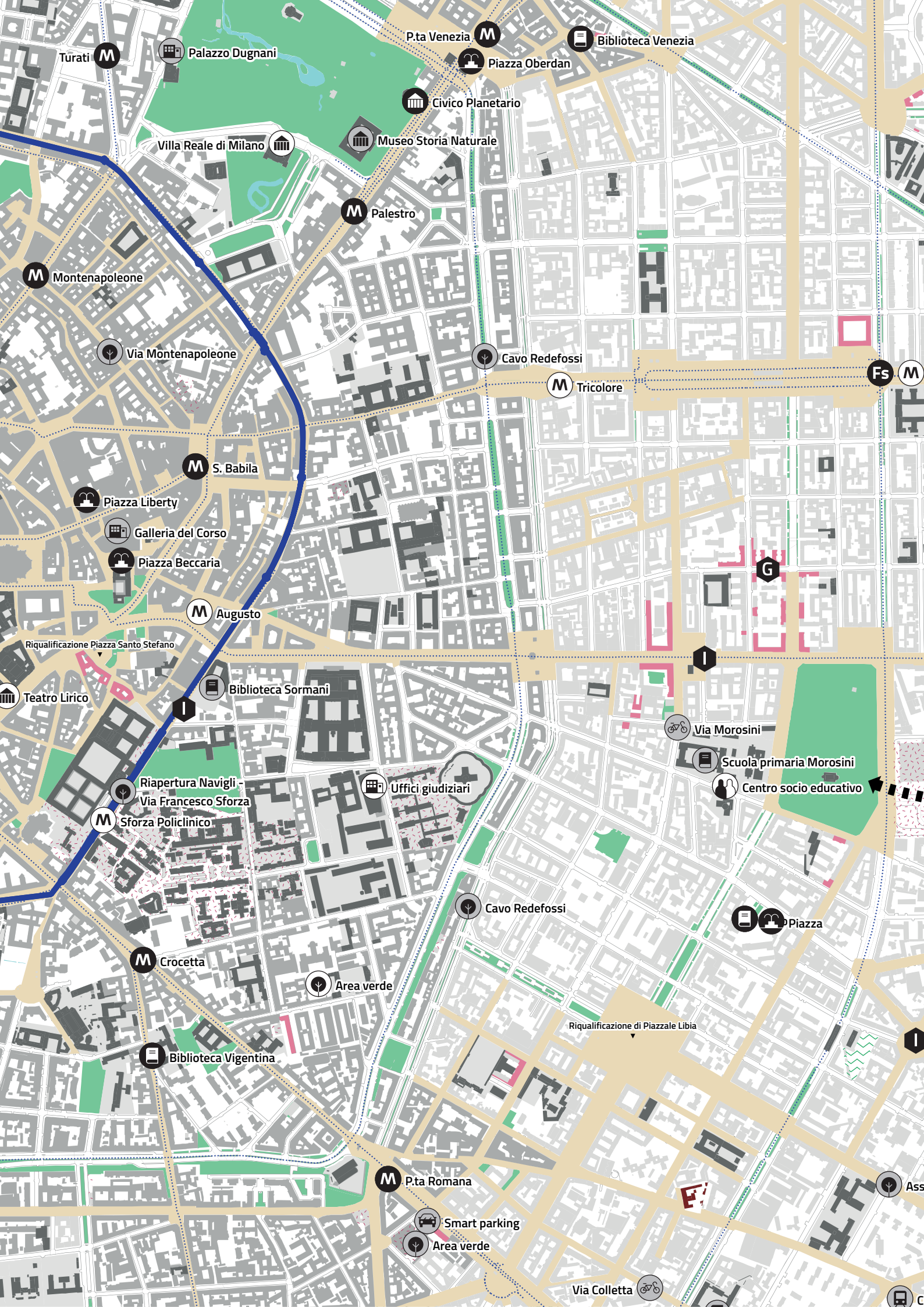


Ambito di Rubattino. Nuove funzioni per servizi pubblici e funzioni private di interesse strategico. Realizzazione di un parco urbano finalizzato a ridare spazio al Lambro, nuove connessioni ciclopedonali e verdi con lo scalo di Lambrate e con le aree agricole a nord di via Caduti di Marcinelle.

### H Aree destinate all'agricoltura



Ambiti adiacenti al Lambro e alla Tang. Est, dallo svincolo di Palmanova fino Rubattino. Rafforzamento del corridoio ecologico del fiume Lambro, valorizzazione dei nuclei cascinali esistenti e consolidamento del Parco Media Valle del Lambro.



P.ta Venezia

Biblioteca Venezia

Turati

Palazzo Dugnani

Piazza Oberdan

Civico Planetario

Museo Storia Naturale

Villa Reale di Milano

Palestro

Cavo Redefossi

Tricolore

Montenapoleone

Via Montenapoleone

S. Babila

Piazza Liberty

Galleria del Corso

Piazza Beccaria

Augusto

Riqualificazione Piazza Santo Stefano

Teatro Lirico

Biblioteca Sormani

Riapertura Navigli -  
Via Francesco Sforza

Sforza Policlinico

Uffici giudiziari

Via Morosini

Scuola primaria Morosini

Centro socio educativo

Cavo Redefossi

Piazza

Crocetta

Area verde

Biblioteca Vigentina

Riqualificazione di Piazzale Libia

P.ta Romana

Smart parking

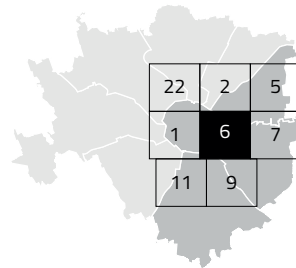
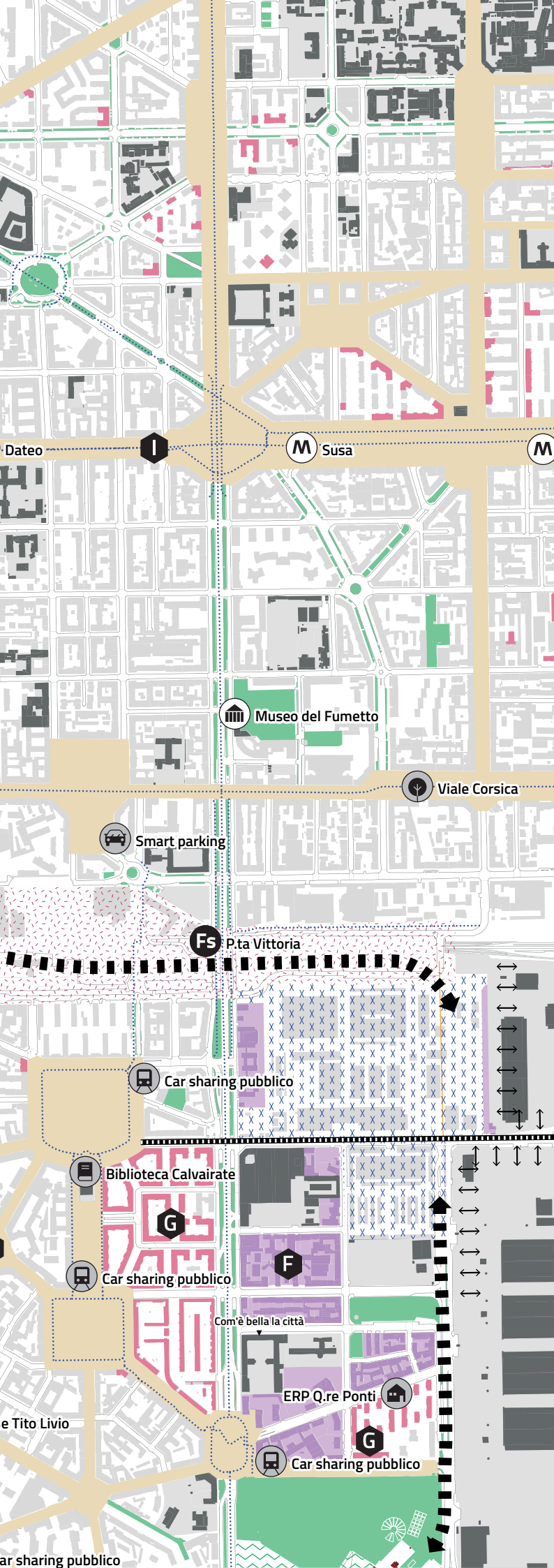
Area verde

Via Colletta



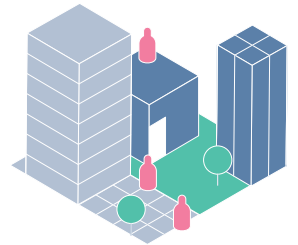
Tavola 6

# Duomo, Guastalla, Buenos Aires – P.ta Venezia – P.ta Monforte, Città Studi, Corsica, XXII Marzo, Umbria – Molise, P.ta Romana, Ortomercato



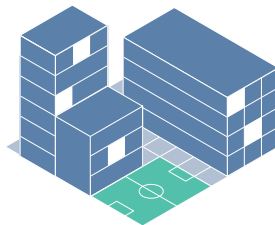
Municipi: 1, 3, 4, 5

## **F** Ambiti di rinnovamento urbano



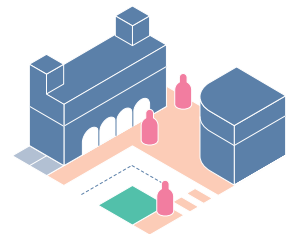
Ambiti compresi tra via Vismara e v.le Molise. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione alle progettualità del Piano Attuativo PA3 (Viale Molise). Rafforzamento delle relazioni con parco Alessandrini e gli spazi pubblici su via P. Maspero.

## **G** Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici



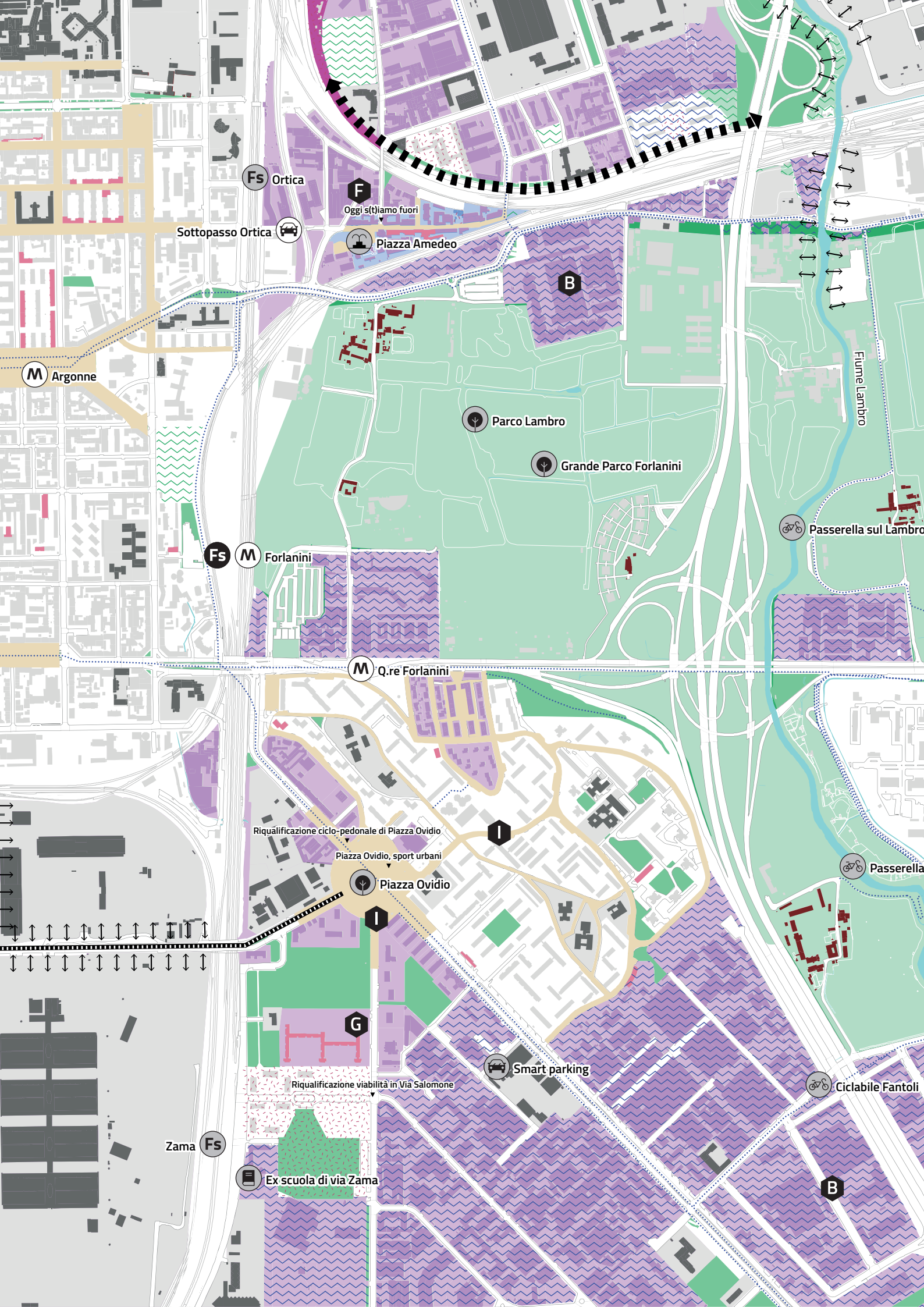
Quartieri Calvairete, Ponti e complessi edilizi di via Bronzetti-Marcona. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.

## **I** Spazi a vocazione pedonale



C.so XXII Marzo e v.le Corsica, c.so Lodi e via Friuli. Interventi di riqualificazione di via Tito Livio, via Sebino, via L. Papi in connessione con le piazze verdi (Martini, Libia, Insubria, Salgari, Cuoco). Trasformazione degli assi interessati dalla riapertura dei Navigli e dal progetto M4.





Fs Ortica

F Oggi s(t)iamo fuori

Sottopasso Ortica

Piazza Amedeo

M Argonne

Parco Lambro

Grande Parco Forlanini

Fs M Forlanini

M Q.re Forlanini

Riqualificazione ciclo-pedonale di Piazza Ovidio

Piazza Ovidio, sport urbani

Piazza Ovidio

G

Riqualificazione viabilità in Via Salomone

Zama Fs

Ex scuola di via Zama

Smart parking

Ciclabile Fantoli

Passerella sul Lambro

Fiume Lambro

B

B

I

I

Passerella sul Lambro

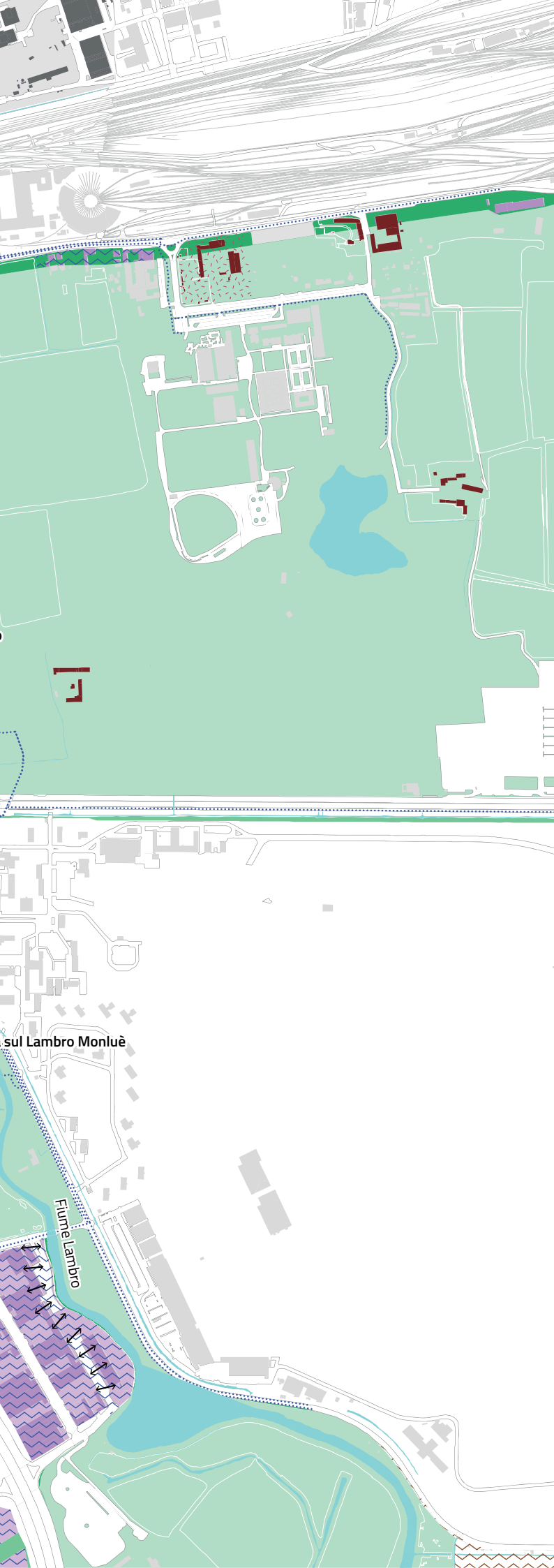
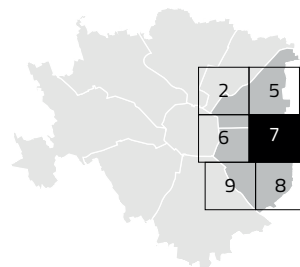


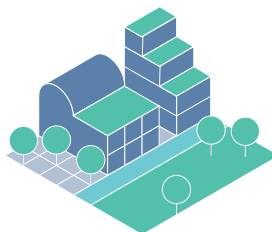
Tavola 7

# Parco Forlanini – Cavriano, Lambrate – Ortica, Ortomercato, Monluè – Ponte Lambro, Taliedo – Morsenchio – Q.re Forlanini



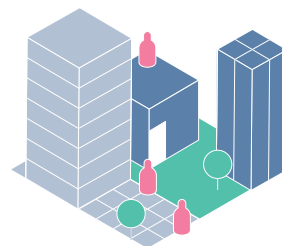
Municipi: 3, 4

## **B** Ambiti di rigenerazione ambientale



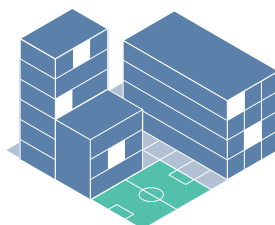
Ambiti produttivi lungo via Mecenate e la Tang. Est. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti, forestazione urbana, finalizzati a migliorare le prestazioni ambientali delle piastre produttive in relazione ai caratteri ambientali e paesaggistici della valle del fiume Lambro.

## **F** Ambiti di rinnovamento urbano



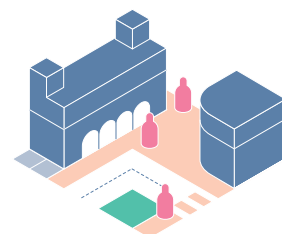
Ambiti lungo via S. Faustino, via Bistolfi e via Ortica. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione ai caratteri identitari del quartiere, i servizi pubblici, le condizioni ambientali e paesaggistiche del Lambro, le progettualità su Rubattino e lo scalo di Lambrate.

## **G** Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici



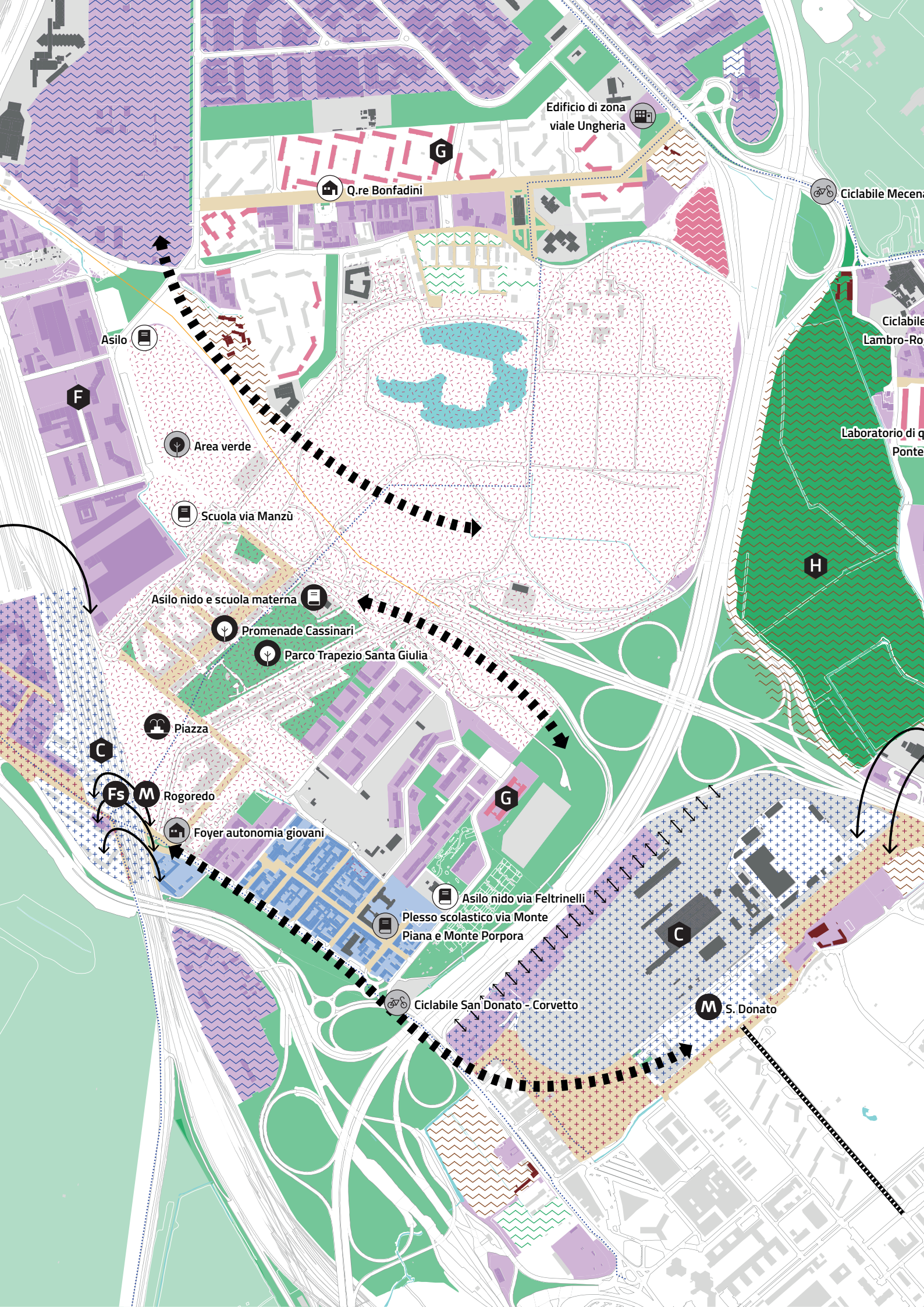
Complesso edilizio di via Salomone. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.

## **I** Spazi a vocazione pedonale



Interventi di riqualificazione di p.zza Ovidio, via Mecenate e via M. Bruto. Riqualificazione della viabilità del q.re Forlanini. Interventi di miglioramento della mobilità pedonale e ciclabile lungo via Regolo e via Lombroso.





Edificio di zona  
viale Ungheria

Q.re Bonfadini

Asilo

Area verde

Scuola via Manzù

Asilo nido e scuola materna

Promenade Cassinari

Parco Trapezio Santa Giulia

Piazza

C

Fs

M

Rogoredo

Foyer autonomia giovani

Asilo nido via Feltrinelli

Plesso scolastico via Monte  
Piana e Monte Porpora

Ciclabile San Donato - Corvetto

M S. Donato

Ciclabile Mecenate

Ciclabile  
Lampro-Ro

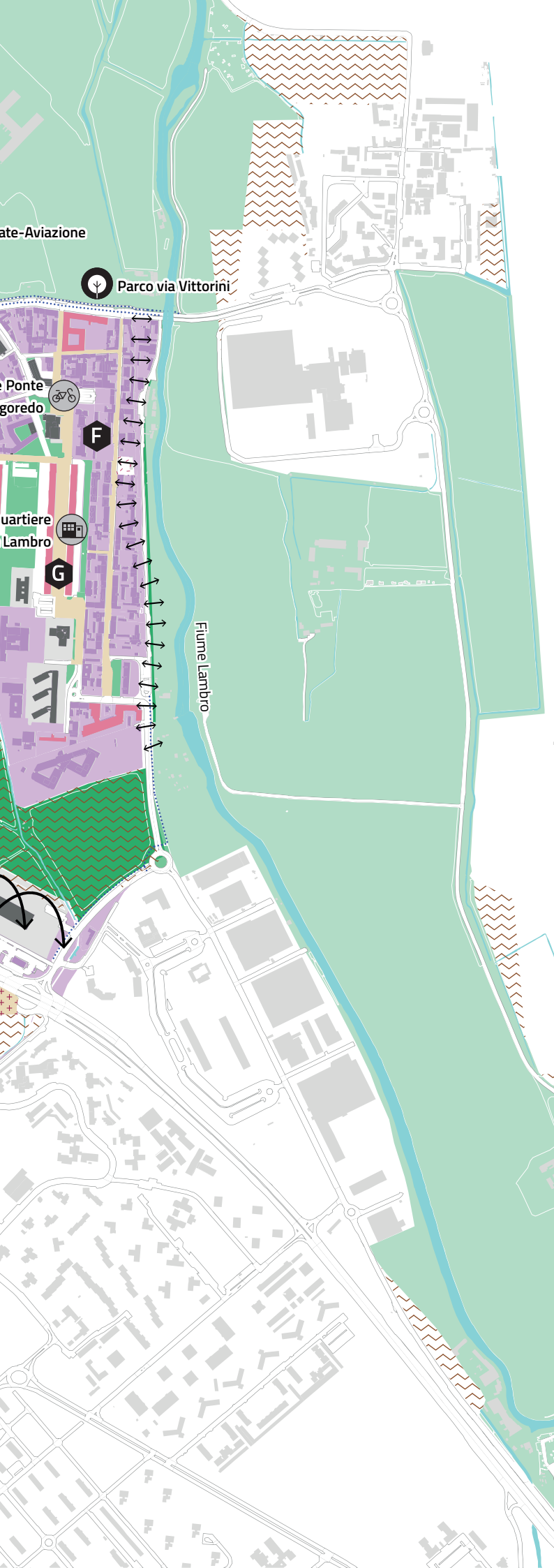
Laboratorio di q  
Ponte

H

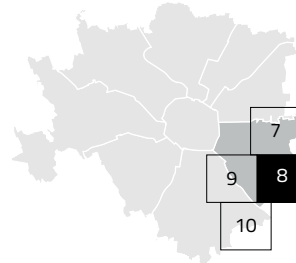
C



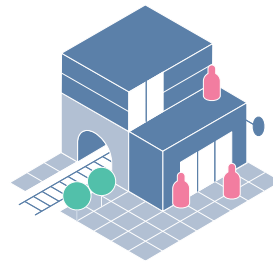
# Monluè – Ponte Lambro, Taliedo – Morsenchio – Q.re Forlanini, Triulzo Superiore, Rogoredo – Santa Giulia



Municipi: 4

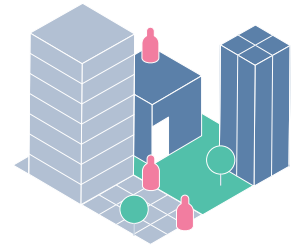


## C Nodi di interscambio



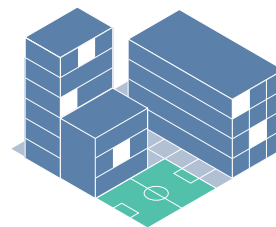
Ambito del capolinea della M3 (San Donato) e Rogoredo. Integrazione delle funzioni urbane e realizzazione di connessioni ciclopedonali con il nodo della stazione ferroviaria ed il quartiere di Rogoredo, l'ambito di Porto di Mare, il q.re S. Giulia e Ponte Lambro.

## F Ambiti di rinnovamento urbano



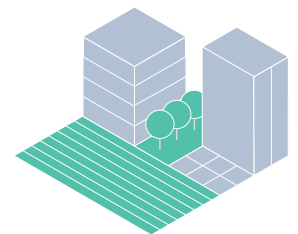
Ambiti lungo via Medici del Vascello. Interventi di rigenerazione degli edifici e recupero del patrimonio dismesso. Ambito Ponte Lambro. Interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio, dei servizi pubblici e degli assi di via degli Umiliati e via G. U. di Nemi.

## G Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici

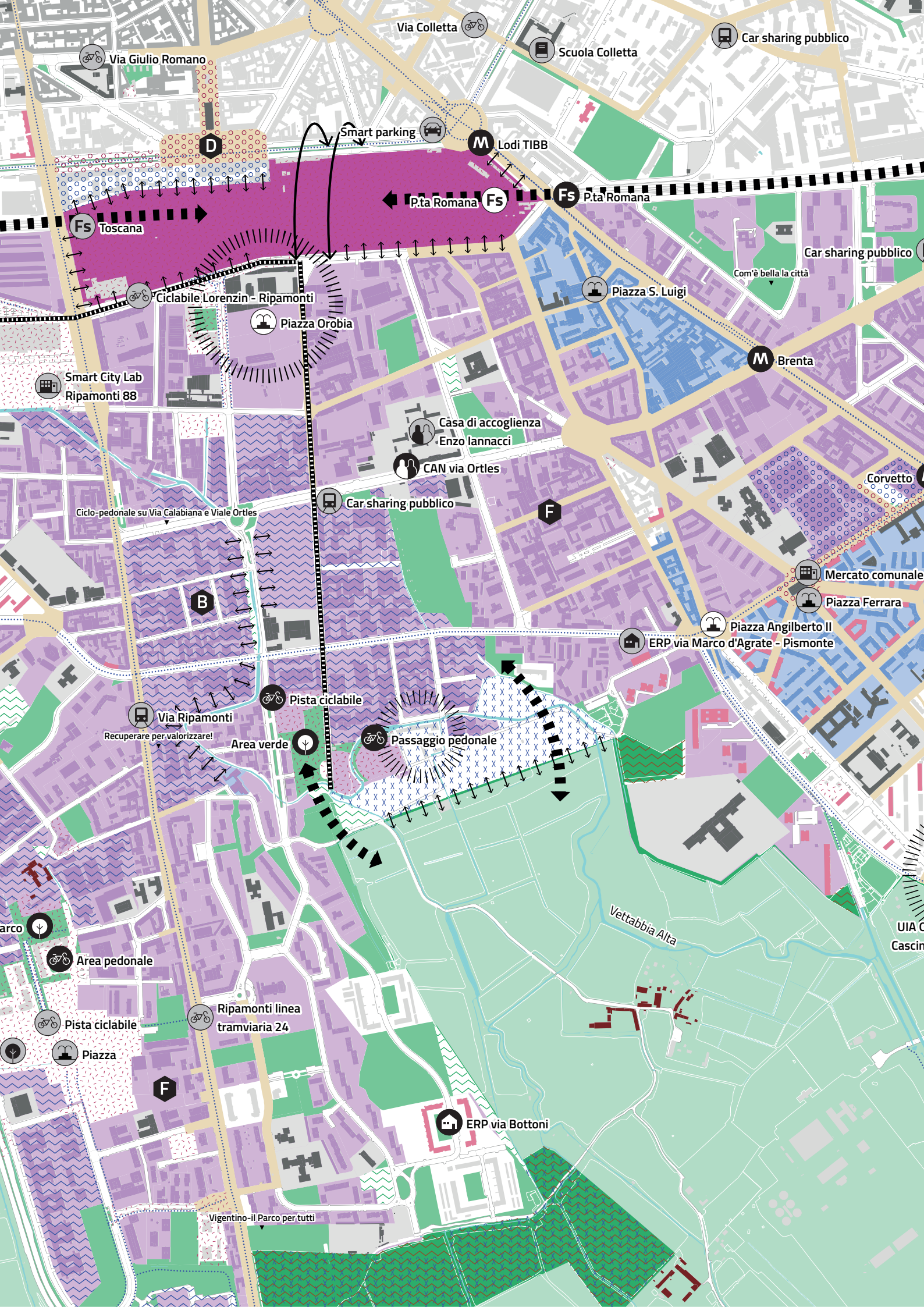


Quartiere Bonfadini e i complessi edilizi del quartiere Ponte Lambro. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.

## H Aree destinate all'agricoltura



Ambiti adiacenti al quartiere Ponte Lambro e alla tang. Est. Rafforzamento del corridoio ecologico del fiume Lambro e proposta di ampliamento del Parco Agricolo Sud. Estensione della rete dei percorsi pedonali in relazione al quartiere S. Giulia.



Via Colletta

Via Giulio Romano

Scuola Colletta

Car sharing pubblico

Smart parking

M Lodi TIBB

P.ta Romana

P.ta Romana

Fs Toscana

Car sharing pubblico

Com'è bella la città

Piazza S. Luigi

M Brenta

Smart City Lab

Ripamonti 88

Ciclabile Lorenzin - Ripamonti

Piazza Orobica

Casa di accoglienza

Enzo Iannacci

CAN via Ortles

Car sharing pubblico

Ciclo-pedonale su Via Calabiana e Viale Ortles

Mercato comunale

Piazza Ferrara

Piazza Angilberto II

ERP via Marco d'Agrate - Pismonte

B

Pista ciclabile

Via Ripamonti

Recuperare per valorizzare!

Area verde

Passaggio pedonale

Vettabbia Alta

UIA C

Cascin

Area pedonale

Ripamonti linea tramviaria 24

Pista ciclabile

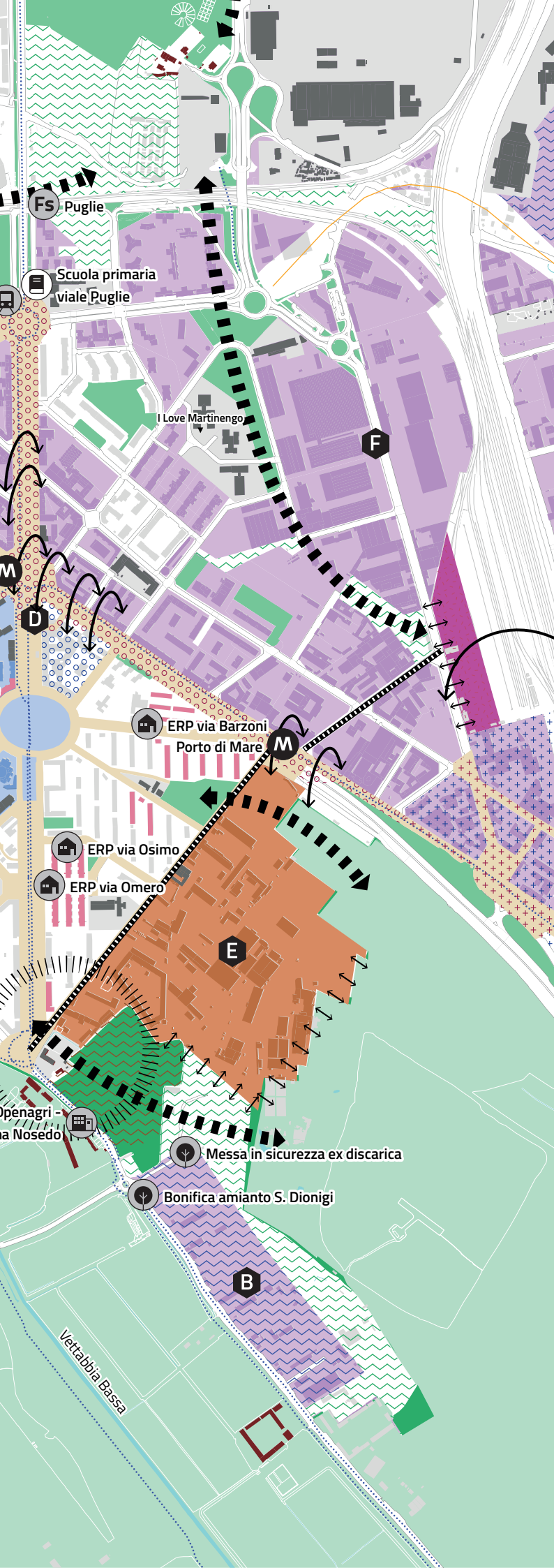
Piazza

ERP via Bottoni

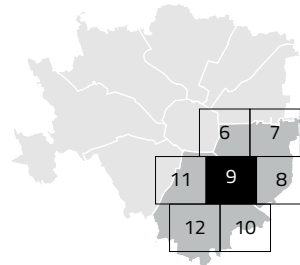
Vigentino - il Parco per tutti



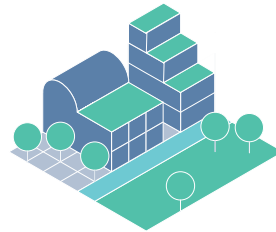
# P.ta Romana, Vigentino – Q.re Fatima, Umbria – Molise – Calvaire, Scalo Romana, Lodi – Corvetto, Parco delle Abbazie



Municipi: 4, 5

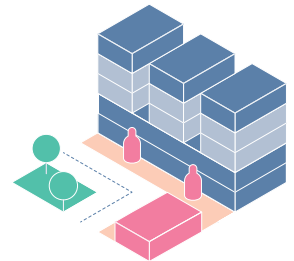


**B** Ambiti di rigenerazione ambientale



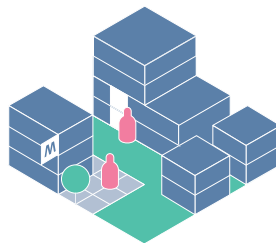
Ambiti lungo via Ortles e via M. D'Agrate. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti, forestazione urbana, finalizzati a realizzare le connessioni ambientali con il futuro parco dello scalo Romana e il Parco Agricolo Sud lungo la roggia Vettabbia.

**D** Piazze



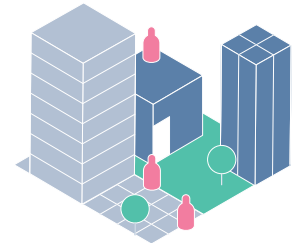
Corvetto e Trento. La trasformazione dei tessuti edilizi e della mobilità consente la realizzazione di nuovi spazi pedonali, aree verdi e funzioni collettive. Demolizione del cavalcavia di p.le Corvetto. In p.zza Trento, nuove relazioni con via Crema e v.le Isonzo e lo scalo di P. Romana.

**E** Grandi funzioni urbane



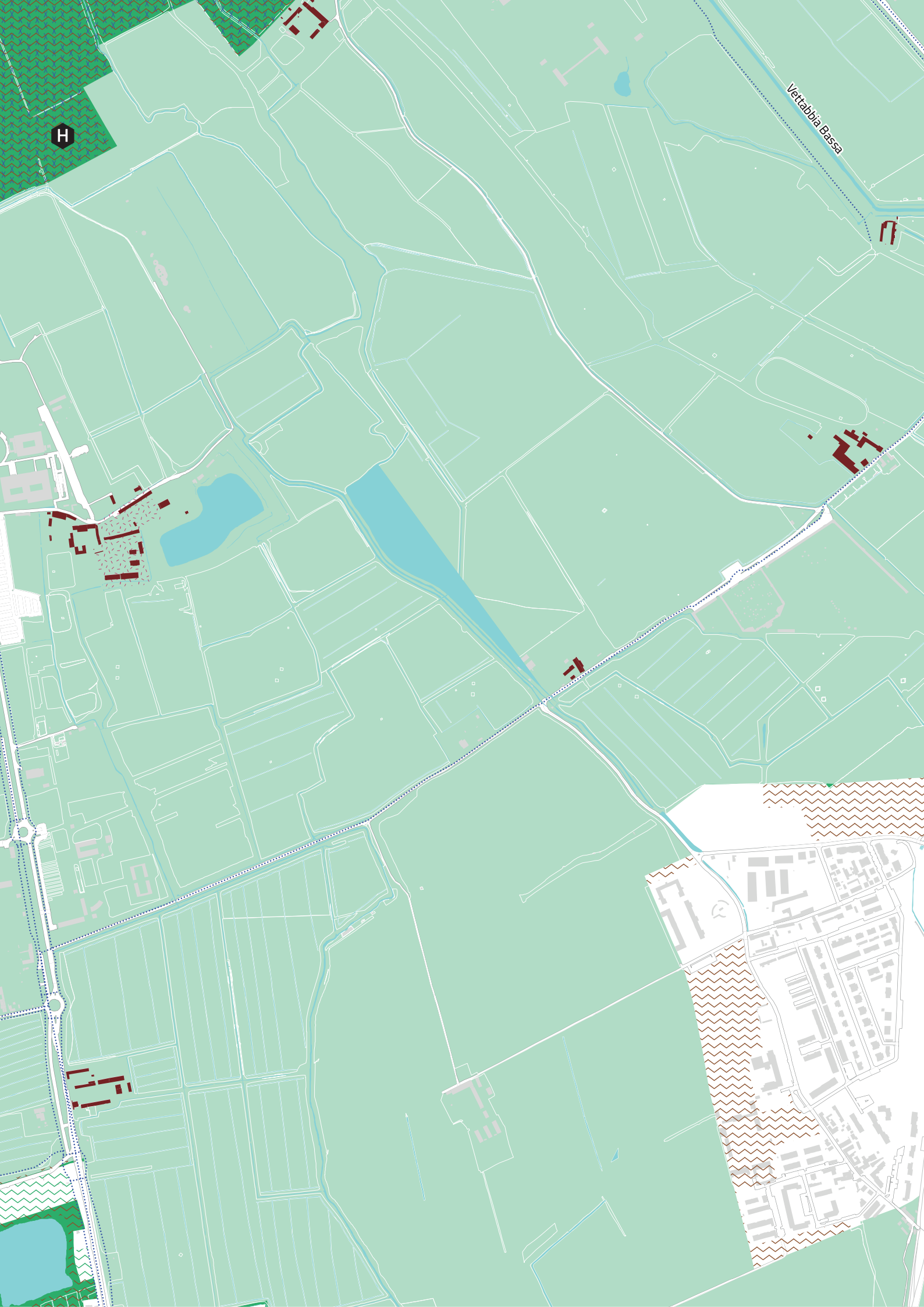
Ambito di Porto di Mare. Nuove funzioni per servizi pubblici e funzioni private di interesse strategico. Realizzazione di un parco urbano e connessioni ciclopedonali tra il q.re Mazzini ed il Parco Agricolo Sud e tra via F. Massimo e via Cassinis, in corrispondenza della fermata MM.

**F** Ambiti di rinnovamento urbano



Ambiti tra via Ripamonti, c.so Lodi e la Circle Line. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione ai tessuti storici, i quartieri ERP, l'affaccio sulla ferrovie in accordo con le progettualità su Porto di Mare, p.zza Corvetto e gli scali di P.ta Romana e Rogoredo.

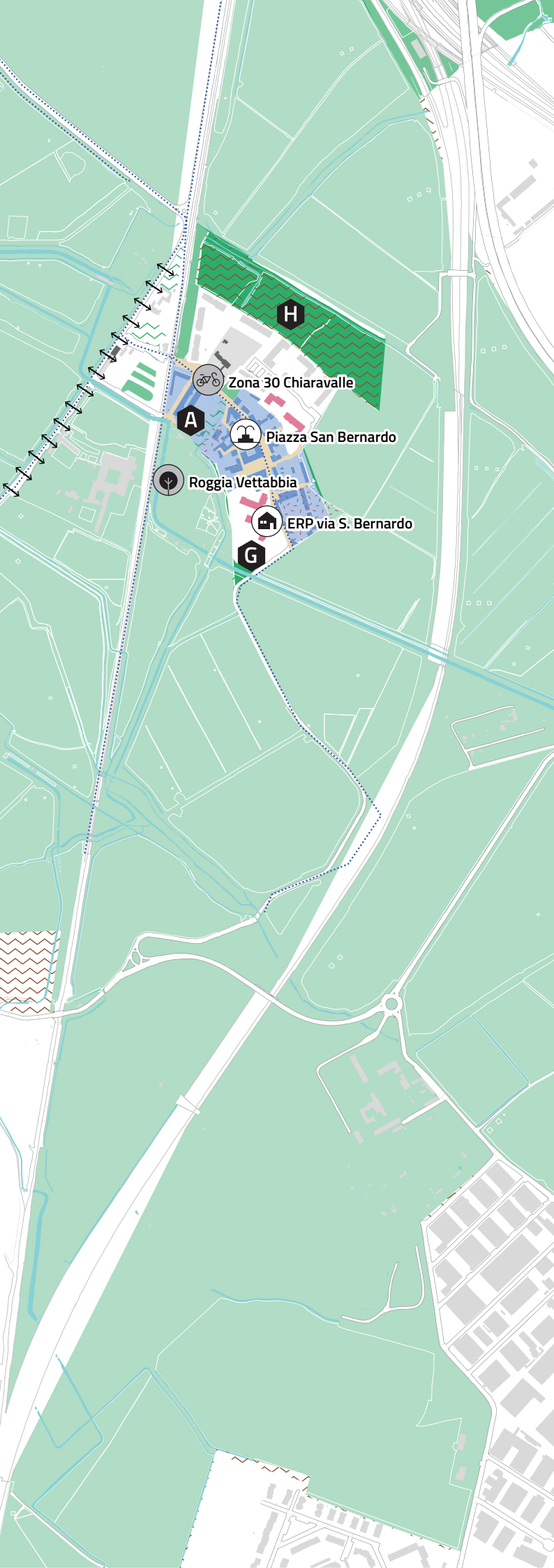




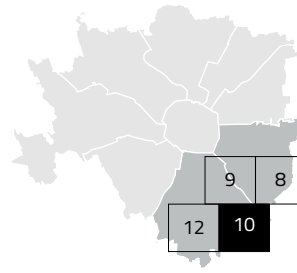
Vettabia Bassa

H

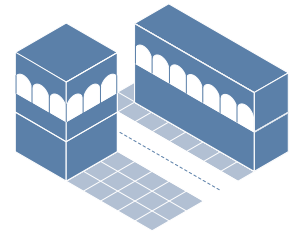
# Triulzo Superiore, Chiaravalle, Parco Delle Abbazie



Municipi: 4, 5

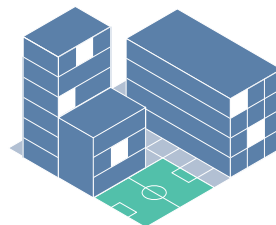


## **A** Nuclei storici esterni



Nucleo storico di Chiaravalle. Riqualificazione del tessuto edilizio, tutela dei fronti commerciali, interventi di pedonalizzazione degli assi viari a partire dalla via San Bernardo. Raccordo con la previsione della ciclabile sull'ex sedime ferroviario MI-GE.

## **G** Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici



Complessi edilizi di via S. Bernardo. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.

## **H** Aree destinate all'agricoltura



Ambiti attorno al nucleo storico di Chiaravalle e a sud di via Vaiano Valle (AS/2), tra l'asse di via V. Ferrari e il nucleo cascinale in prossimità del depuratore di Nosedo. Proposta di ampliamento del Parco Agricolo Sud.



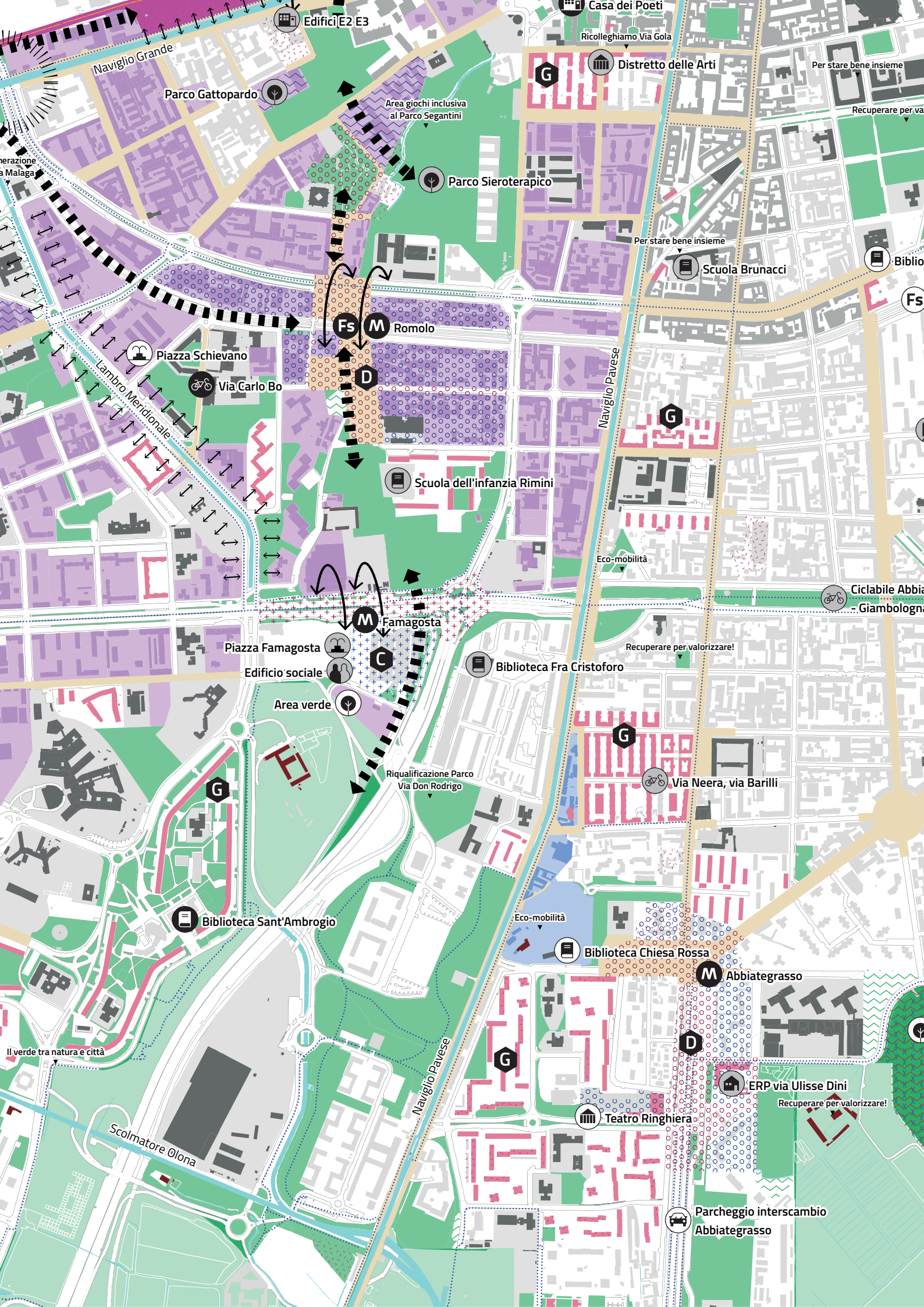


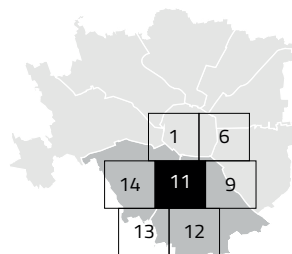




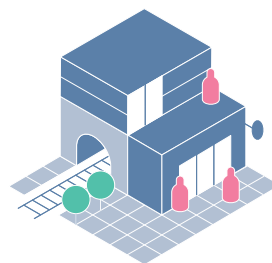
Tavola 11

**P.ta Vigentina – P.ta Lodovica,  
P.ta Ticinese – Conca del Naviglio,  
Stadera – Chiesa Rossa – Q.re  
Torretta – Conca Fallata, Morivione,  
Tibaldi, P.ta Ticinese – Conchetta,  
Moncucco – San Cristoforo, Barona**

Municipi: 5, 6

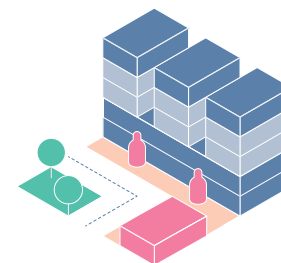


**C** Nodi di interscambio



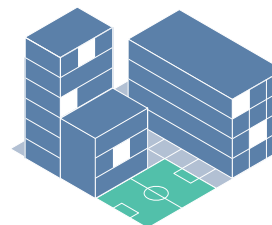
Ambito di Famagosta. Gli interventi di rigenerazione consentono l'integrazione delle infrastrutture di mobilità con le funzioni urbane, la realizzazione di connessioni ciclopeditoni tra il parco di via Rimini e il Parco Agricolo Sud e la riqualificazione di v.le Famagosta.

**D** Piazze



Ambiti di Romolo e Abbiategrosso. La ridefinizione dei tessuti edilizi e delle aree per la mobilità consente nuovi spazi pedonali, verde e funzioni collettive. Connessioni tra l.go T. Nuvolari e v.le Romolo e tra p.zza Abbiategrosso e via P. Boifava attraverso nuovi spazi pubblici su via dei Missaglia.

**G** Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici

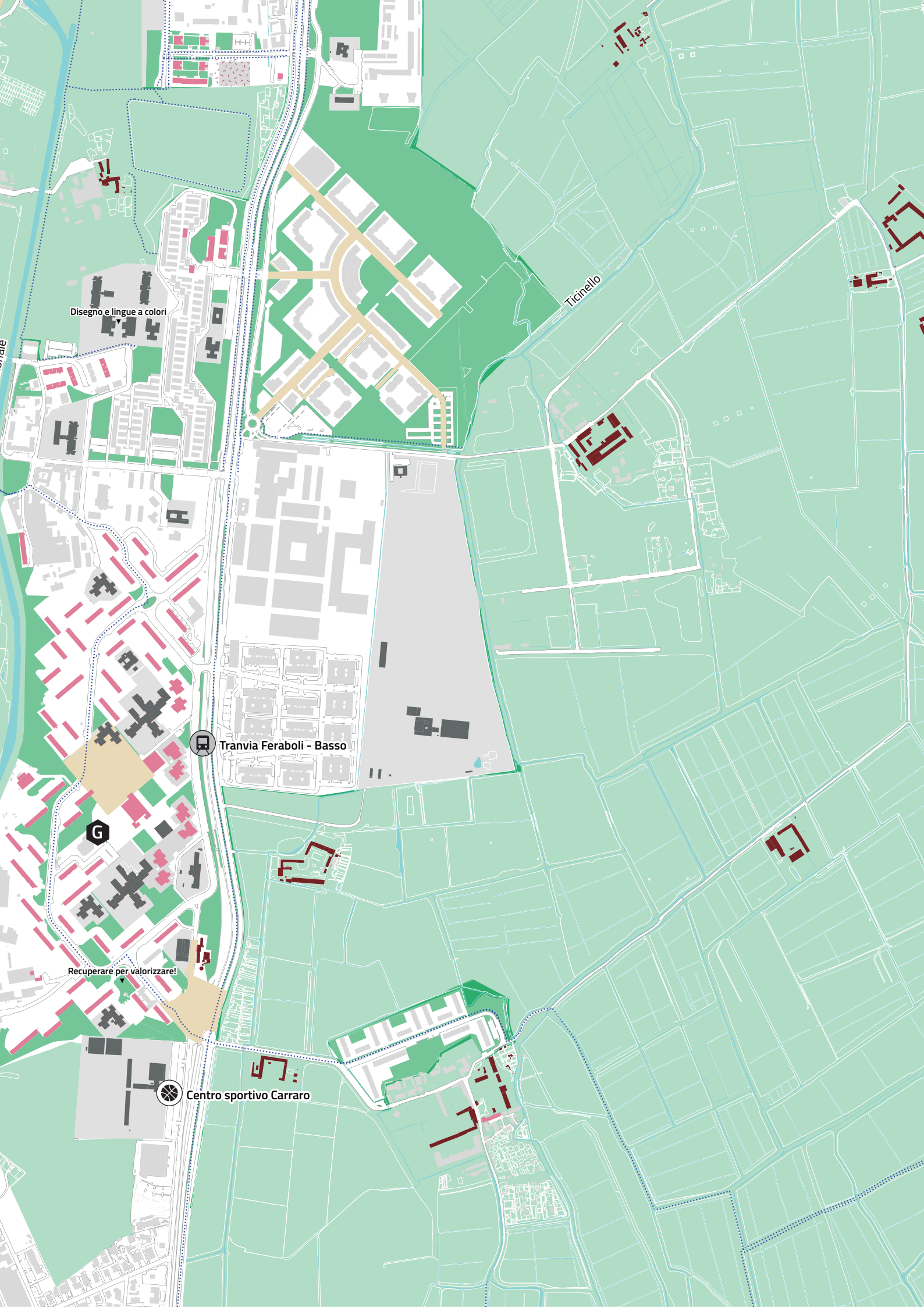


Quartieri Antonini, Stadera, Chiesa Rossa e S. Ambrogio e i complessi residenziali di via Gola, via Russoli, via Spaventa e via C. Gandino. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.

**H** Aree destinate all'agricoltura



Ambiti tra via Bellarmino e via Campazzino lungo il Ticinello (AS/1), posti in continuità con gli orti urbani di via Treccani degli Alfieri. Proposta di ampliamento del Parco Agricolo Sud.



Disegno e lingue a colori

Ticinello

Tranvia Feraboli - Basso

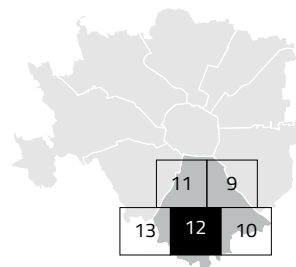
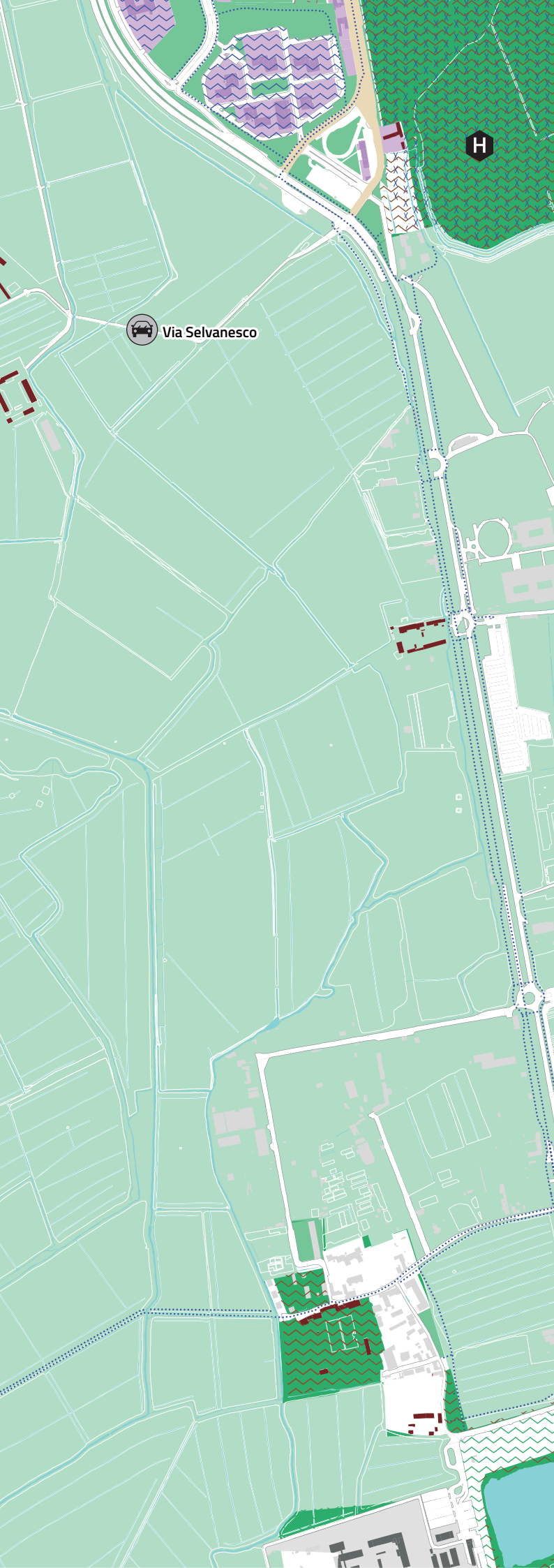
Recuperare per valorizzare!

Centro sportivo Carraro

G

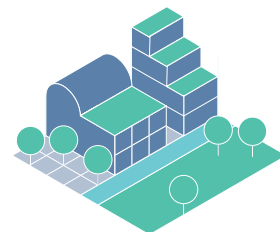


# Quintosole, Ronchetto delle Rane, Gratosoglio – Q.re Missaglia – Q.re Terrazze, Parco Delle Abbazie



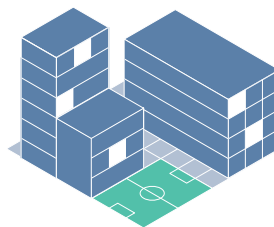
Municipi: 5

## **B** Ambiti di rigenerazione ambientale



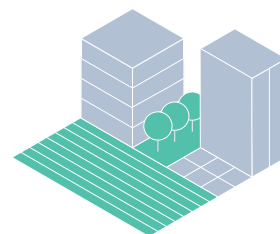
Ambito edificato lungo via V. Ferrari. Interventi di recupero del patrimonio edilizio dismesso, rigenerazione di edifici e spazi aperti finalizzati a migliorare le prestazioni ambientali dell'ambito e a renderlo compatibile con i caratteri del Parco Agricolo Sud.

## **G** Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici



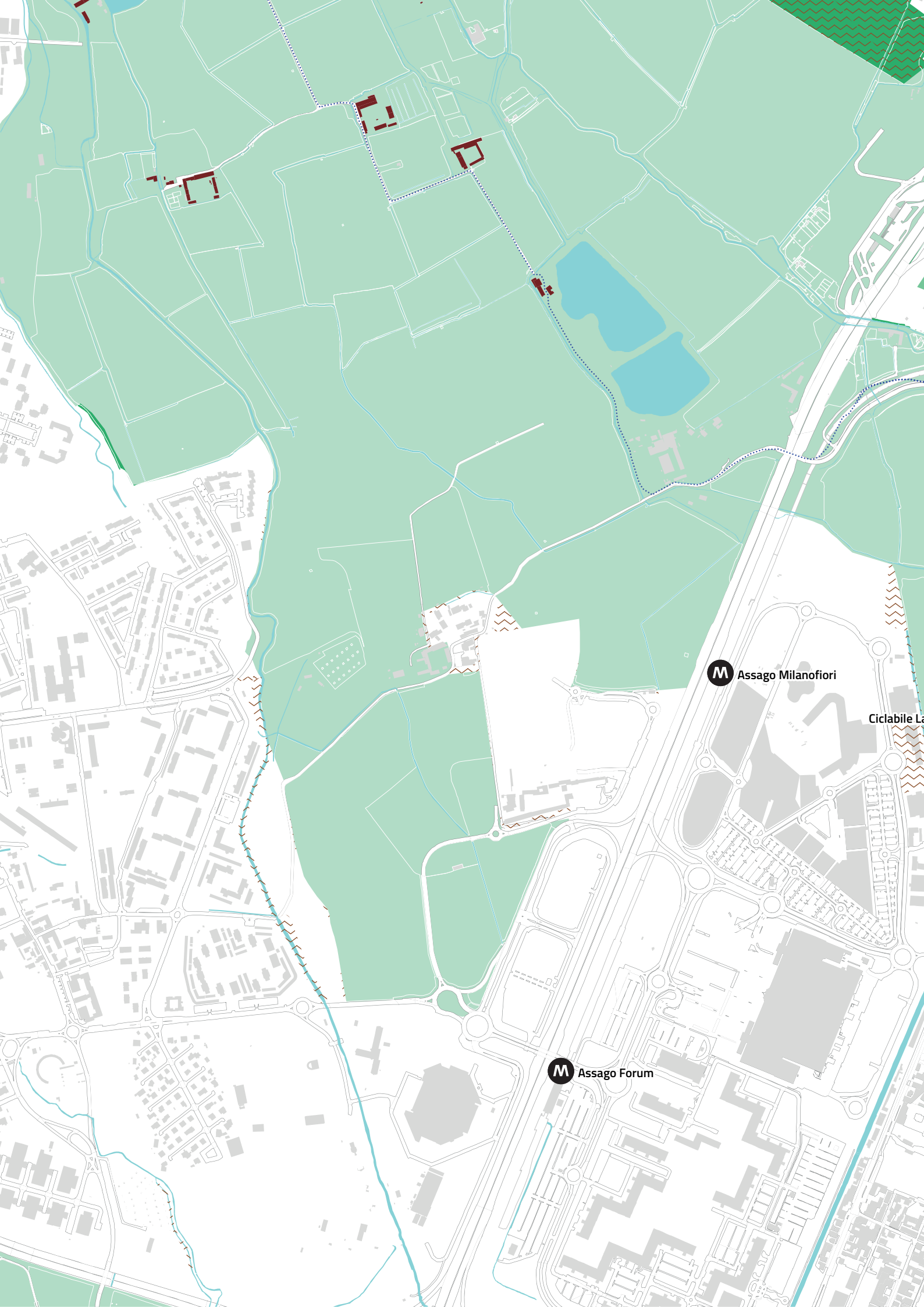
Quartiere Gratosoglio. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.

## **H** Aree destinate all'agricoltura



Ambiti a sud di via Vaiano Valle (AS/2), tra l'asse di via V. Ferrari e il nucleo cascinale in prossimità del depuratore di Nosedo. Proposta di ampliamento del Parco Agricolo Sud.



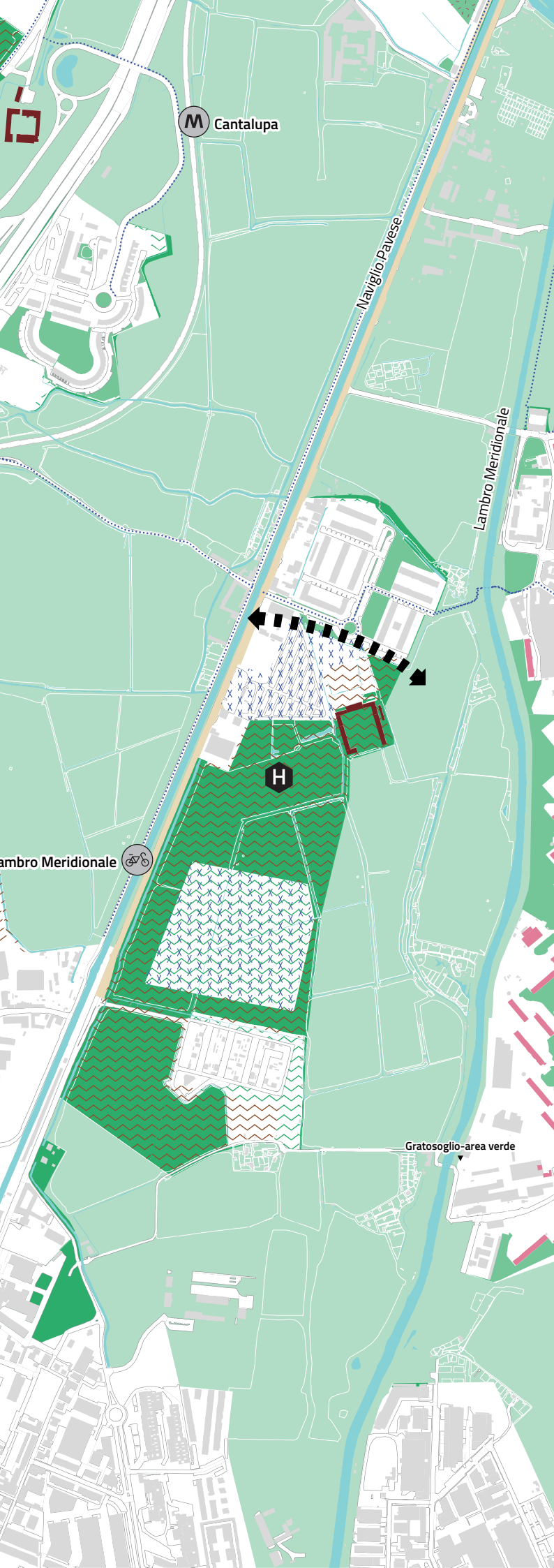


**M** Assago Milanofiori

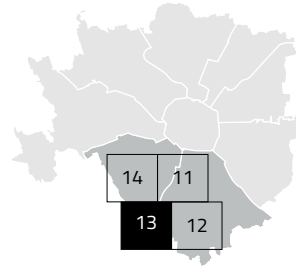
Ciclabile L

**M** Assago Forum

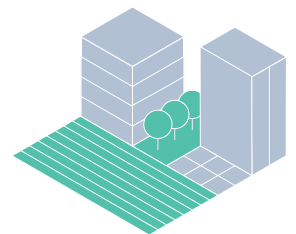
# Gratosoglio – Q.re Missaglia – Q.re Terrazze, Cantalupa, Parco dei Navigli



Municipi: 5, 6

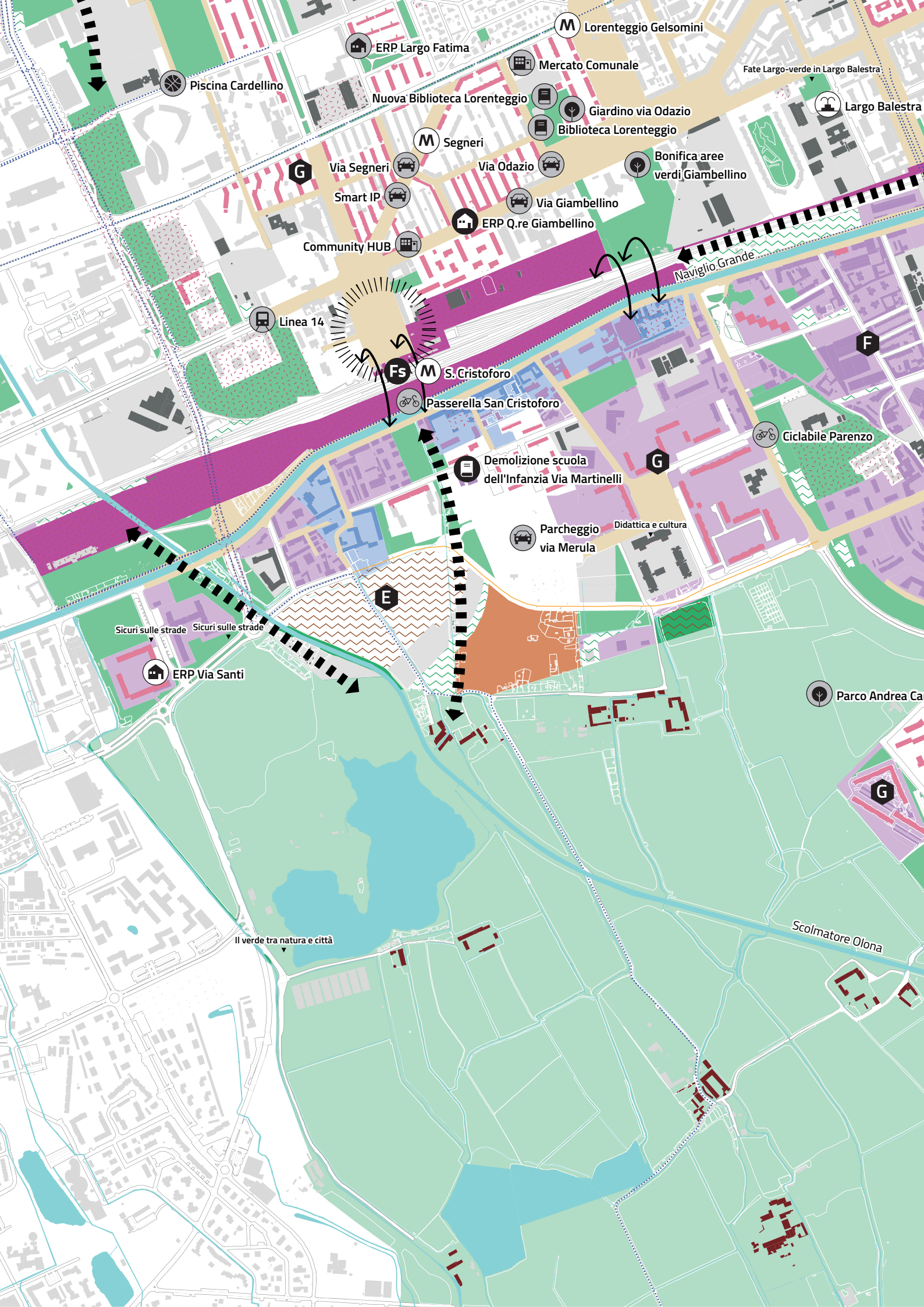


**H** Aree destinate  
all'agricoltura



Ambiti lungo via Chiesa Rossa ed il Naviglio Pavese, attorno a c.na Basmetto. In connessione con le aree a verde pubblico previste dal PA4. Potenziamento del corridoio ecologico del Lambro meridionale e proposta di ampliamento del Parco Agricolo Sud.





Lorenteggio Gelsomini

ERP Largo Fatima

Mercato Comunale

Fate Largo-verde in Largo Balestra

Piscina Cardellino

Nuova Biblioteca Lorenteggio

Giardino via Odazio

Largo Balestra

Segneri

Biblioteca Lorenteggio

Via Segneri

Via Odazio

Bonifica aree verdi Giambellino

Smart IP

Via Giambellino

ERP Q.re Giambellino

Community HUB

Naviglio Grande

Linea 14

S. Cristoforo

Passerella San Cristoforo

Ciclabile Parenzo

Demolizione scuola dell'Infanzia Via Martinelli

Didattica e cultura

Parcheggio via Merula

Sicuri sulle strade Sicuri sulle strade

ERP Via Santi

Parco Andrea Ca

Il verde tra natura e città

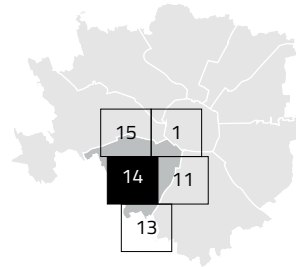
Scolmatore Olona



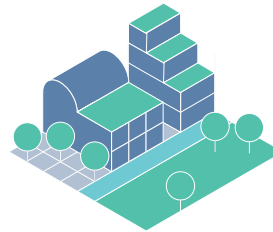
# Moncuoco – San Cristoforo, Barona, Ronchetto sul Naviglio – Q.re Lodovico il Moro, Giambellino, Lorenteggio, Parco dei Navigli



Municipi: 6

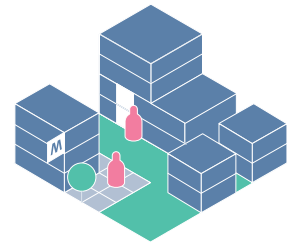


## **B** Ambiti di rigenerazione ambientale



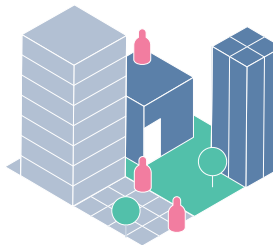
Ambito tra in Naviglio Grande e via E. Ponti. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti finalizzati a incrementare la permeabilità dei suoli e le connessioni ambientali lungo il Naviglio Grande e il Lambro Meridionale.

## **E** Grandi funzioni urbane



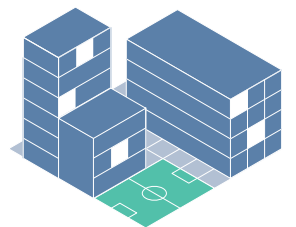
Ambito di Ronchetto. Nuove funzioni per servizi pubblici e funzioni private di interesse strategico. Realizzazione di un parco urbano lungo il Lambro Meridionale e nuove connessioni tra lo scalo di S. Cristoforo, p.zza Tirana e il Parco Agricolo Sud.

## **F** Ambiti di rinnovamento urbano

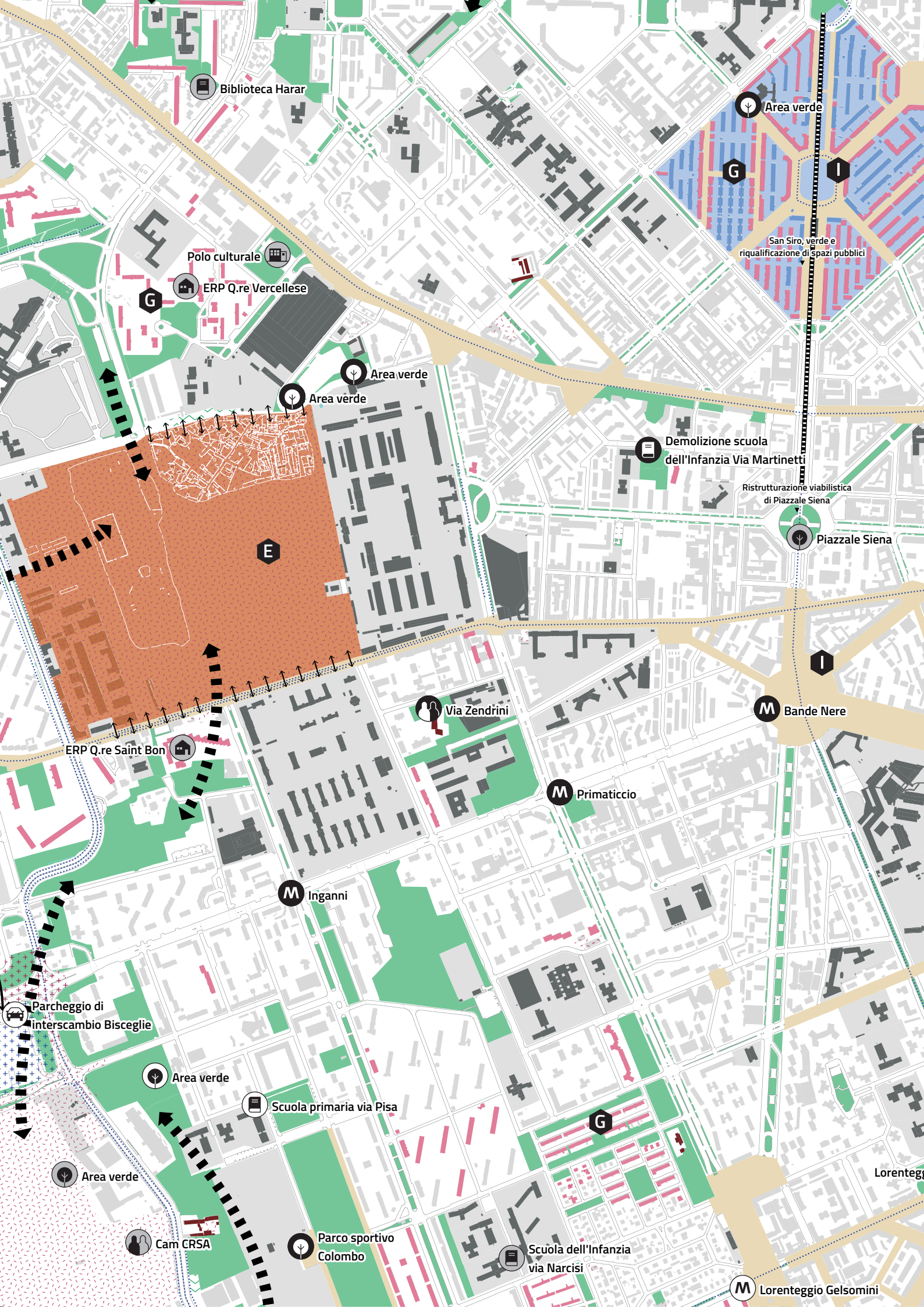


Ambiti tra Naviglio Grande e Parco Agricolo Sud. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, forestazione urbana, in relazione alle trasformazioni di via Ludovico il Moro, via W. Tobagi e alle progettualità dello scalo di San Cristoforo.

## **G** Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici



Quartieri Barona, Restocco Maroni, Giambellino e i complessi edilizi di v.le Faenza. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.



Biblioteca Harar

Area verde

Polo culturale

ERP Q.re Vercellese

Area verde

Area verde

San Siro, verde e riqualificazione di spazi pubblici

Demolizione scuola dell'Infanzia Via Martinetti

Ristrutturazione viabilistica di Piazzale Siena

Piazzale Siena

M Bande Nere

ERP Q.re Saint Bon

Via Zendrini

M Primaticcio

M Inganni

Parcheggio di interscambio Bisceglie

Area verde

Scuola primaria via Pisa

Area verde

Cam CRSA

Parco sportivo Colombo

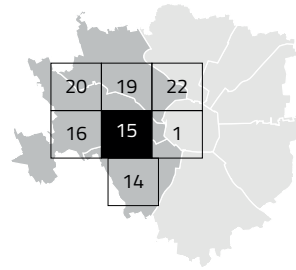
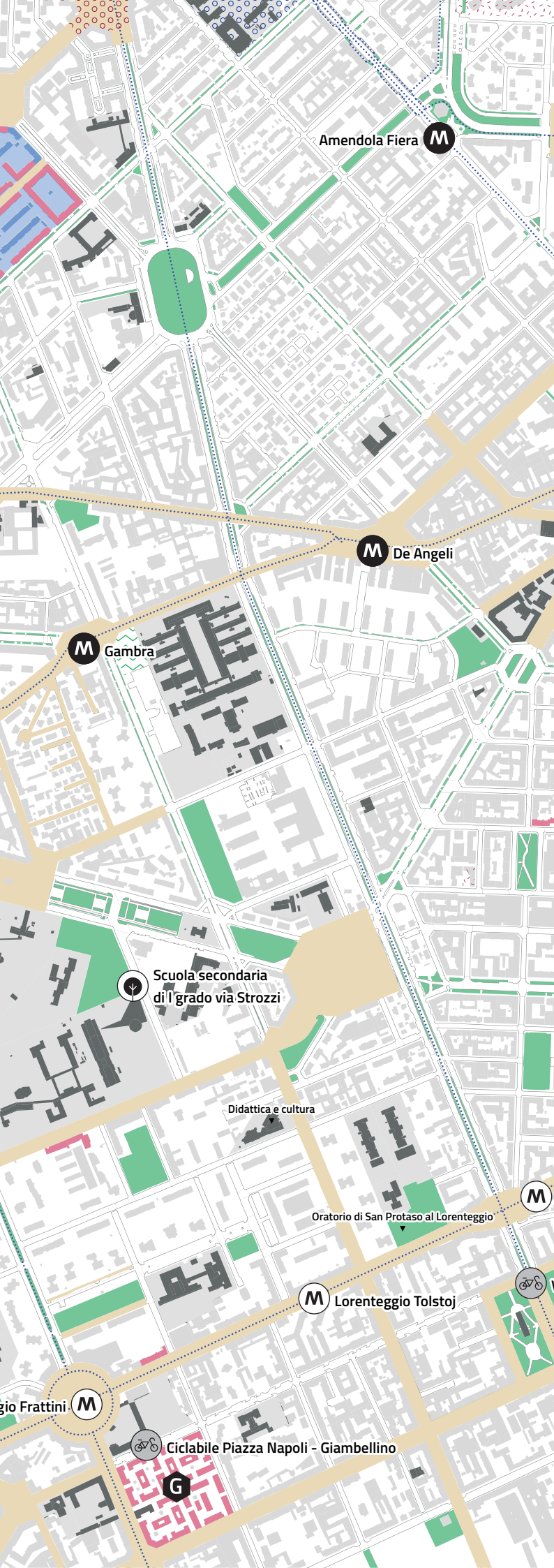
Scuola dell'Infanzia via Narcisi

Lorenteggio

M Lorenteggio Gelsomini

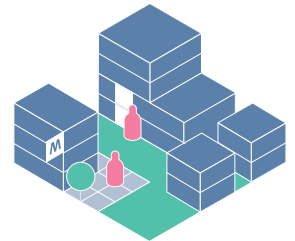


# P.ta Magenta, Bande Nere, Lorenteggio, Forze Armate, San Siro, Stadio – Ippodromi, De Angeli – Monterosa



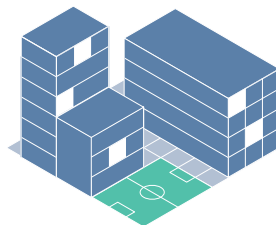
Municipi: 6, 7, 8

## **E** Grandi funzioni urbane



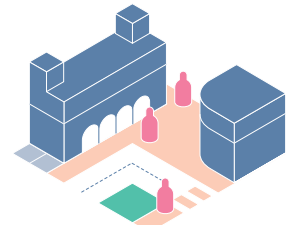
Ambito di Piazza D'Armi. Nuove funzioni per servizi pubblici e funzioni private di interesse strategico. Consolidamento del verde esistente con dotazione minima 75% ST, connessioni ciclopedonali e verdi con il parco delle Cave, via S. Giusto e i parchi su via S.S. Bon e via Inganni.

## **G** Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici



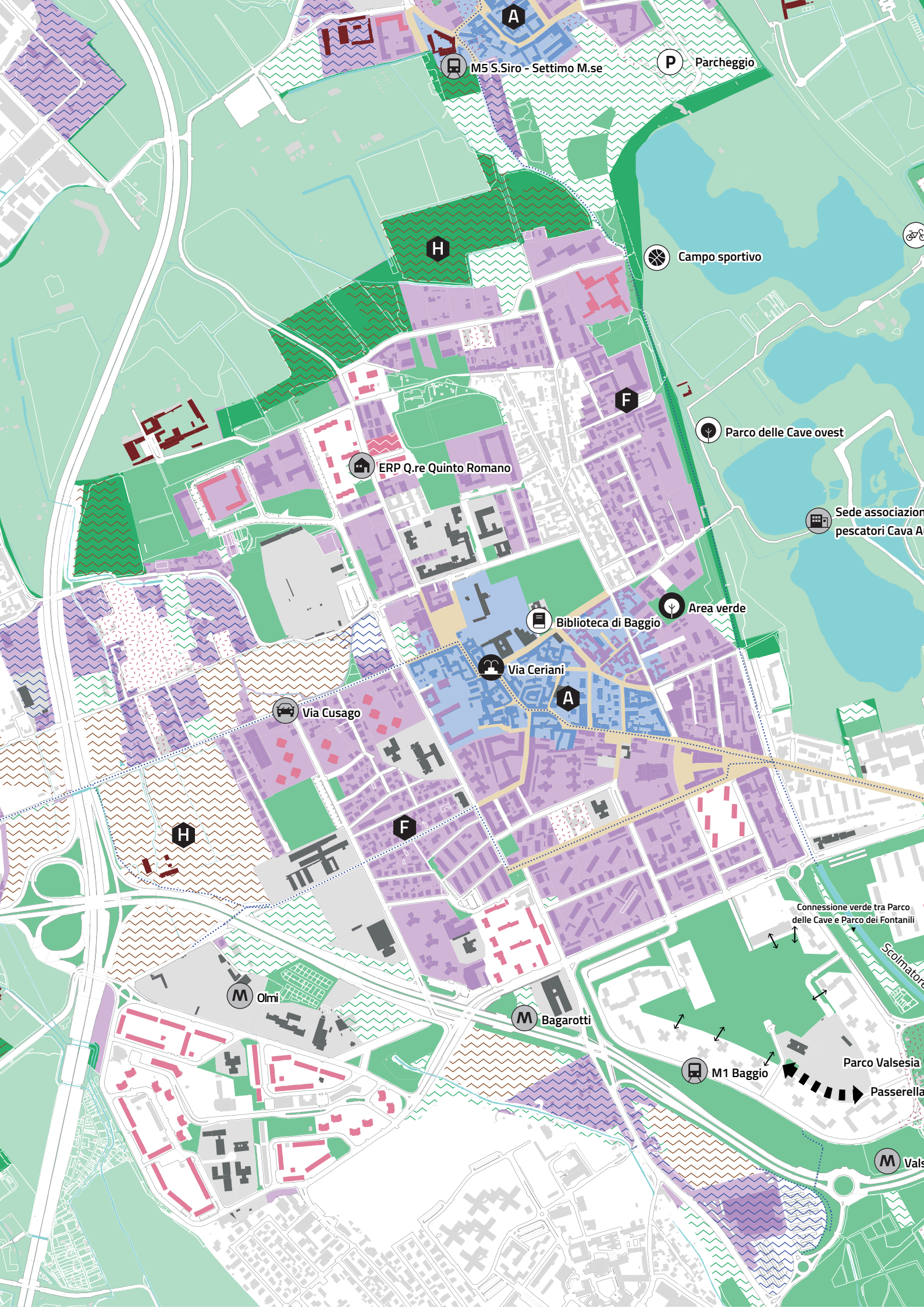
Quartieri Lorenteggio, S. Siro e Solari. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.

## **I** Spazi a vocazione pedonale



Assi viari che si sviluppano a partire dalle p.zze De Angeli, Bande Nere e Selinunte. Interventi di riqualificazione e valorizzazione pedonale di via Lorenteggio in relazione al progetto M4.





M5 S.Siro - Settimo M.se

P Parcheggio

Campo sportivo

Parco delle Cave ovest

Sede associazione  
pescatori Cava A

ERP Q.re Quinto Romano

Biblioteca di Baggio

Area verde

Via Ceriani

Via Cusago

Connessione verde tra Parco  
delle Cave e Parco dei Fontanilli

M Olmi

M Bagarotti

M1 Baggio

Parco Valsesia

Passerella

M Valsesia

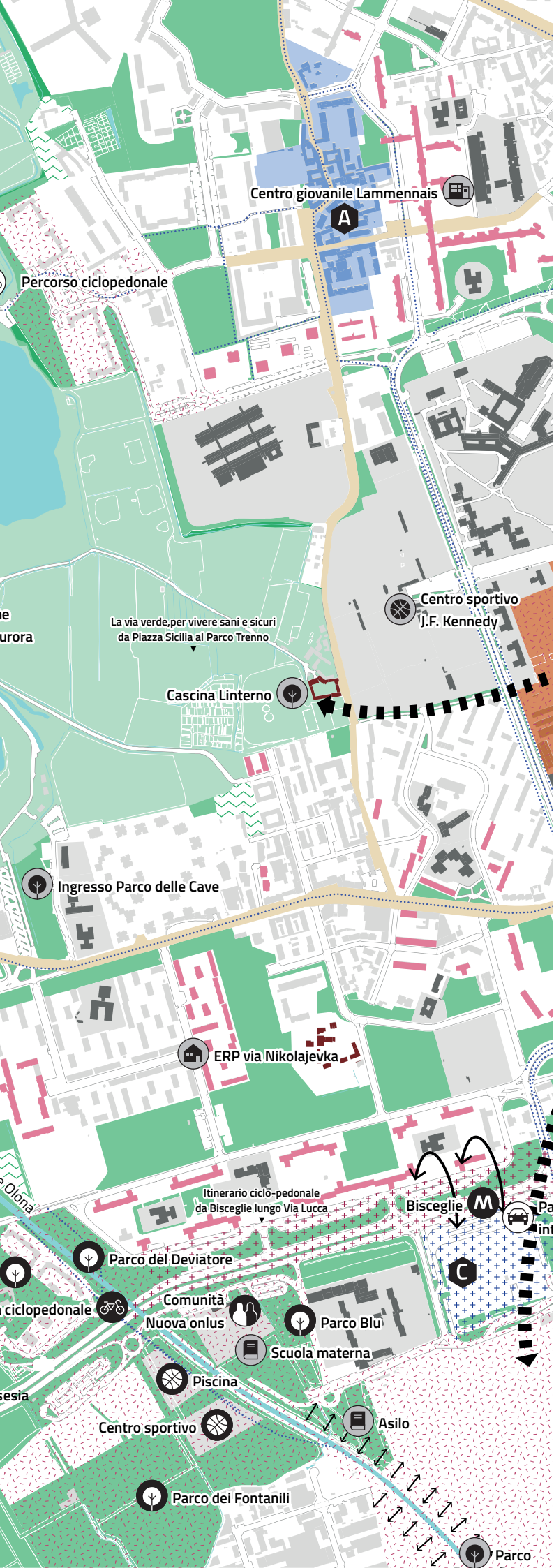


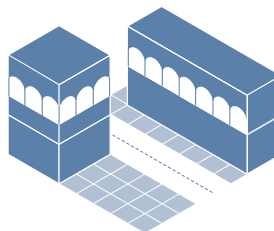
Tavola 16

# Lorenteggio, Baggio – Q.re degli Olmi – Q.re Valsesia, Forze Armate, Quarto Cagnino, Parco Bosco in Città

Municipi: 6, 7

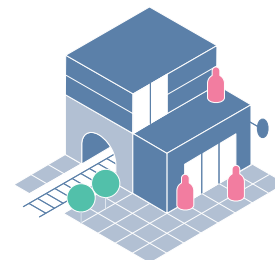
21	20	19
17	16	15
18		

**A** Nuclei storici esterni



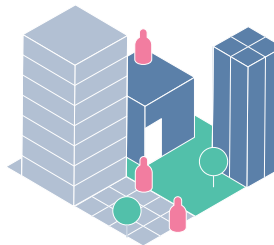
Nuclei storici di Baggio, Quarto Cagnino e Quinto Romano. Riquilificazione del tessuto edilizio, tutela dei fronti commerciali, interventi di pedonalizzazione degli assi stradali in raccordo con il sistema di accessibilità dei grandi parchi urbani.

**C** Nodi di interscambio



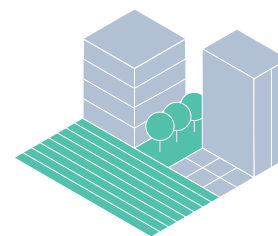
Ambito di Bisceglie. Gli interventi di rigenerazione consentono: l'integrazione delle infrastrutture di mobilità con le funzioni urbane, la riqualificazione della viabilità e degli spazi verdi lungo via F. Parri e via Zurigo, la connessione tra le aree verdi lungo il Lambro Meridionale e i parchi di via Viterbo e via Lucerna.

**F** Ambiti di rinnovamento urbano



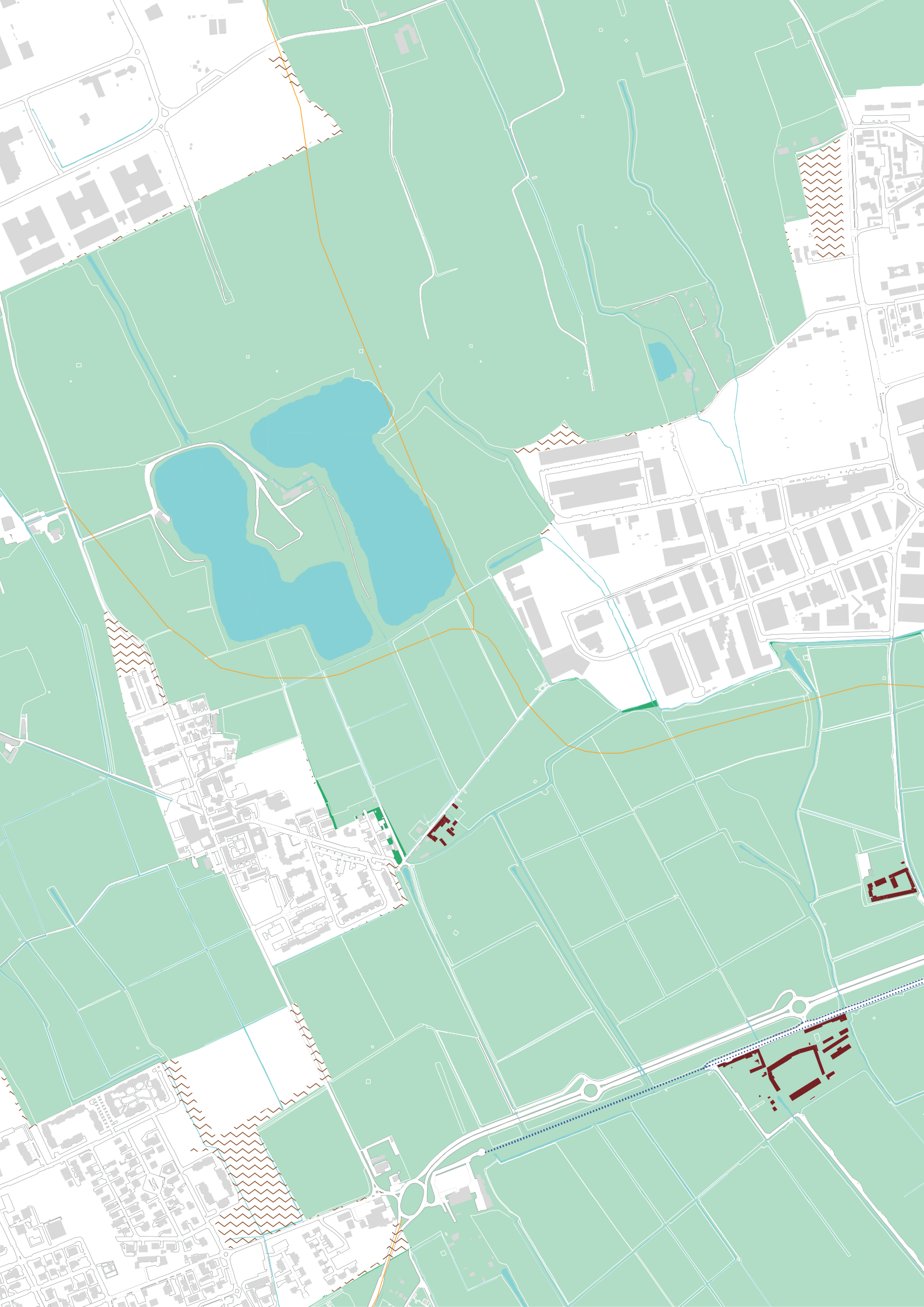
Ambiti edificati attorno al nucleo storico di Baggio. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti in relazione ai tessuti storici, il sistema dei servizi pubblici, le aree verdi e il sistema degli accessi al Parco delle Cave.

**H** Aree destinate all'agricoltura



Ambiti a nord di Baggio lungo via Budrio e via Diotti e in adiacenza al tracciato della tang. Ovest. Proposta di ampliamento del Parco Agricolo Sud.





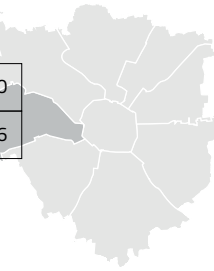


# Muggiano, Assiano

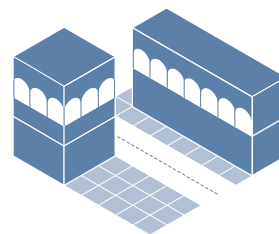


Municipi: 7

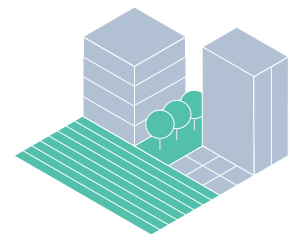
21	20
17	16
18	



**A** Nuclei storici esterni



**H** Aree destinate all'agricoltura



Nucleo storico di Muggiano. Riquilificazione del tessuto edilizio, tutela dei fronti commerciali esistenti, estensione degli interventi di pedonalizzazione degli assi stradali in raccordo al sistema di accessibilità al Parco Agricolo Sud.

Ambiti attorno al nucleo storico di Muggiano a nord di via C. Jemolo e degli insediamenti a nord di via A. Mosca. Proposta di ampliamento del Parco Agricolo Sud.



 via Martirano

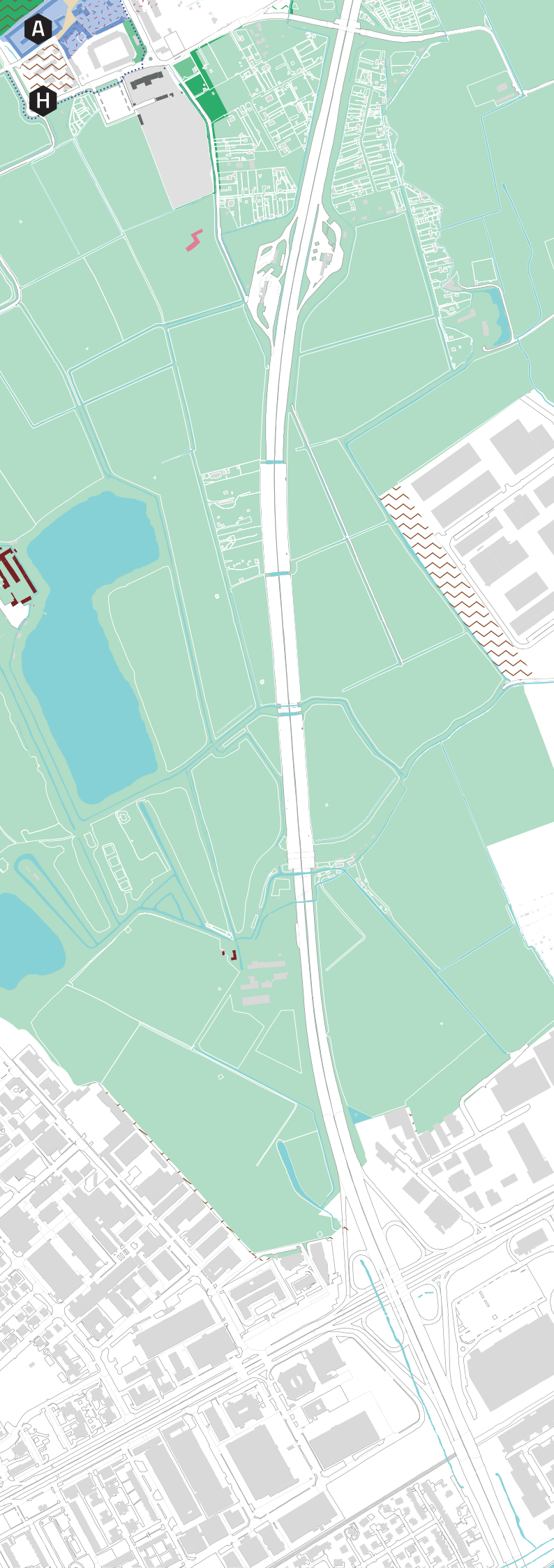
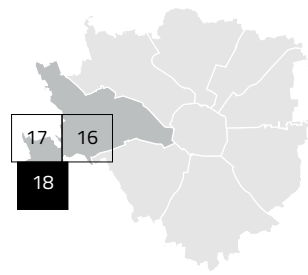


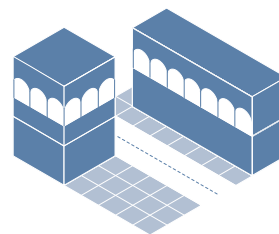
Tavola 18

## Assiano



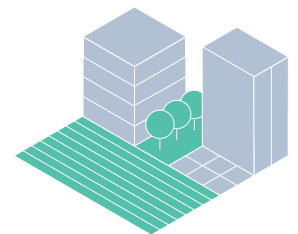
Municipi: 7

**A** Nuclei storici esterni



Nucleo storico di Muggiano. Riqualificazione del tessuto edilizio, tutela dei fronti commerciali esistenti, estensione degli interventi di pedonalizzazione degli assi stradali in raccordo al sistema di accessibilità al Parco Agricolo Sud.

**H** Aree destinate all'agricoltura



Ambiti attorno al nucleo storico di Muggiano a nord di via C. Jemolo e degli insediamenti a nord di via A. Mosca. Proposta di ampliamento del Parco Agricolo Sud.





Area verde

Stiamo meglio al verde

Area verde

Asilo

Parco lineare

Area verde

Scuola primaria via Magreglio

Biblioteca Bonola

Loasi della cultura

M Uruguay

Nuovi spazi da vivere e illuminare

Abitare in borgo

Scuola primaria via Brocchi

Ciclabile QT8 - Lampugnano - Bonola

M Lampugnano

ERP via Sant'Elia

Ex mercato comunale Isernia

CASVA

M QT8

ERP via Goya

ERP via Terragni

ERP via Sironi

ERP via Val Martello

Caserma de Montel

Area verde

Pista ciclabile Vie Monte Rosa - Caprilli - P.le dello Sport

M Stadio S. Siro

M San Siro Ippodromo

M Segesta

Via Palatino

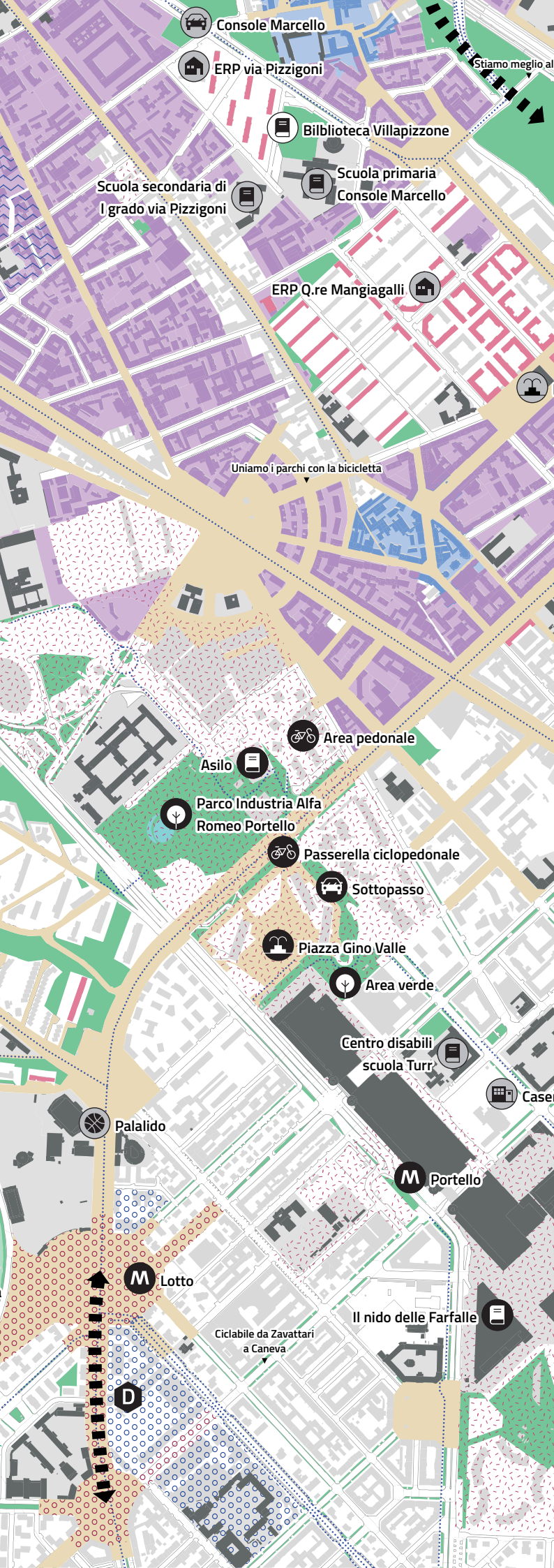
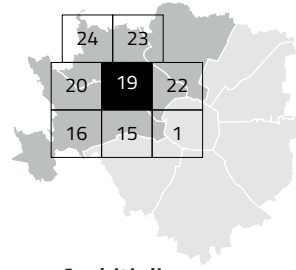


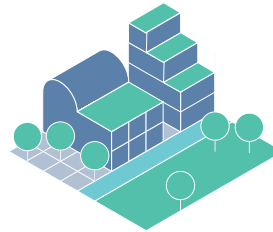
Tavola 19

# De Angeli – Monterosa, QT8, Tre Torri, Stadio – Ippodromi, Portello, Q.re Gallarate – Q.re San Leonardo – Lampugnano, Villapizzone – Cagnola – Boldinasco, Maggiore – Musocco – Certosa



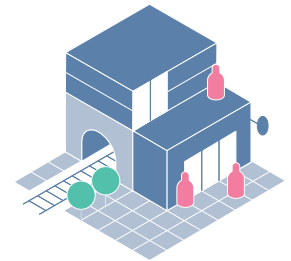
Municipi: 7, 8, 9

## B Ambiti di rigenerazione ambientale



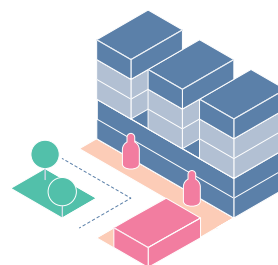
Ambiti di Villapizzone, lungo v.le Certosa e via Gallarate, ad ovest del cavalcavia del Ghisallo. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti, forestazione urbana, finalizzati a migliorare le prestazioni ambientali delle piastre produttive.

## C Nodi di interscambio



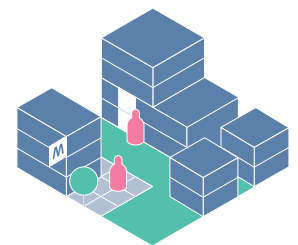
Ambiti di Bonola e Lampugnano. In quest'ultimo gli interventi di rigenerazione consentono l'integrazione tra infrastrutture di mobilità e funzioni urbane, riqualificazione delle aree verdi, realizzazione di connessioni ciclopedonali con il parco Monte Stella.

## D Piazze



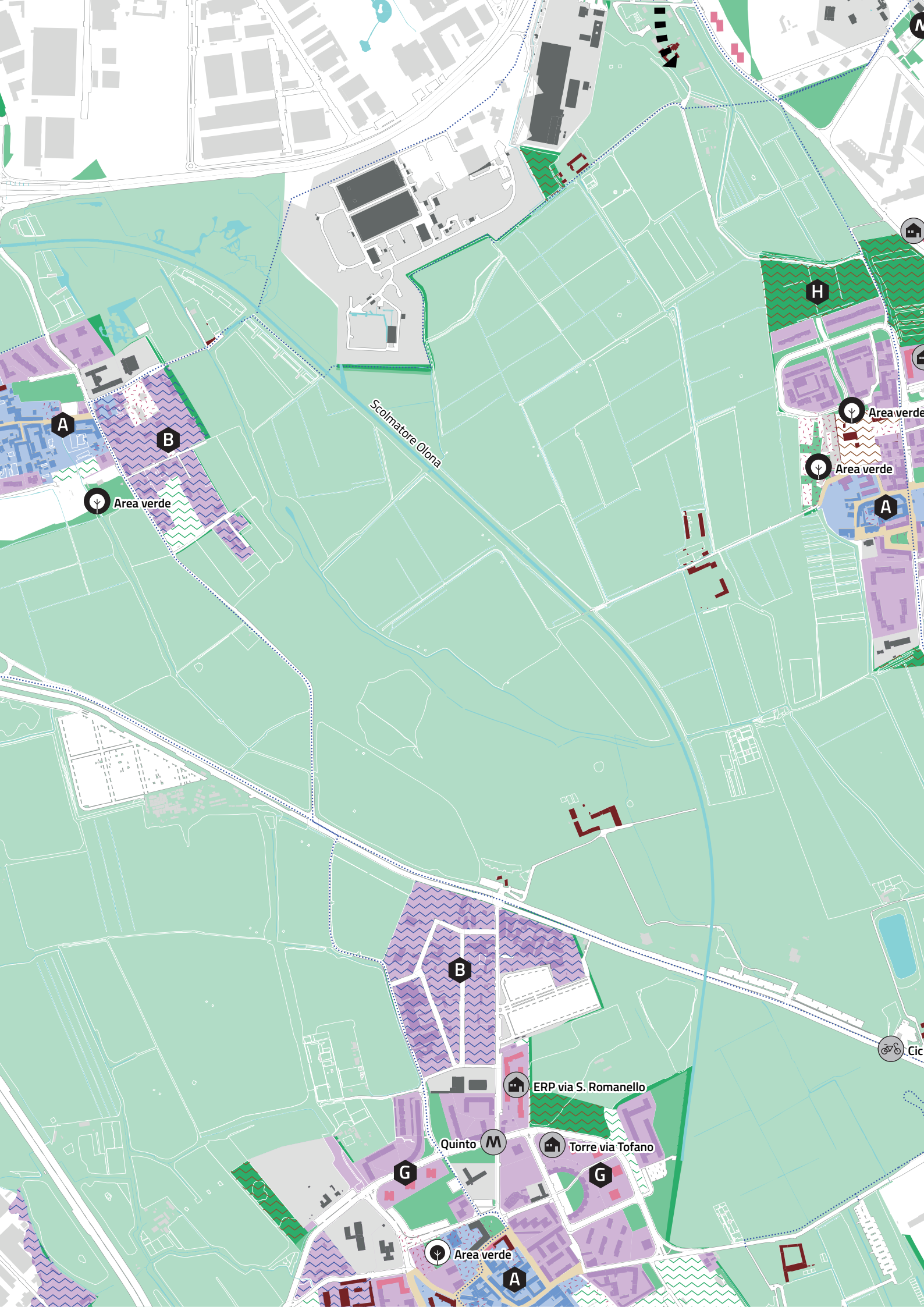
P.le Lotto e p.le Zavattari. La ridefinizione dei tessuti edilizi e delle aree per la mobilità consente la realizzazione di nuovi spazi pedonali, verde e funzioni collettive. Riqualificazione della cerchia 90-91 e nuove connessioni con l'ippodromo e il Parco Agricolo Sud.

## E Grandi funzioni urbane



Ambito di S. Siro. Nuove funzioni per servizi pubblici e funzioni private di interesse strategico. Realizzazione di un parco urbano e nuove connessioni con l'ippodromo nel Parco Agricolo Sud e con gli ambiti a sud di via Harar/Dessiè.





Scolmatore Olona

A

B



Area verde

H



Area verde



Area verde

A

B



ERP via S. Romanello

Quinto M



Torre via Tofano

G

G



Area verde

A



Cic



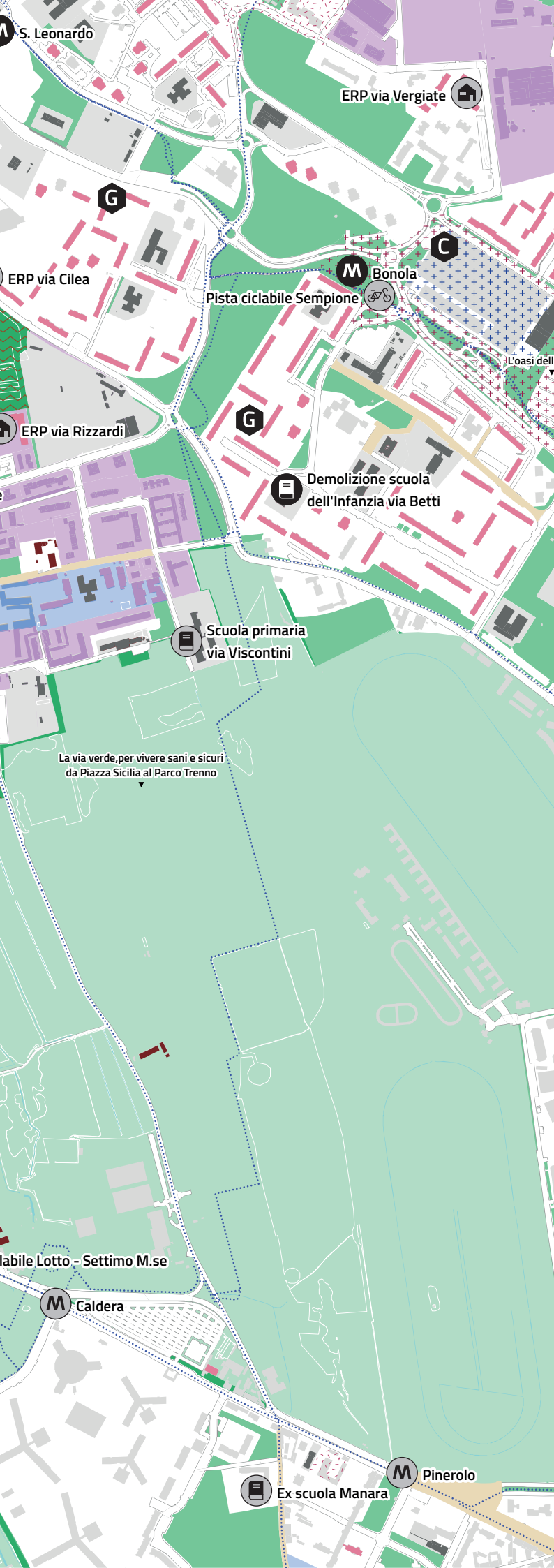
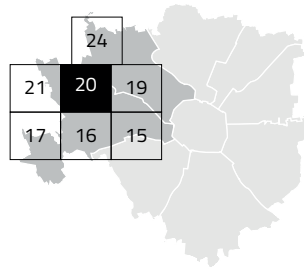


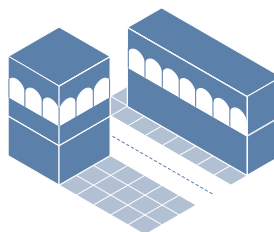
Tavola 20

# Quarto Cagnino, Q.re Gallaratese – Q.re San Leonardo – Lampugnano, Quinto Romano, Figino, Trenno, Parco Bosco in Città



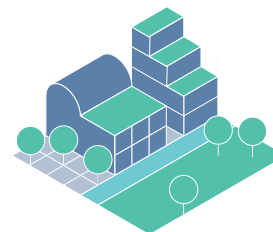
Municipi: 7, 8

## A Nuclei storici esterni



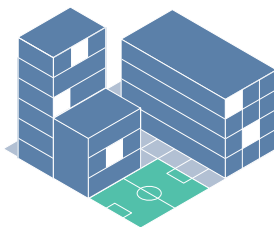
Nuclei storici di Quinto Romano, Figino e Trenno. Riquilificazione del tessuto edilizio, tutela dei fronti commerciali, interventi di pedonalizzazione degli assi stradali in raccordo con sistema di accessibilità dei grandi parchi urbani.

## B Ambiti di rigenerazione ambientale



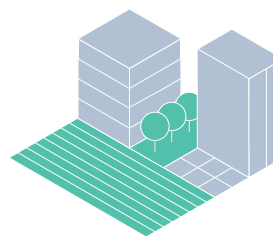
Ambiti di Quinto Romano, attorno a via Caio Mario e di Figino, lungo via Silla. Interventi di rigenerazione degli immobili e degli spazi aperti, rinaturalizzazione del suolo in accordo con i caratteri paesaggistici del Parco Agricolo Sud.

## G Riquilificazione dei servizi abitativi pubblici

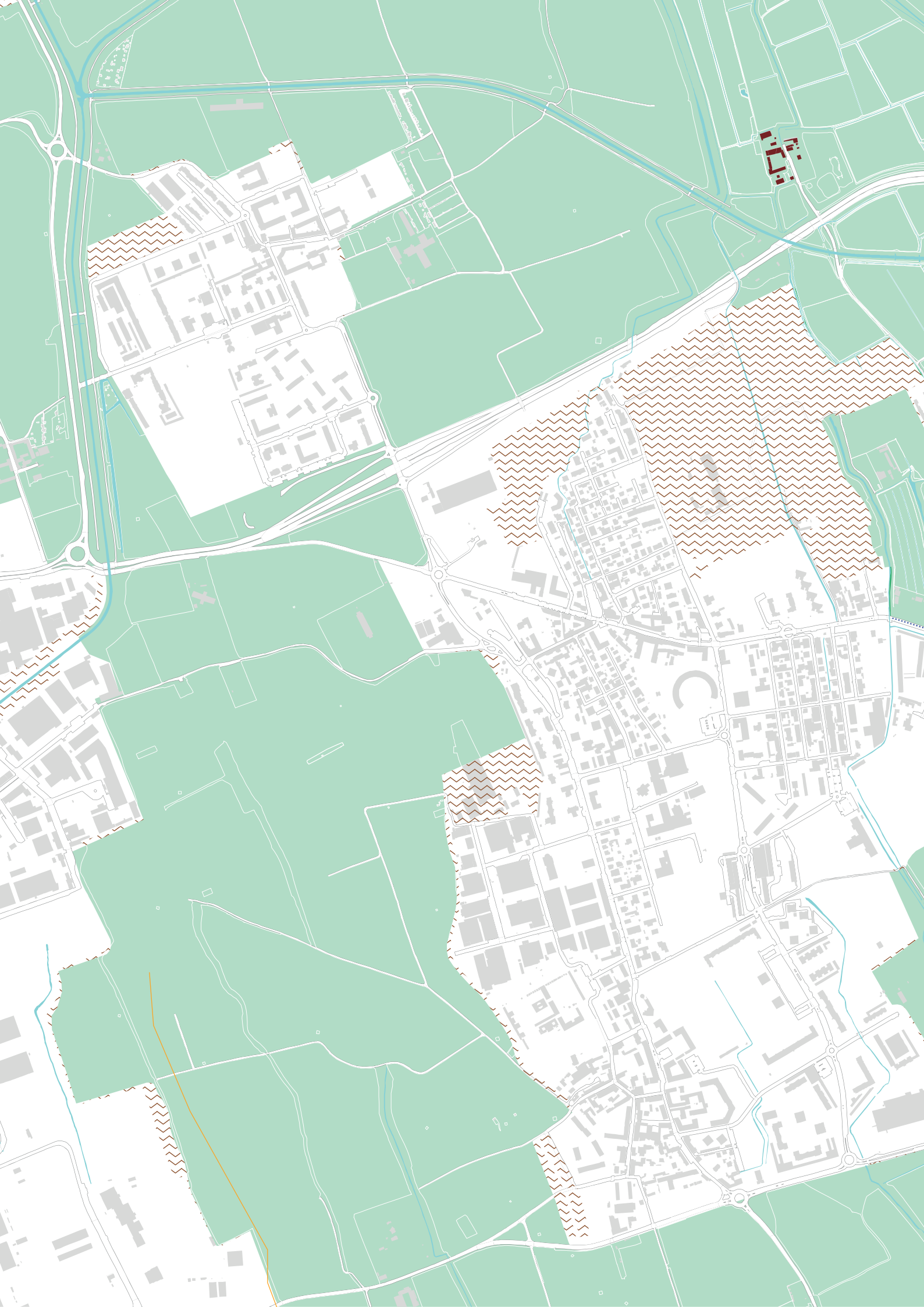


Complessi edilizi a Quinto Romano, a Trenno e nel q.re Gallaratese. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.

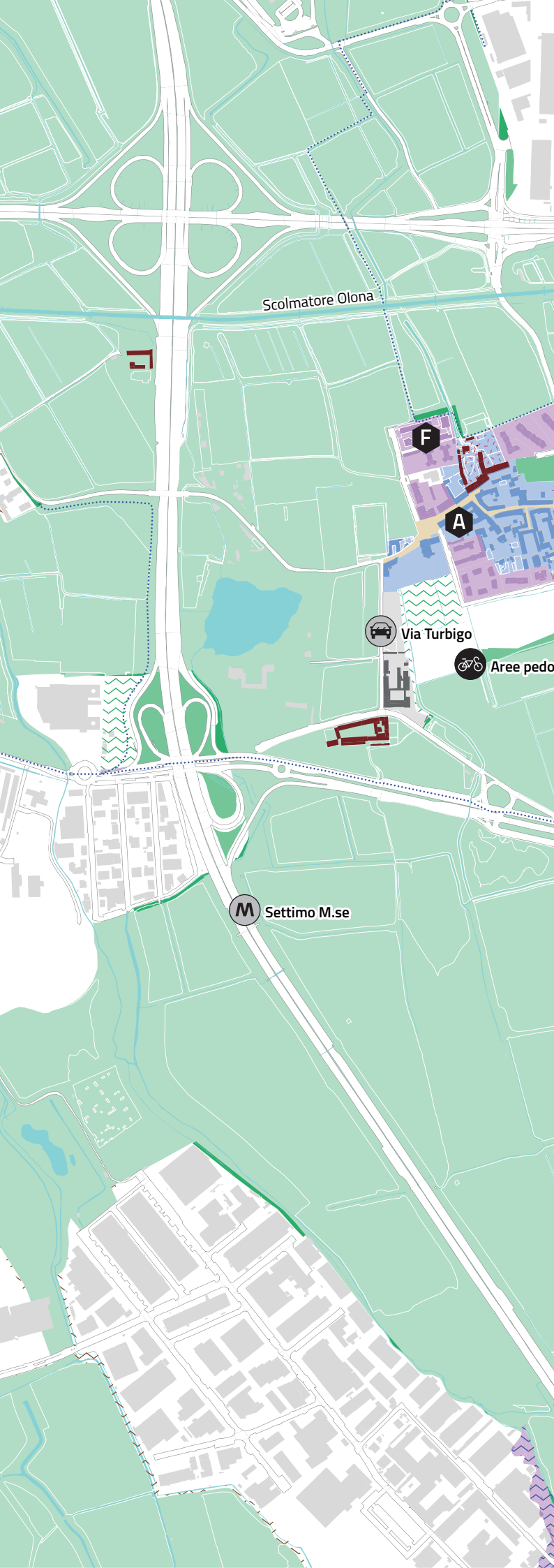
## H Aree destinate all'agricoltura



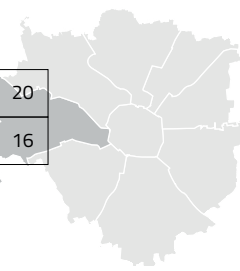
Ambiti attorno ai nuclei storici di Trenno e Quinto Romano. Proposta di ampliamento del Parco Agricolo Sud.



# Figino, Parco Bosco in Città

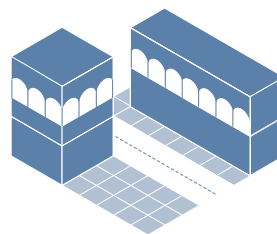


21	20
17	16



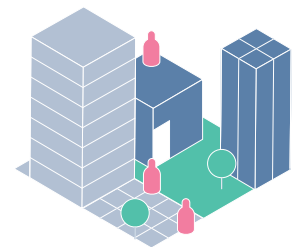
Municipi: 7

**A** Nuclei storici esterni



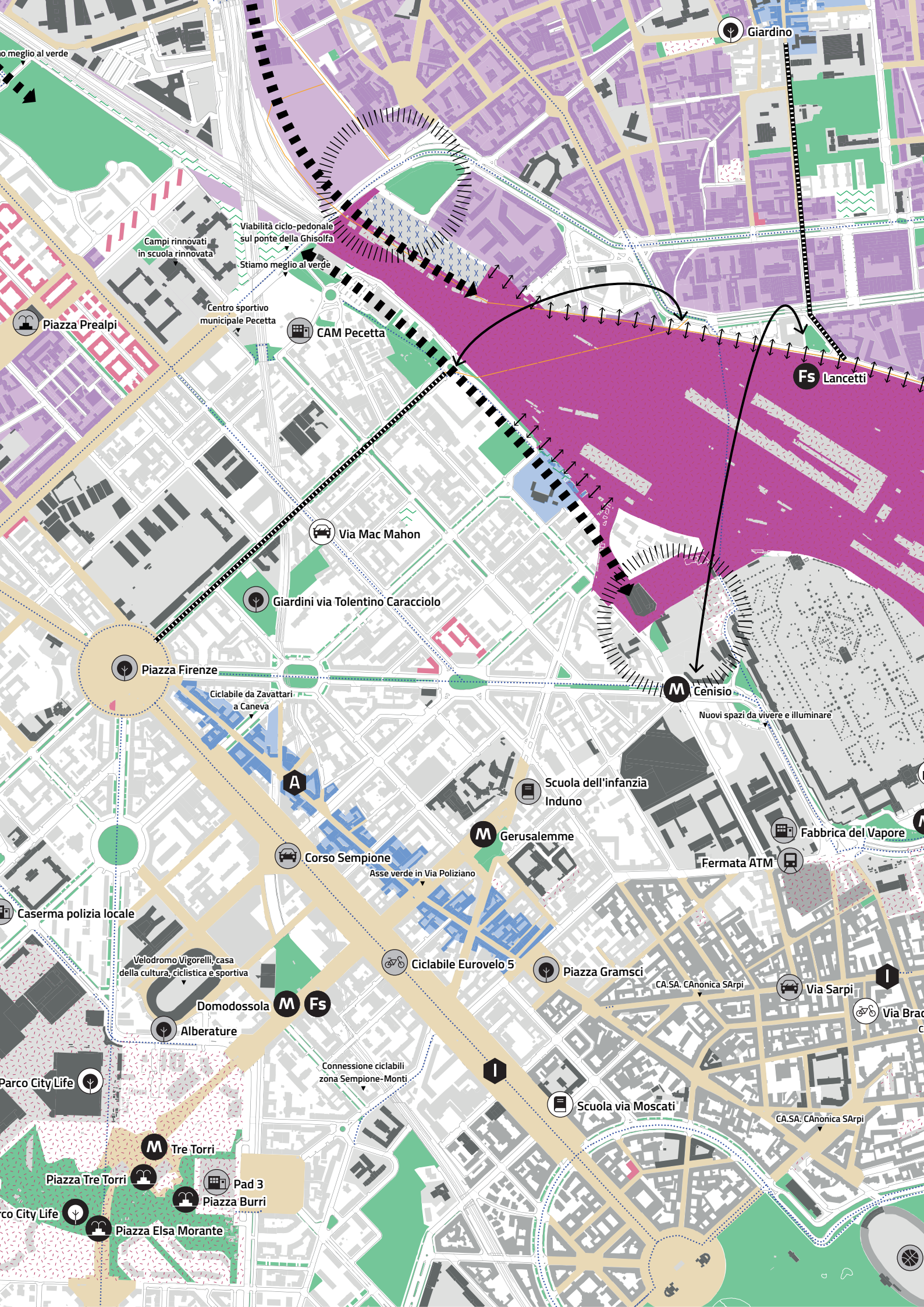
Nucleo storico di Figino. Riqualificazione del tessuto edilizio, tutela dei fronti commerciali esistenti, interventi di pedonalizzazione degli assi stradali di via Zanzottera e via F.lli Morelli, in raccordo con il sistema di accessibilità del Parco Agricolo Sud.

**F** Ambiti di rinnovamento urbano



Ambiti edificati attorno al nucleo storico di Figino. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione ai caratteri paesaggistici e alla rete di accessibilità del Parco Agricolo Sud.





no meglio al verde

Giardino

Campi rinnovati  
in scuola rinnovata

Viabilità ciclo-pedonale  
sul ponte della Ghisolfa  
Stiamo meglio al verde

Centro sportivo  
municipale Pecetta

Piazza Prealpi

CAM Pecetta

Fs Lancetti

Via Mac Mahon

Giardini via Tolentino Caracciolo

Piazza Firenze

Ciclabile da Zavattari  
a Caneva

M Cenisio

Nuovi spazi da vivere e illuminare

Scuola dell'infanzia  
Induno

M Gerusalemme

Fabbrica del Vapore

Corso Sempione

Asse verde in Via Poliziano

Fermata ATM

Caserma polizia locale

Velodromo Vigorelli, casa  
della cultura, ciclistica e sportiva

Ciclabile Eurovelo 5

Piazza Gramsci

CA.SA. Canonica Sarpi

Via Sarpi

Domodossola M Fs

Alberature

Connessione ciclabili  
zona Sempione-Monti

Scuola via Moscati

CA.SA. Canonica Sarpi

Parco City Life

M Tre Torri

Piazza Tre Torri

Pad 3

Piazza Burri

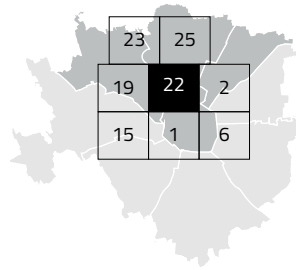
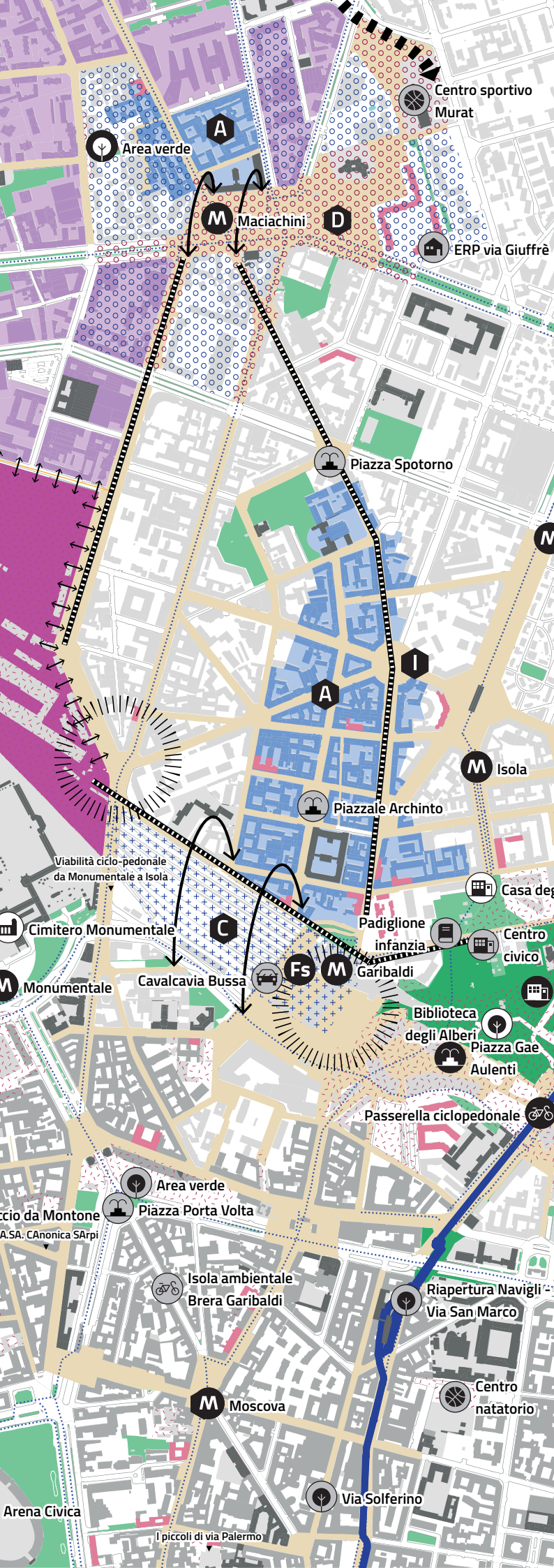
Parco City Life

Piazza Elsa Morante



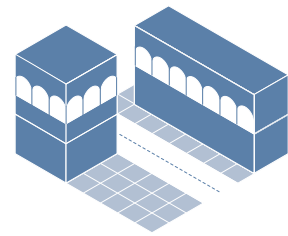
Tavola 22

# P.ta Garibaldi – P.ta Nuova, Bovisa, Maciachini Maggiolina, Sarpi, Tre Torri, Portello, Ghisolfia, Pagano, Isola, Farini, Dergano



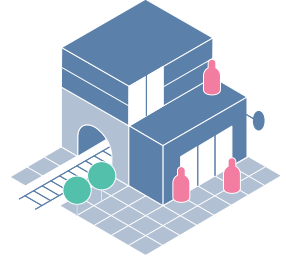
Municipi: 1, 2, 8, 9

## A Nuclei storici esterni



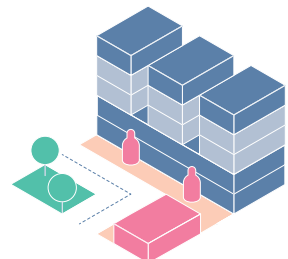
Nuclei storici di Isola e Borgo degli Ortolani. Riquilificazione del tessuto edilizio, tutela dei fronti commerciali esistenti, estensione degli interventi di pedonalizzazione degli assi stradali in raccordo p.zza Gae Aulenti, p.le Maciachini e p.zza Gramsci - p.zza Firenze.

## C Nodi di interscambio



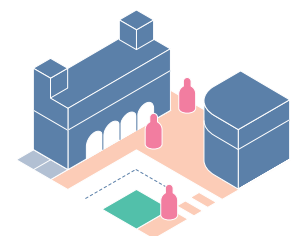
Ambito P.ta Garibaldi. Integrazione delle infrastrutture di mobilità con le funzioni urbane, parziale copertura dei binari, riquilificazione di p.zza Freud, realizzazione di una nuova connessione tra gli ambiti posti a nord e a sud della ferrovia e tra p.zza Gae Aulenti e lo scalo Farini.

## D Piazze



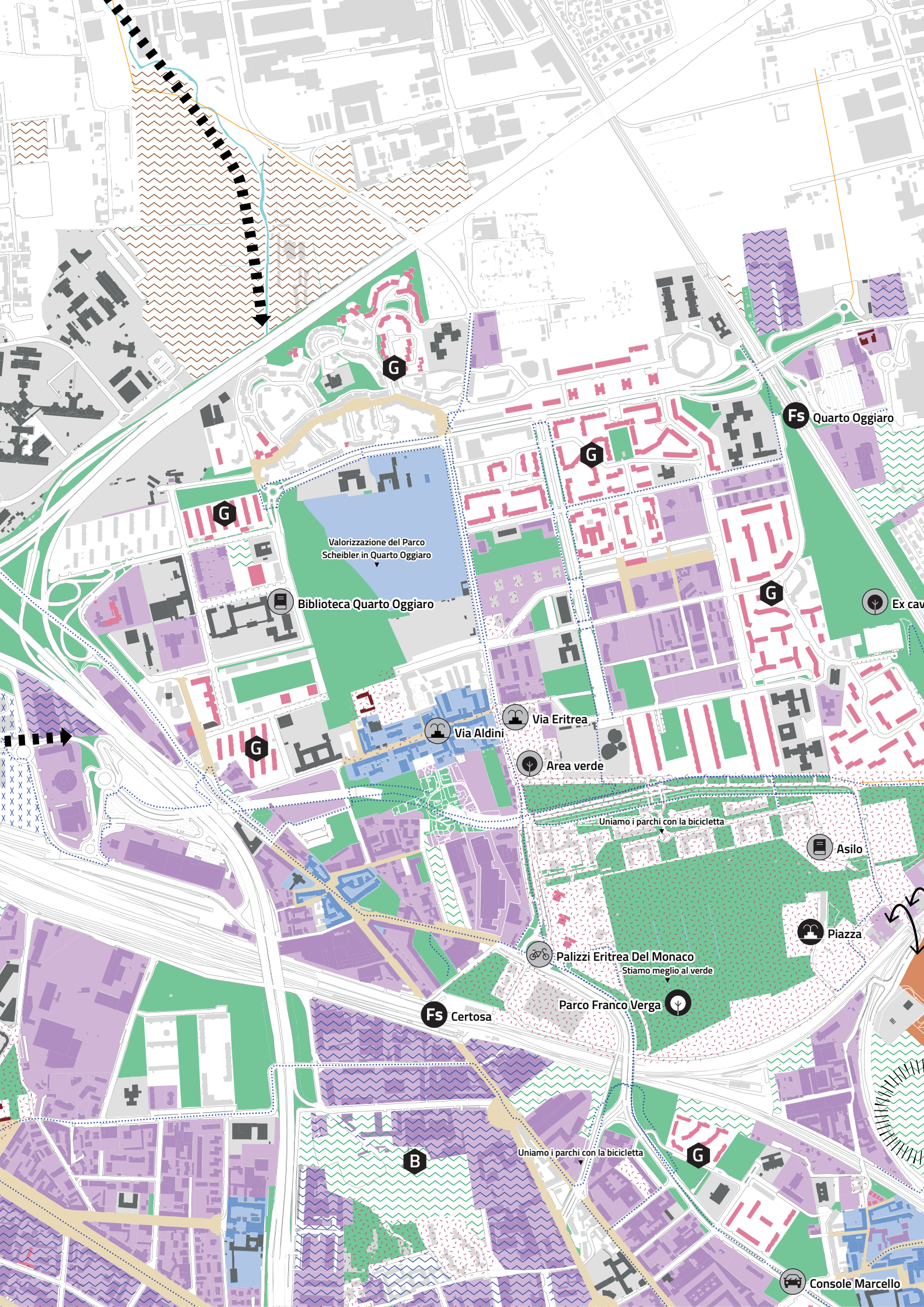
Ambito di p.le Maciachini. La ridefinizione dei tessuti edilizi e delle aree per la mobilità consente la realizzazione di nuovi spazi pedonali, verde e funzioni collettive. Superamento della barriera della cerchia 90-91 e riquilificazione del complesso ERP di via Giuffrè.

## I Spazi a vocazione pedonale



Assi stradali connessi a P.ta Nuova, alla Stazione P.ta Garibaldi e P.le Maciachini. Interventi di riquilificazione di via Piero della Francesca, tra p.zza Firenze e p.zza Gramsci, e l'asse di c.so Sempione con nuovi spazi per pedoni e ciclisti.





Fs Quarto Oggiaro

Valorizzazione del Parco Scheibler in Quarto Oggiaro

Biblioteca Quarto Oggiario

Ex cav

Via Aldini

Via Eritrea

Area verde

Uniamo i parchi con la bicicletta

Asilo

Piazza

Palizzi Eritrea Del Monaco

Stiamo meglio al verde

Parco Franco Verga

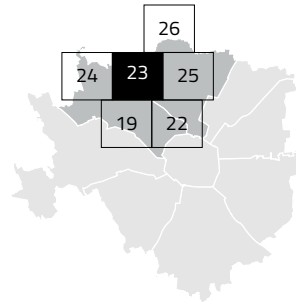
Fs Certosa

Uniamo i parchi con la bicicletta

Console Marcello

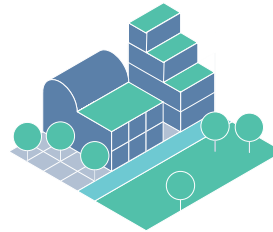


# Maggiore – Musocco – Certosa, Villapizzone – Cagnola – Boldinasco, Stephenson, Quarto Oggiaro – Vialba – Musocco, Bovisa, Bovisasca, Comasina



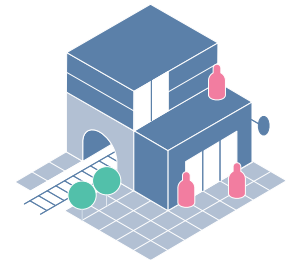
Municipi: 8, 9

## **B** Ambiti di rigenerazione ambientale



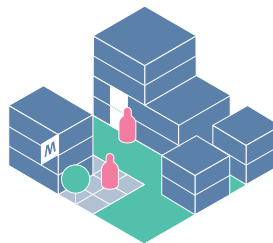
Ambiti ad est di Bovisa-Goccia, a Villapizzone e a nord di via Litta Modignani. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti, forestazione urbana, finalizzati a migliorare le condizioni ambientali delle piastre produttive e la realizzazione di connessioni ecologiche.

## **C** Nodi di interscambio



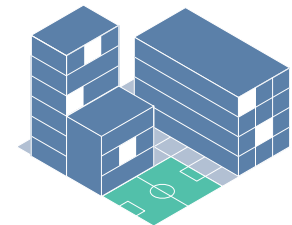
Ambito Bovisa. Gli interventi di rigenerazione consentono l'integrazione tra le infrastrutture di mobilità e le funzioni urbane, il miglioramento della relazione con il quartiere Bovisa ed una nuova connessione con Villapizzone superando le barriere infrastrutturali.

## **E** Grandi funzioni urbane



Ambito di Bovisa-Goccia-Villapizzone. Nuove funzioni per servizi pubblici e funzioni private di interesse strategico. Ampliamento del campus universitario e nuovi istituti di ricerca. Consolidamento del verde esistente e nuove connessioni con Villapizzone e il parco F. Verga, superando le barriere infrastrutturali.

## **G** Riqualficazione dei servizi abitativi pubblici



Complessi edilizi nei quartieri di Quarto Oggiaro, Villapizzone e in via Litta Modignani. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti, implementazione di spazi e servizi di uso collettivo per gli abitanti.



Fs M Rho Fiera

MIND - Merlata Fs

Piazza Est

Piazza Nord

Ricicleria Merlata  
Connessione Merlata Stephenson

Asilo

Piazza Centrale

Area verde

Scuola

Cascina Merlata

G. Pesce

Area verde

M Molino Dorino

ERP Autoclave Appennini 92

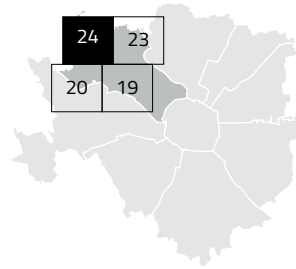
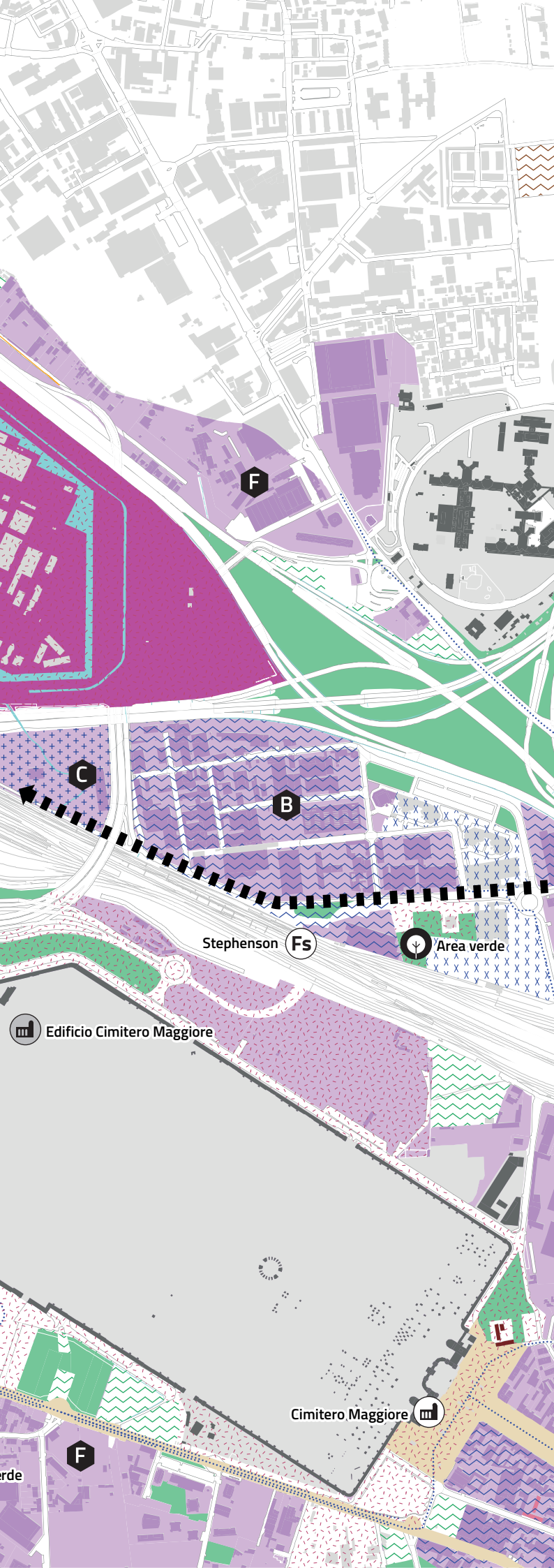
Servizi sociali per adulti in difficoltà

ERP Visconti

M S. Leonardo

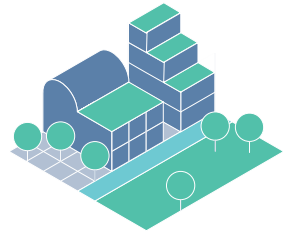


# Maggiore – Musocco – Certosa, Q.re Gallaratese – Q.re San Leonardo – Lampugnano, Stephenson, MIND – C.na Triulza, Rosero



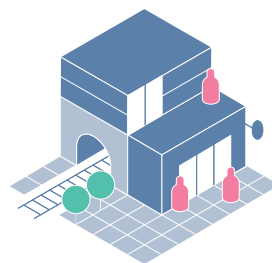
Municipi: 8

## **B** Ambiti di rigenerazione ambientale



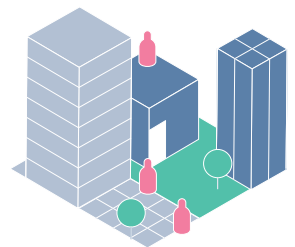
Ambito Stephenson. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti, forestazione urbana, finalizzati a migliorare le prestazioni ambientali della piastra produttiva, in coordinamento con le progettualità del PA/1b e la nuova stazione della Circle Line.

## **C** Nodi di interscambio



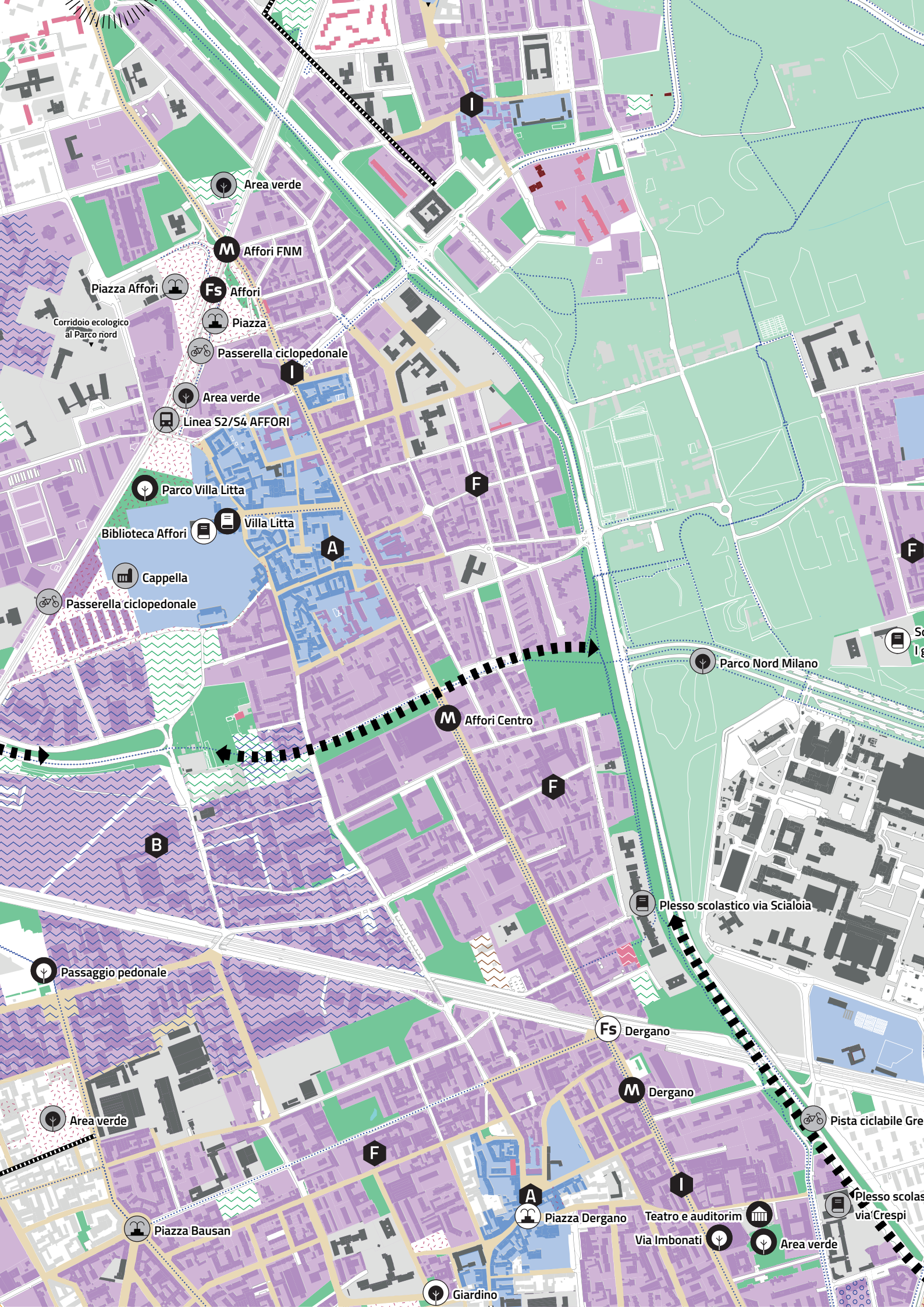
Ambiti di Stephenson e Molino Dorino. Gli interventi di rigenerazione consentono l'integrazione tra le infrastrutture di mobilità e le funzioni urbane, il miglioramento della relazione tra l'ambito MIND - post Expo, il q.re di C.na Merlata e il Comune di Pero.

## **F** Ambiti di rinnovamento urbano



Ambiti lungo via Monte Bisbino, p.le Roserio e lungo via I Maggio. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione alle condizioni di accessibilità, le progettualità sull'area MIND - post Expo e l'ospedale Sacco.





Area verde

M Affori FNM

Piazza Affori

FS Affori

Piazza

Passerella ciclopedonale

Area verde

Linea S2/S4 AFFORI

Parco Villa Litta

Biblioteca Affori

Villa Litta

Cappella

Passerella ciclopedonale

Parco Nord Milano

M Affori Centro

Plesso scolastico via Scialoia

FS Dergano

M Dergano

Passaggio pedonale

Area verde

Piazza Bausan

A Piazza Dergano

Teatro e auditorim

Via Imbonati

Area verde

Giardino

Plesso scola via Crespi

Pista ciclabile Gre



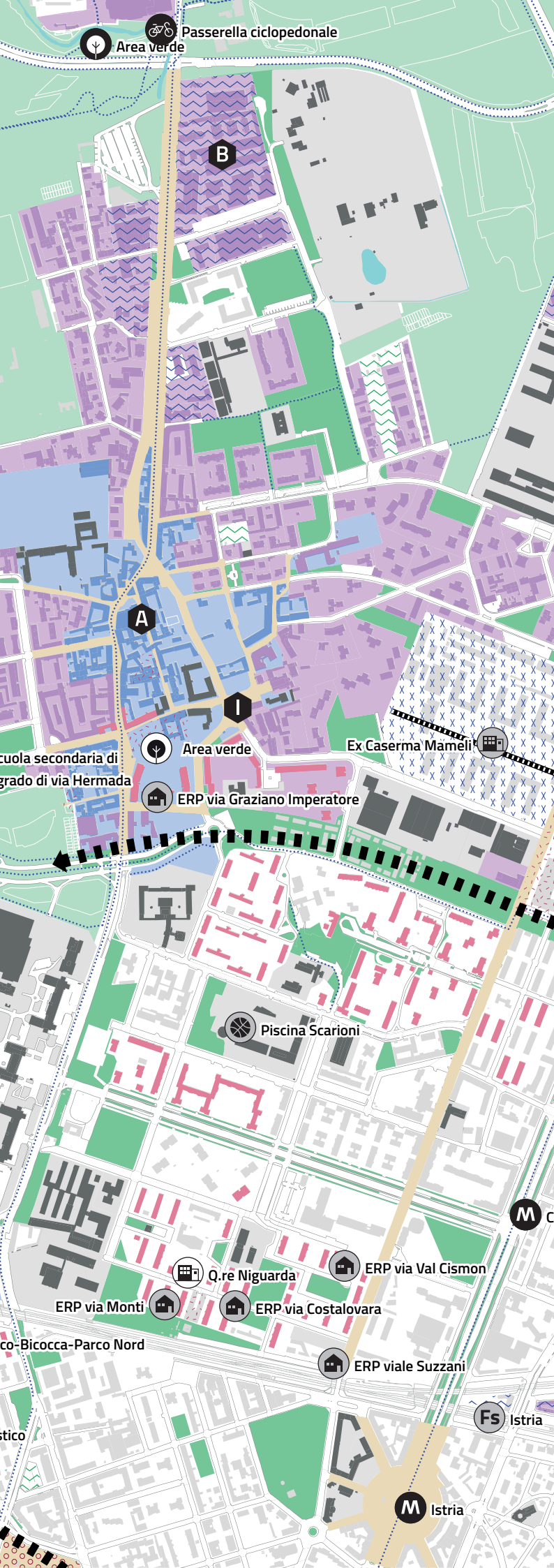
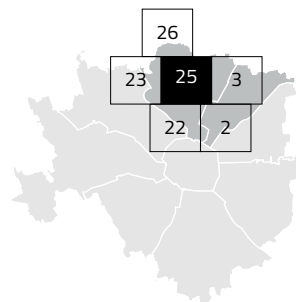


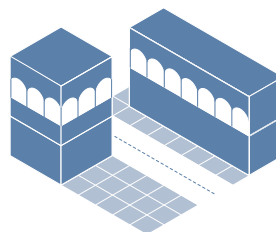
Tavola 25

# Maciachini – Maggiolina, Niguarda – Ca' Granda – Prato Centenaro – Q.re Fulvio Testi, Bovisa, Dergano, Affori, Bruzzano, Parco Nord



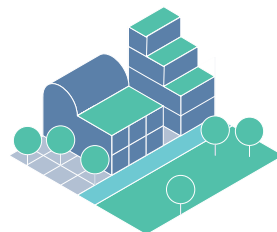
Municipi: 2, 9

## A Nuclei storici esterni



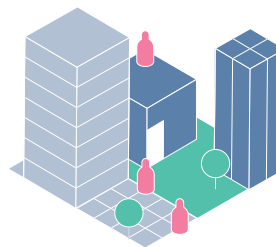
Nuclei storici di Dergano, Bruzzano, Affori e Niguarda. Riqualficazione dei tessuti edilizi, tutela dei fronti commerciali esistenti, interventi di pedonalizzazione degli assi stradali di via Astesani, via P. Rossi, via C. Imbonati e via L. Ornato.

## B Ambiti di rigenerazione ambientale



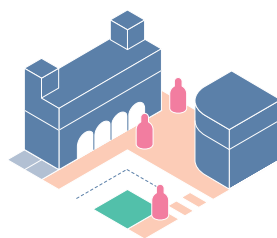
Ambito di ex-cava tra via M. Luther King e la Circle Line. Interventi di bonifica, forestazione urbana, realizzazione di connessioni ambientali con il sistema di spazi aperti verso Parco Nord e con le aree a verde pubblico di via L. Pedroni e il parco di Villa Litta.

## F Ambiti di rinnovamento urbano

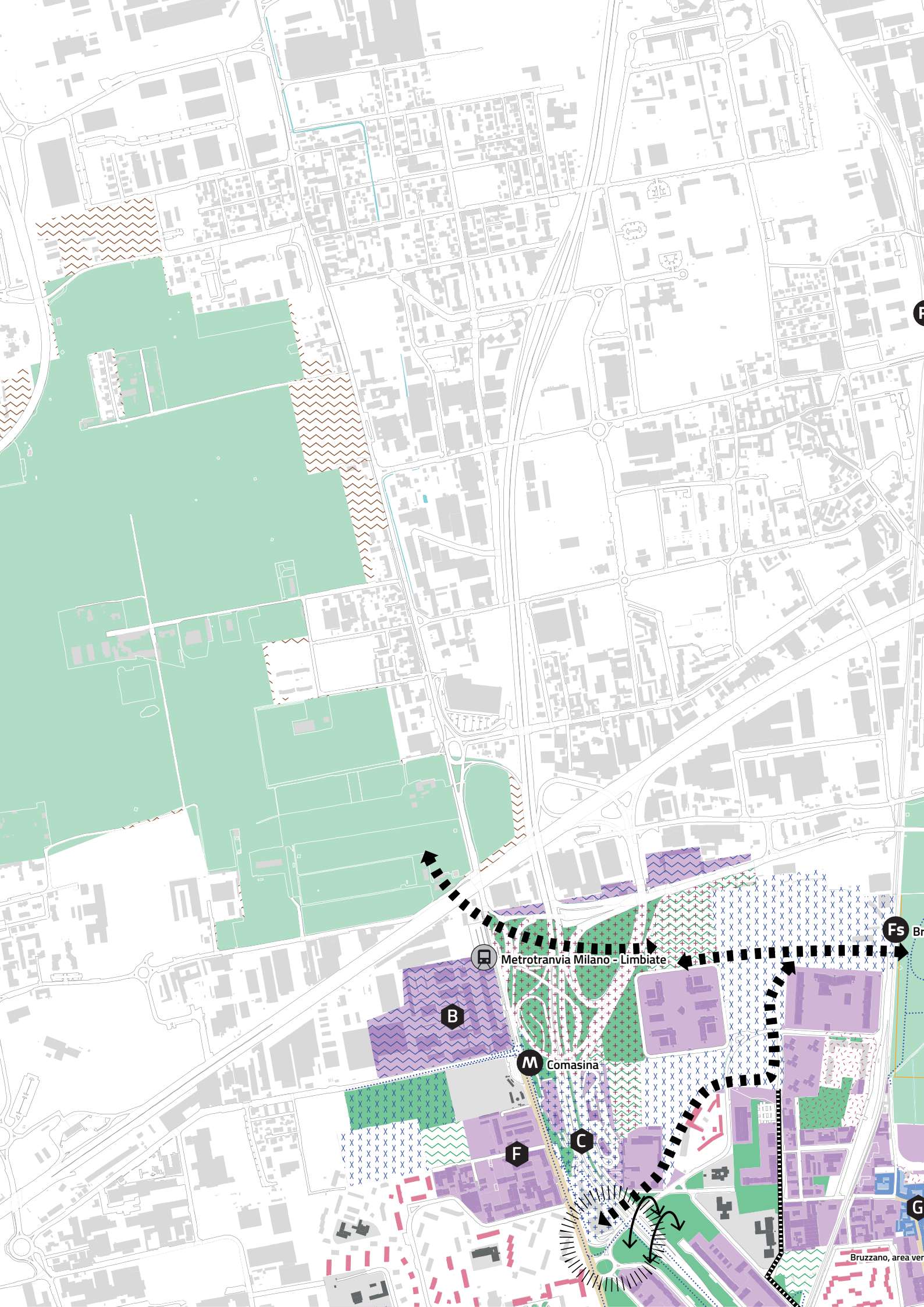


Ambiti edificati attorno al nucleo storico di Affori. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione ai tessuti e i parchi storici, il sistema dei servizi pubblici esistenti e la riqualficazione degli assi urbani di via Astesani e via P. Rossi.

## I Spazi a vocazione pedonale



Assi stradali del sistema via Imbonati, via Pellegrino Rossi, via Astesani, via Comasina in raccordo con la rete dei nuclei storici di Dergano e Affori. Interventi di riqualficazione degli assi stradali in estensione della rete del nucleo storico di Niguarda.



Metrotranvia Milano-Limbiate



M Comasina

B

F

C

Fs

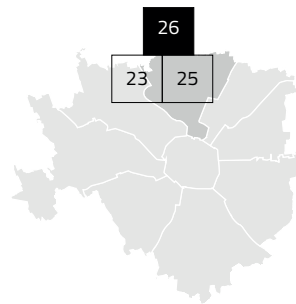
Br

G

Bruzzano, area ver

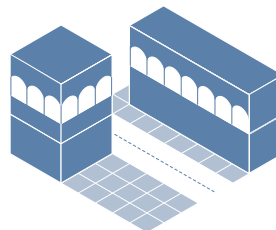


# Comasina, Bruzzano, Parco Nord



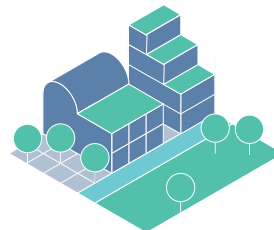
Municipi: 9

### A Nuclei storici esterni



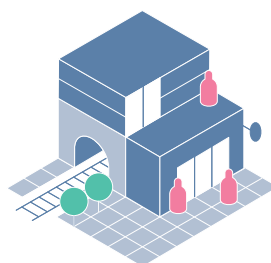
Nucleo storico di Bruzzano. Riqualficazione dei tessuti edilizi, tutela dei fronti commerciali esistenti, interventi di pedonalizzazione degli assi stradali intorno a p.zza Bruzzano.

### B Ambiti di rigenerazione ambientale



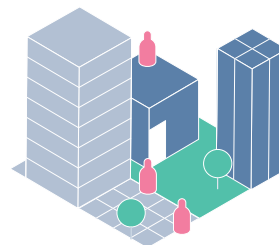
Ambito produttivo a confine con il Comune di Novate. Interventi di rigenerazione di edifici e spazi aperti per la realizzazione di connessioni ambientali tra Parco Nord e Parco della Balossa; coordinamento con le aree verdi previste nel PA1/a e quelle a sud di via Novate.

### C Nodi di interscambio



Ambito di Comasina. Gli interventi di rigenerazione consentono l'integrazione tra le infrastrutture della mobilità e le funzioni urbane, la riqualficazione delle aree verdi intercluse, la forestazione urbana, il superamento della strada statale e il collegamento con il Parco Nord.

### F Ambiti di rinnovamento urbano



Ambiti edificati attorno al nucleo storico di Bruzzano. Interventi di rigenerazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione ai tessuti storici, al sistema dei servizi pubblici esistenti. Superamento delle barriere infrastrutturali e il miglioramento dell'accessibilità al Parco Nord.



Comune di  
Milano