



Comune di Milano

DIREZIONE CENTRALE PIANIFICAZIONE URBANA E ATTUAZIONE P.R.

SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE URBANA

Sezione Mobilità

VARIANTE AL PRG VIGENTE, APPROVATO CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE DELLA LOMBARDIA N. 29471 IN DATA 26.02.80, RELATIVA ALLE AREE INTERESSATE DAL PROGETTO PRELIMINARE DELLA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIA ERITREA E VIA NUOVA BOVISASCA ED ALLA VIABILITA' DI ACCESSO ALL'AREA DI BOVISA GASOMETRI, AI SENSI DELL'ART. 2 DELLA LEGGE REGIONALE N. 23 DEL 26.03.97.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

(Zone di decentramento 8, 9 - rif. Dis. 1815/01/A/00/11)

Redazione della Variante: *Arch. Giuseppe Redaelli, Arch. Stefania Rossi*

Collaborazione alla redazione: *Arch. Laura Danese*

Dicembre 2001

GR-SR/st

I N D I C E

1.	PREMESSA E FINALITA'	pag. 3
2.	PREVISIONI DI P.R.G.	Pag. 4
3.	CONTENUTI DELLA VARIANTE AL P.R.G.	Pag. 5
4.	MODIFICHE APPORTATE AL P.R.G VIGENTE	Pag. 9
5.	NORMATIVA ZONA M	Pag.11
6.	OSSERVAZIONI PERVENUTE IN SEDE DI AVVIO AL PROCEDIMENTO AI SENSI DELLA L.R. 1/2000 ART. 3, COMMA 14, LETT. .a	pag.12

1. PREMESSA E FINALITA'

La presente proposta di variante si è resa necessaria al fine di adeguare le previsioni di PRG al nuovo tracciato della viabilità di collegamento tra la via Eritrea e la nuova via Bovisasca individuato nel progetto preliminare redatto da MM sulla base delle linee guida del paesaggista Peter Latz incaricato da questa Amministrazione di studiare l'inserimento ambientale della intera strada interquartiere Nord.

Vengono coinvolti nella presente variante, oltre alle aree interessate dal nuovo tracciato della strada interquartiere, peraltro già previsto sul PRG vigente come “viabilità urbana primaria” nel tratto tra Via Eritrea e il tracciato ferroviario FNM e come “viabilità comprensoriale” nel rimanente tratto, anche le aree riguardanti il nuovo tracciato viabilistico tangente la linea ferroviaria Milano-Varese (FNM) verso l'area di Bovisa-Politecnico fino all'altezza del sottopasso FS, quello della nuova via Castellamare all'interno del P.R.U. “Palizzi-Quarto Oggiaro”, e quello riferito al collegamento tra via Castellamare e via Porretta e del nuovo tratto di via Cascina dei Prati, come da progetto redatto da MM S.p.A., allegato alla presente variante.

Il fine quindi è quello di adeguare la disciplina urbanistica sulle aree coinvolte dalla presente variante al nuovo progetto viabilistico che, rispetto alle proposte precedenti, ha subito modifiche sia nel tracciato che nelle caratteristiche progettuali; infatti nel tentativo di migliorare e riqualificare l'ambiente urbano si è pensato non più a una strada di veloce scorrimento, quanto a un sistema di interconnessione di quartieri (accessibilità ai nuovi quartieri di Quarto Oggiaro e “Politecnico-Bovisa”) e di spazi pubblici adeguatamente attrezzati e progettati (piazze attrezzature sportive, spazi a verde, luoghi di sosta, piste ciclo-pedonali e sedi tramviarie). Ciò porta quindi all'inevitabile declassamento della strada nel tratto tra la linea ferroviaria Milano-Varese (FNM) e la nuova via Bovisasca da strada comprensoriale (classe C – art. 60 NTA) a strada urbana primaria (classe D1 – art. 60 NTA).

2. PREVISIONI DI P.R.G. VIGENTE

Rispetto all'azzoneamento di PRG vigente, si individuano differenti zone coinvolte nella variante in oggetto per un totale di circa mq 183.420:

ZONA SPECIALE	Z9
ACCORDO DI PROGRAMMA	INSEDIAMENTO DEL NUOVO POLO UNIVERSITARIO DEL POLITECNICO DI MILANO – BOVISA GASOMETRI – sottoscritto in data 22/02/1997, ratificato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 27 in data 14-15/03/1997.
ACCORDO DI PROGRAMMA	P.R.U. 2.6 – VIA PALIZZI (Quarto Oggiaro) – sottoscritto in data 05/12/1997 e ratificato dal Consiglio Comunale in data 15/12/1997.
PREVISIONI VIABILISTICHE	VIABILITA' URBANA PRIMARIA CLASSE D1, VIABILITA' DI CONNETTIVO CLASSE F1, VIABILITA' URBANA SECONDARIA CLASSE D2 (tracciati viabilistici sovrapposti all'azzoneamento funzionale) – art. 60 NTA di P.R.G.
ZONA OMOGENEA	B1
ZONA FUNZIONALE	M – AREE PER ATTREZZATURE CONNESSE ALLA MOBILITA' (vincolo decaduto) – art. 45 NTA.
PREVISIONI VIABILISTICHE	VIABILITA' COMPRESORIALE CLASSE C (tracciato viabilistico sovrapposto all'azzoneamento funzionale) – art. 60 NTA.
IV P.P.A. (SCADUTO)	COD. 200B0812; “sovrappasso sulle FNM sostitutivo del passaggio a livello come tratto di strada interperiferica nord”.
ZONA OMOGENEA	C 8.2
ZONA FUNZIONALE	VC – AREE PER SPAZI PUBBLICI A PARCO, PER IL GIOCO E LO SPORT DI LIVELLO COMUNALE – art. 38 NTA. <u>Interamente di proprietà comunale.</u>
PREVISIONI VIABILISTICHE	VIABILITA' COMPRESORIALE CLASSE C (tracciato viabilistico sovrapposto all'azzoneamento funzionale) – art. 60 NTA.
ZONA OMOGENEA	C 8.2
ZONA FUNZIONALE	R – ZONE RESIDENZIALI (attuato con PZ) – art. 27 NTA. <u>Interamente di proprietà comunale.</u>
ZONA OMOGENEA	B1
ZONA FUNZIONALE	VC – AREE PER SPAZI PUBBLICI A PARCO, PER IL GIOCO E LO SPORT DI LIVELLO COMUNALE (vincolo decaduto) – art. 38 NTA.

PREVISIONI VIABILISTICHE	VIABILITA' COMPENSORIALE CLASSE C (tracciato viabilistico sovrapposto all'azzoneamento funzionale) – art. 60 NTA.
ZONA OMOGENEA	B1
ZONA FUNZIONALE	I – ZONE INDUSTRIALI E ARTIGIANALI – art. 32 NTA.

ZONA OMOGENEA	B1
ZONA FUNZIONALE	SC – ZONE PER SPAZI PUBBLICI E RISERVATI ALLE ATTIVITA' COLLETTIVE A LIVELLO COMUNALE (vincolo decaduto) – art. 37 NTA.
PREVISIONI VIABILISTICHE	VIABILITA' URBANA PRIMARIA CLASSE D1 (tracciato viabilistico sovrapposto all'azzoneamento funzionale) – art. 60 NTA.
ZONA OMOGENEA	B1
ZONA FUNZIONALE	VC – ZONE PER SPAZI PUBBLICI A PARCO, PER IL GIOCO E LO SPORT DI LIVELLO COMUNALE – art. 38 NTA. <u>Interamente di proprietà comunale.</u>
ZONA OMOGENEA	B1
ZONA FUNZIONALE	IF – AREE PER IMPIANTI FERROVIARI – art. 49 NTA.
PREVISIONI VIABILISTICHE	VIABILITA' DI CONNETTIVO CLASSE F (tracciato viabilistico sovrapposto all'azzoneamento funzionale) – art. 60 NTA.

Infine le aree risultano per la maggior parte esterne al perimetro del centro edificato ai sensi dell'art. 18 della Legge 865 del 22/10/1971 e non ricadono in ambiti soggetti a vincolo inerente la difesa del suolo e la tutela storico-artistico-ambientale ai sensi delle leggi 1497/39, 1089/39 e 431/85.

3. CONTENUTI DELLA VARIANTE AL P.R.G.

Si procede in questa sede alla formulazione della presente variante alla Variante Generale di P.R.G. vigente al fine di dare una destinazione urbanistica alle aree coinvolte, in considerazione del fatto che il progetto della strada interquartiere in sede di progettazione ha subito delle modifiche sia di tracciato che di classe,

contestualizzandosi diversamente con il territorio circostante e creando quindi l'esigenza di una nuova disciplina urbanistica.

In particolare la strada di collegamento tra via Eritrea e nuova via Bovisasca è stata progettata al fine di permettere l'accessibilità alle aree del nuovo Politecnico dalle direttrici "Comasina" e "Varesina", per dare possibilità di connessione tra quartieri limitrofi separati da barriere infrastrutturali e per servire le aree del P.R.U. "Palizzi – Quarto Oggiaro".

Più in particolare, nel tratto in questione, in linea con i principi progettuali indicati per l'intero tracciato, sono state proposte una serie di modifiche sia sotto il profilo morfologico sia sotto l'aspetto funzionale, che hanno condotto alla configurazione progettuale allegata.

Rispetto alla morfologia il tracciato ha subito una ridefinizione planimetrica che consente di stabilire un rapporto formale tra l'edificio più a nord e quello di nuova edificazione a sud.

Tale obiettivo è peraltro assecondato anche dai nuovi filari di alberi previsti che tendono a rafforzare questa configurazione.

Per quanto detto, la nuova soluzione consente di recuperare un ruolo attivo del disegno della strada volto a ricucire il tessuto urbanistico in via di completamento.

La nuova soluzione riporta peraltro una modifica sostanziale rispetto all'incrocio con le F.N.M. laddove si è assunta una scelta progettuale che sovrappassa la linea F.N.M. già parzialmente in trincea. Questa soluzione, al contrario di quella del progetto precedente che sottopassava la ferrovia, consente il proseguimento di un obiettivo, che riguarda l'intero tracciato, volto ad attribuire alla strada un ruolo di connessione anche ciclopedonale tra parti di città oggi allontanate nei tempi e nei modi di spostamento.

In tal senso, qualunque sottopassaggio avrebbe invalidato tale obiettivo.

Occorre inoltre ricordare che nella progettazione delle rampe utili al raggiungimento della quota per il superamento della linea ferroviaria, è stata posta una particolare cura per le soluzioni architettoniche con un disegno del paesaggio che tende ad adattare con l'uso del verde la strada al territorio.

Relativamente agli aspetti funzionali, al fine di evitare effetti di barriera e di allontanamento tra le due parti della città, a nord i quartieri esistenti e a sud quelli di nuova realizzazione, le rotonde sono state sostituite da incroci tradizionali per la viabilità e nuove intersezioni semaforizzate per la modalità ciclo pedonale.

Come lungo tutto il percorso, anche il tratto in questione prevede soluzioni innovative per il controllo e la moderazione della velocità (semaforizzazione intelligente, posizionamento delle alberature in modo da ridurre la lunghezza del campo visivo e con essa la velocità di percorrenza, riduzione delle larghezze delle carreggiate, continue interferenze con la viabilità ed i percorsi ciclopedonali). Tali caratteristiche sottolineano peraltro il ruolo, di livello urbano, che si intende attribuire alla strada.

Nel progetto è prevista la salvaguardia per il mezzo pubblico (tranvia Certosa – Bovisa – Bausan, come prima tratta della tranvia interquartiere Certosa – C.na Gobba) che percorrerà il tratto da via Eritrea fino all'incrocio con la nuova via Castellamare, dove svolterà a sud per raggiungere le aree del nuovo Politecnico.

Per quanto riguarda il tratto compreso tra la nuova via Bovisasca e la linea ferroviaria F.N.M., a sud del tracciato viabilistico, viene **confermata** in questa Variante una fascia di verde che **consentirà** la realizzazione di un parco lineare **urbano** lungo l'intero tracciato della Strada, inteso come sequenza di spazi a verde **di connessione** tra i diversi quartieri attraversati **dal tratto viabilistico ed** i parchi esistenti (Villa Litta - Parco Nord) e quelli in progetto (Parco Certosa).

Parte di tali aree azzonate a "VC" (corrispondenti al foglio 35, mappali 69 parte, 185 parte, 75 parte, 73 parte, 80 parte) ricomprese in questa Variante è oggetto, insieme ad altre che si estendono verso via Chiasserini, di un **contenzioso** giurisdizionale **proposto dalla proprietà, al fine di** ottenere una

destinazione funzionale **efficace per tutte le aree, stante l'intervenuta decadenza del vincolo preordinato all'espropriazione.**

Per l'azzonamento di tali aree, nonché delle aree contigue appartenenti ad altra proprietà, è stata predisposta apposita Variante relativa ad aree poste tra via Cascina dei Prati e via Chiasserini, denominata "Zona Cascina dei Prati", la cui disciplina urbanistica propone una limitata volumetria per attività produttive e/o per servizi di carattere privato, l'acquisizione da parte dell'Amministrazione Comunale di aree da sistemare a verde e a servizi pubblici, nonché la realizzazione di interventi viabilistici necessari alla riqualificazione dell'ambito urbano.

Per dare continuità al tratto in progetto e riprenderne l'allineamento ad ovest di via Eritrea, nella presente Variante viene inserito l'adeguamento del tracciato della strada per la parte che si discosta dalla previsione di P.R.G., permettendone in tal modo la continuità con il tracciato previsto all'interno del P.R.U., nonché una migliore ridefinizione degli spazi a verde e la salvaguardia dei nuclei abitativi esistenti.

Su una limitata porzione di tale area attualmente azzonata a "I" (zone industriali e artigianali art. 32 N.T.A.) **della superficie di mq. 630** ed interessata dalla previsione viabilistica, è stata rilasciata in data 15/02/2001 la concessione edilizia n. 60, per la realizzazione di un edificio ad uso officina.

Poiché l'intervento edilizio è, da un lato, conforme alla destinazione urbanistica prevista dal P.R.G., ma dall'altro, si pone in contrasto con la prevista realizzazione dell'itinerario viabilistico in questione, la presente Variante **prevede la ricollocazione dell'intervento edilizio su parte di area della medesima proprietà adiacente al tracciato stradale ed attualmente azzonata a "SC" (art. 37 N.T.A.) prevedendo la modifica dell'azzonamento da "SC" ad "I" (art. 32 N.T.A.) ed il contestuale azzonamento della porzione attualmente destinata a "I" ad "SC", al fine di consentire la realizzazione della previsione di viabilità in progetto.**

Le proposte di modifica degli azzonamenti delle due porzioni di area di cui sopra tengono conto del temperamento dell'interesse pubblico di consentire

la realizzazione di un intervento viabilistico strategico per la città e la riqualificazione delle aree del settore urbano di riferimento, con l'interesse privato maturato a seguito del rilascio della concessione edilizia richiesta per la realizzazione di un intervento edilizio conforme alle previsioni del P.R.G. vigente.

Come già anticipato, vengono ricomprese nella presente Variante anche le aree coinvolte nella viabilità di accesso verso l'area di Bovisa-Politecnico per il rifacimento della Via Castellamare e la nuova via parallela alla linea ferroviaria, nonché il collegamento tra la nuova Via Castellamare e Via Porretta che costeggia il nuovo parco previsto nel P.R.U., ed il nuovo tratto di Via dei Prati che garantisce il collegamento con i quartieri a nord compresi tra la Via Nuova Bovisasca e la ferrovia.

Infine si segnala che per quanto riguarda l'esatta delimitazione delle aree soggette ad esproprio per la realizzazione dei nuovi interventi si dovrà fare riferimento all'allegato progetto redatto da MM S.p.A.

4 MODIFICHE APPORTATE AL P.R.G. VIGENTE

La presente proposta di Variante ha incluso nel suo perimetro non solo le aree coinvolte dal progetto del nuovo tracciato ma anche le aree sulle quali era previsto (con adeguata simbologia) il tracciato vecchio. A tale proposito in questa sede si propone di riconfermare le destinazioni funzionali esistenti sulle aree del vecchio tracciato, che vengono inserite all'interno del perimetro della presente Variante per togliere la previsione viabilistica oramai superata.

Sulle aree coinvolte dal nuovo progetto viabilistico, vengono confermate le destinazioni funzionali attualmente esistenti ad esclusione di una parte della zona con destinazione funzionale sul P.R.G. vigente a M ("Aree per attrezzature connesse alla mobilità" – art. 45) che viene azionata a VC ("Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport di livello comunale – art. 38 NTA") per dare continuità alla fascia di verde esistente tra la linea ferroviaria e il quartiere di Via Cascina dei Prati. Inoltre, sempre all'interno del limite della presente Variante, per le aree utilizzate a tutt'oggi per la sede dei binari della linea ferroviaria Milano-Varese (FNM) si propone un nuovo azionamento funzionale da M a IF ("Aree per impianti ferroviari" – art. 49), ai fini di un adeguamento delle previsioni urbanistiche esistenti allo stato di fatto.

Per le aree azionate a “M” e poste a sud del tracciato viabilistico gli interventi di trasformazione urbanistica connessi all’attuazione di un più ampio disegno di riqualificazione urbana sono subordinati alla redazione di piani particolareggiati esecutivi o Programma Integrati di Intervento ai sensi del Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali approvato dal Consiglio Comunale, in data 5/06/2000. Tali strumenti di pianificazione attuativa dovranno obbligatoriamente prevedere la cessione delle superfici a titolo di standard in modo tale da consentire la completa e coerente attuazione del disegno dell’opera pubblica oggetto della presente Variante, con riguardo alle opere viarie necessarie, alle relative pertinenze e agli interventi di inserimento ambientale previsti dal progetto definitivo della stessa.

Infine la simbologia che identifica il nuovo tracciato della strada, che va graficamente a sovrapporsi agli azionamenti funzionali precedentemente illustrati, rimane invariata rispetto il P.R.G. vigente per il tratto tra Via Eritrea e la linea ferroviaria Milano Varese (FNM), mentre viene modificata nel successivo tratto fino all’incrocio con la nuova Via Bovisasca da strada “comprensoriale” (Classe C – art. 60 NTA) a strada “urbana primaria” (Classe D1 – art. 60 NTA).

AZZONAMENTO VIGENTE					NUOVO AZZONAMENTO
ZONA OMOGENEA	AZZONAMENTO FUNZIONALE	SUPERFICIE IN MQ	MQ IN AUMENTO	MQ IN DIMINUIZIONE	
B1	Z9	92.392			invariato
B1	M	24.550		- 16.103	8.447
C8.2	VC	27.010			invariato
C8.2	R	607			invariato
B1	VC	26.580	+ 1.895		+ 28.475
B1	I	1.030	+370		1.470
B1	SC	9.460		-370	9.020
B1	IF	1.791	+ 14.208		15.999
TOTALE		183.420			183.420

In definitiva la presente variante va in aumento di aree a standard per una superficie pari a circa mq 1.525.

5. NORMATIVA ZONA M

Gli interventi di trasformazione urbanistica nelle aree azzonate ad M (aree per attrezzature connesse alla mobilità- art. 45 NTA), compresi nella presente variante, sono subordinati alla redazione di piani particolareggiati esecutivi o Programma Integrati di Intervento ai sensi del Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali approvato dal Consiglio Comunale, in data 5/06/2000. Tali strumenti di pianificazione attuativa dovranno obbligatoriamente prevedere la cessione delle superfici a titolo di standard in modo tale da consentire la completa e coerente attuazione del disegno dell'opera pubblica oggetto della presente Variante, con riguardo

alle opere viarie necessarie, alle relative pertinenze e agli interventi di inserimento ambientale previsti dal progetto definitivo della stessa.

6. ISTANZE PERVENUTE IN SEDE DI AVVIO AL PROCEDIMENTO AI SENSI DELLA LR 1/2000 ART. 3, COMMA 14, LETT. A

Si fa presente che ai sensi della legge regionale 1/2000, al fine di assicurare una adeguata informazione e divulgazione sulle iniziative e scelte urbanistiche dell'Amministrazione Comunale, è andato in pubblicazione dal 09/08/2000 al 09/09/2000 l'avviso riguardante l'avvio al procedimento, entro il quale termine chiunque avesse avuto interesse avrebbe potuto intervenire nelle scelte urbanistiche presentando idonea istanza.

La proprietà RAGIT S.a.s., avvalendosi di tale diritto, ha presentato in data 29.09.2000 (fuori dai tempi di legge previsti) una istanza sulla quale si fa presente che un'area individuata all'interno del perimetro di variante è stata oggetto di condono edilizio come da CE n. 001126 rilasciata in data 27.09.99; a tale proposito si risponde che tale area, individuata ai mappali n. 14, 15, 16, 17, 18, 23, 61, 70, 81, del foglio catastale n. 35, ai sensi della presente variante non subirà modifiche nell'azzonamento funzionale esistente che anzi viene riconfermato, mentre su dette aree verrà eliminato il vincolo di viabilità (classe C1).

Infine si segnala comunque che la suddetta istanza non fornisce quei contributi specifici in merito alle eventuali scelte urbanistiche richiesti dalla stessa legge.