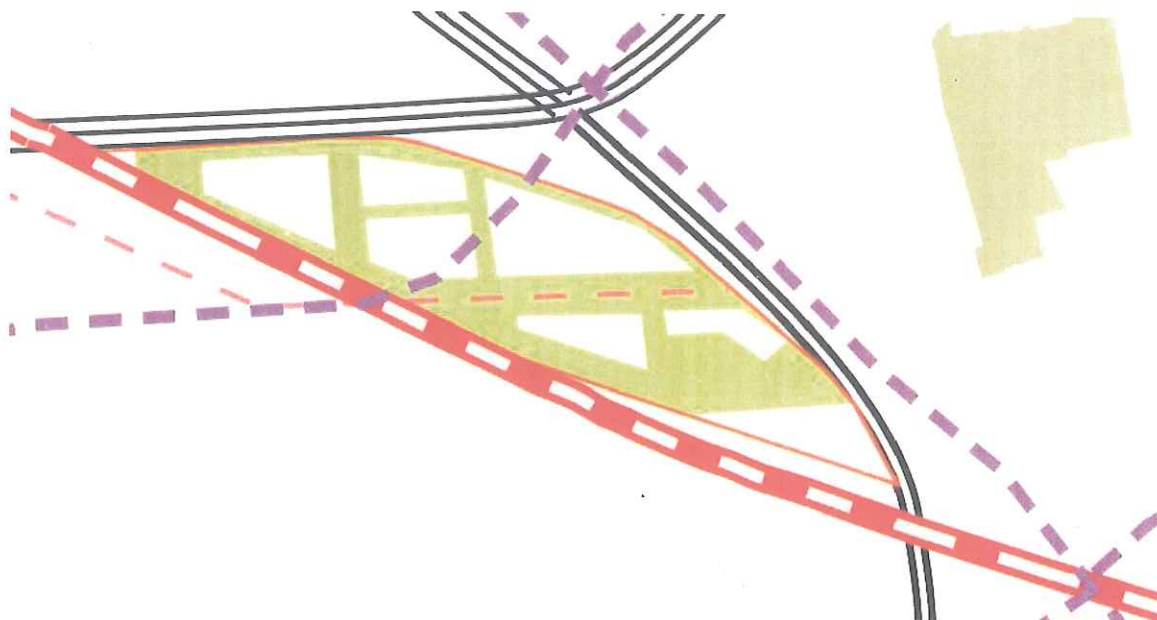




DOCUMENTO DI PROGETTAZIONE UNITARIO DELL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE URBANA "ATU-10 STEPHENSON" INDIVIDUATO DAL DOCUMENTO DI PIANO DEL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO, APPROVATO CON DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N°16 DEL 22 MAGGIO 2012.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E DISPOSIZIONI ATTUATIVE



Giugno 2014

DPU ATU 10 – STEPHENSON

(rif. TAV 002/19/06/14/AP)

ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, EDILIZIA PRIVATA

Area Territorio

Direzione Centrale Sviluppo del Territorio

Settore Pianificazione Attuativa e Strategica

Servizio Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica 1

COPIA SETTORE
SETTORE PIANIFICAZIONE URBANISTICA
ATTUATIVA E STRATEGICA
ALLEGATO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
P.C. N. 1966 DEL 22-3-14
COMPOSTO DA PAG. 34
Copia conforme all'originale esistente
in atti municipali. IL DIRETTORE
MILANO li, arch. GIANCARLO TANCREDI



Assessore allo Sviluppo del Territorio
Ada Lucia De Cesaris

Coordinamento della redazione del Documento
Giancarlo Tancredi / Direttore Settore Pianificazione Attuativa e Strategica
Michela Brambati / Responsabile Servizio Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica 1

Servizio Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica 1
Carmen Bozzetti / disegnatore

Collaborazioni AMAT
Marco Lameri / consulenza urbanistica
Michele Schiavulli / consulenza giuridico-amministrativa

Mobilità - Analisi e Valutazioni
Nicola Nicolielo / Settore Pianificazione Mobilità

Contributi
Pier Giorgio Vitillo/ Consulta Tecnico Scientifica PGT

Il Documento ha visto la partecipazione attiva, con stage del Politecnico di Milano, di Marco Cirtol, i che ha impostato su questo lavoro la sua tesi di laurea in Ingegneria civile del 29.aprile.2014 con titolo "Progetto urbanistico per la riqualificazione dell'area di trasformazione Stephenson a Milano", con relatore ing. Giovanna Fossa, docente di Tecnica e Pianificazione Urbanistica del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani.



Indice

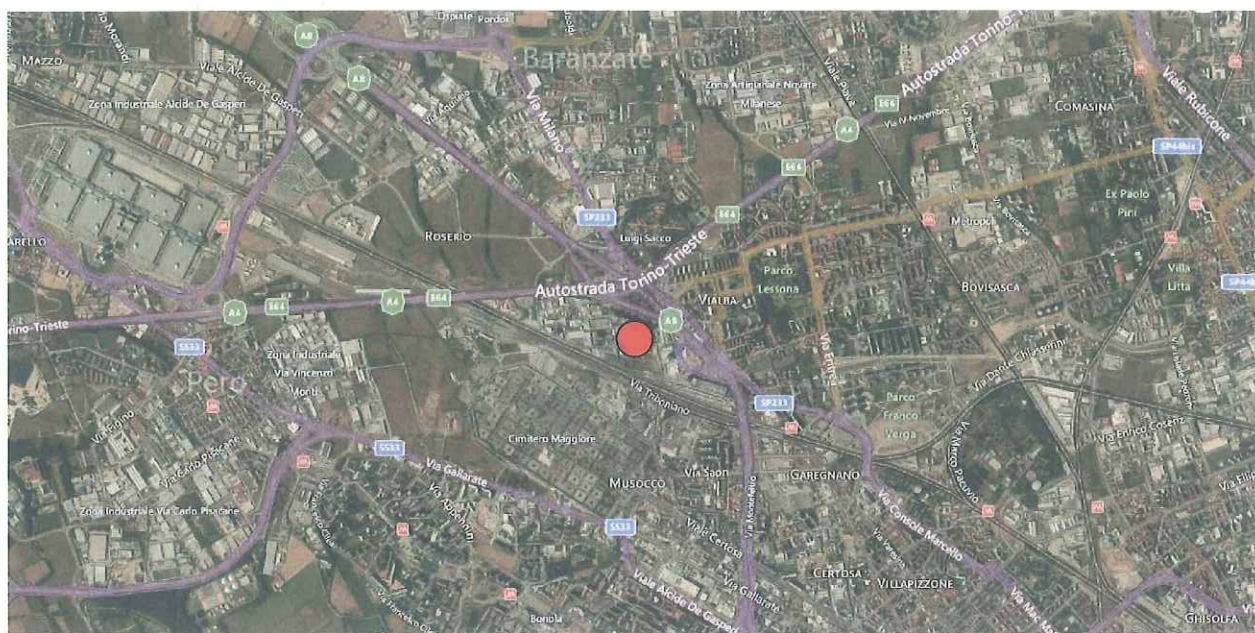
DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO.....	4
1. INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO, COLLOCAZIONE E FORMAZIONE	4
2. STATO DI FATTO	8
Caratteristiche ambientali	8
Infrastrutture e accessibilità	11
Stato d'uso del suolo	13
Densità edilizie esistenti.....	14
Descrizione quantitativa	16
Popolazione.....	16
Servizi pubblici e di interesse generale.....	16
Attività economiche.....	17
PREVISIONI DI PGT	19
3. IL DOCUMENTO DI PIANO. INDICI, FUNZIONI E MODALITÀ DI INTERVENTO	19
4. OBIETTIVI E PRESCRIZIONI. LA SCHEDA DI INDIRIZZO	21
5. VINCOLI SOVRAORDINATI	22
PROBLEMATICHE URBANISTICHE ATTUATIVE.....	23
6. SINTESI DEI TEMI	23
IL DOCUMENTO DI PROGETTAZIONE UNITARIO	26
7. RACCORDO CON IL DOCUMENTO DI PIANO DEL PGT	26
8. OBIETTIVI E STRATEGIE.....	26
9. IL PROGETTO	27
Accessibilità all'area	27
Disegno dello spazio pubblico	28
Orientamenti funzionali e modalità di intervento	29
Verifica quantitativa.....	30
10. DISPOSIZIONI ATTUATIVE.....	32
1. Contenuti ed elaborati del documento di progettazione unitario.....	32
2. Finalità del D.P.U.....	32
3. Attuazione degli interventi.....	32
4. Indicazioni progettuali.....	33
5. Dotazione di aree per attrezzature pubbliche e per la viabilità.....	34



DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

1. INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO, COLLOCAZIONE E FORMAZIONE

L'ambito dell'ATU Stephenson interessa un contesto periferico all'ingresso nord-ovest di Milano. Si tratta di un territorio urbanizzato, posto fra la strada Varesina e la Gallaratese, a nord del Cimitero Maggiore e del fascio ferroviario, inserito in un settore urbano coinvolto da importanti trasformazioni urbanistiche, quali quelle del sito Expo 2015 e del nuovo quartiere Merlata.



Inquadramento territoriale

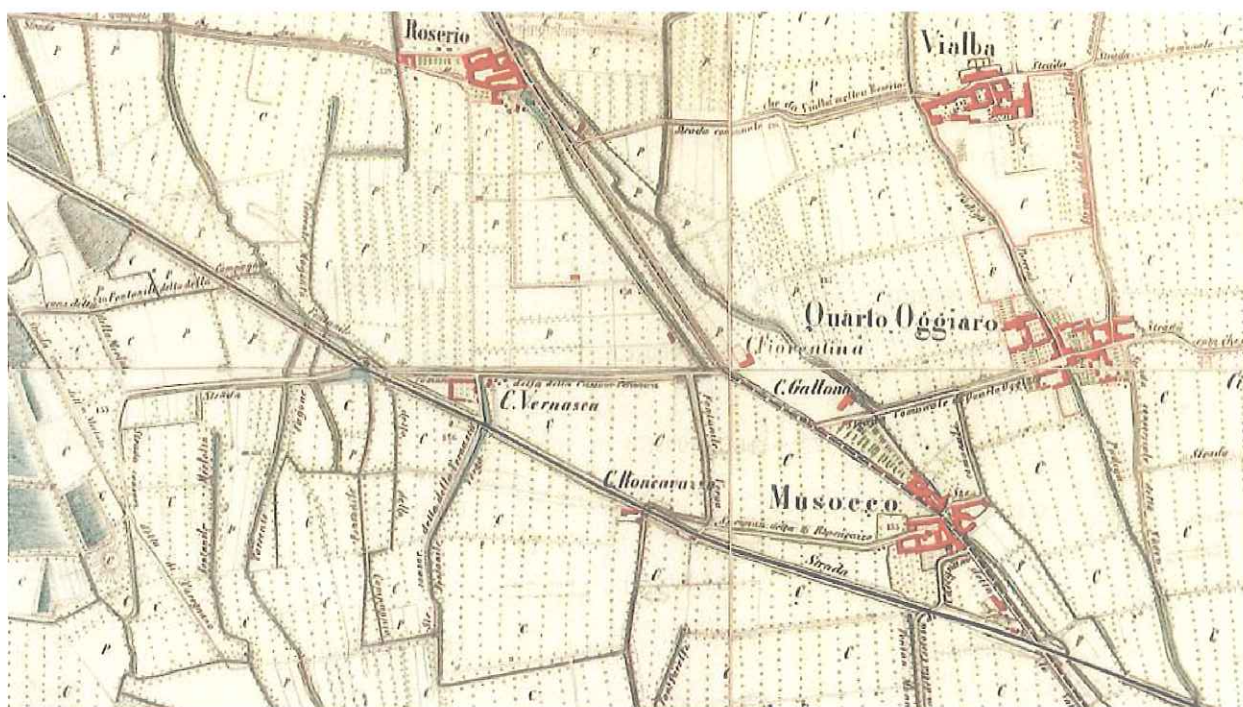
L'area, adiacente alla storica strada statale Varesina, tra Musocco e Roserio, viene urbanizzata dopo la seconda metà del '900 con la formazione dei primi insediamenti industriali.

Già dalla seconda metà dell'800 questa porzione del territorio agricolo intorno a Milano viene interessata dal passaggio delle importanti infrastrutture di trasporto che la connoteranno fino ad oggi; dapprima viene realizzata la linea ferroviaria per Magenta e Torino, successivamente la linea Milano-Saronno delle Ferrovie Nord, e, dagli anni '20, l'autostrada per i Laghi e la Milano-Torino.

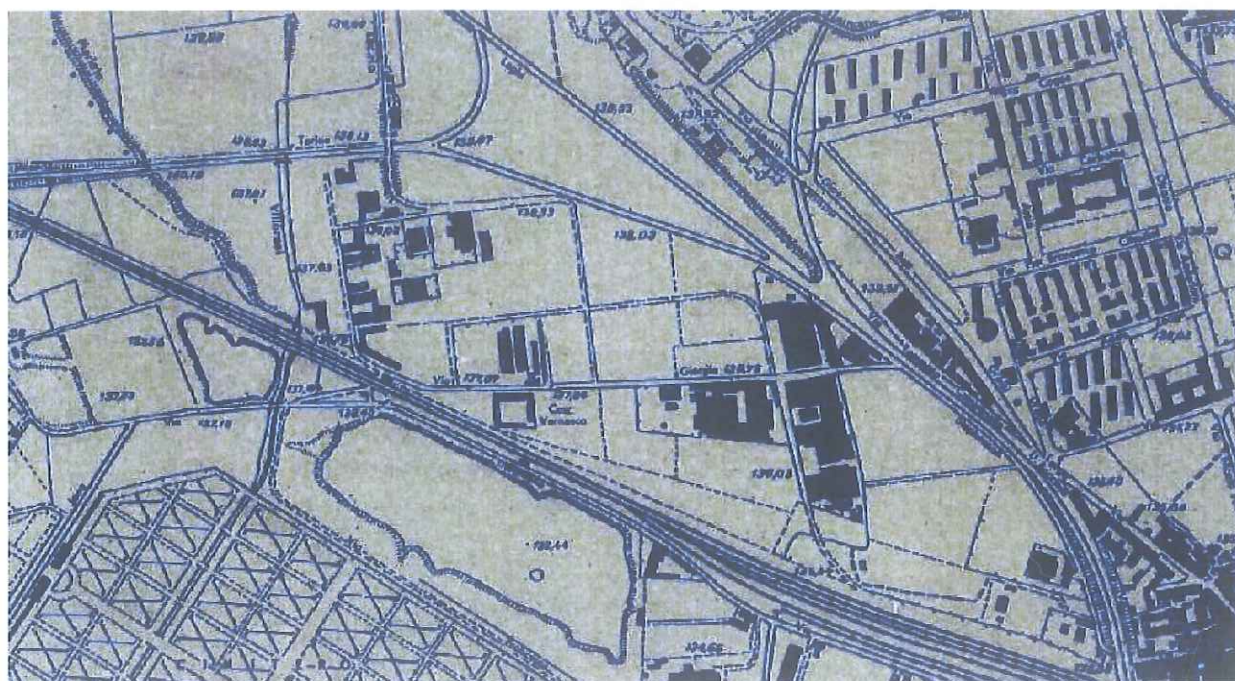
La carta IGM del 1878 mostra ancora un territorio di matrice agricola, in cui appare la prima linea ferroviaria per Magenta. La giacitura dei fondi, derivante dal sistema delle acque e dell'irrigazione agricola e dalle strade di collegamento dei nuclei abitati, si confermerà nella maglia viaria successiva. L'unico insediamento esistente all'epoca nell'area corrispondente all'ATU è quello della cascina Vernasca.

Dalla carta tecnica del 1956 si possono leggere i primi insediamenti produttivi innestati sui tracciati agricoli.





Carta IGM del 1878



Carta tecnica comunale del 1956

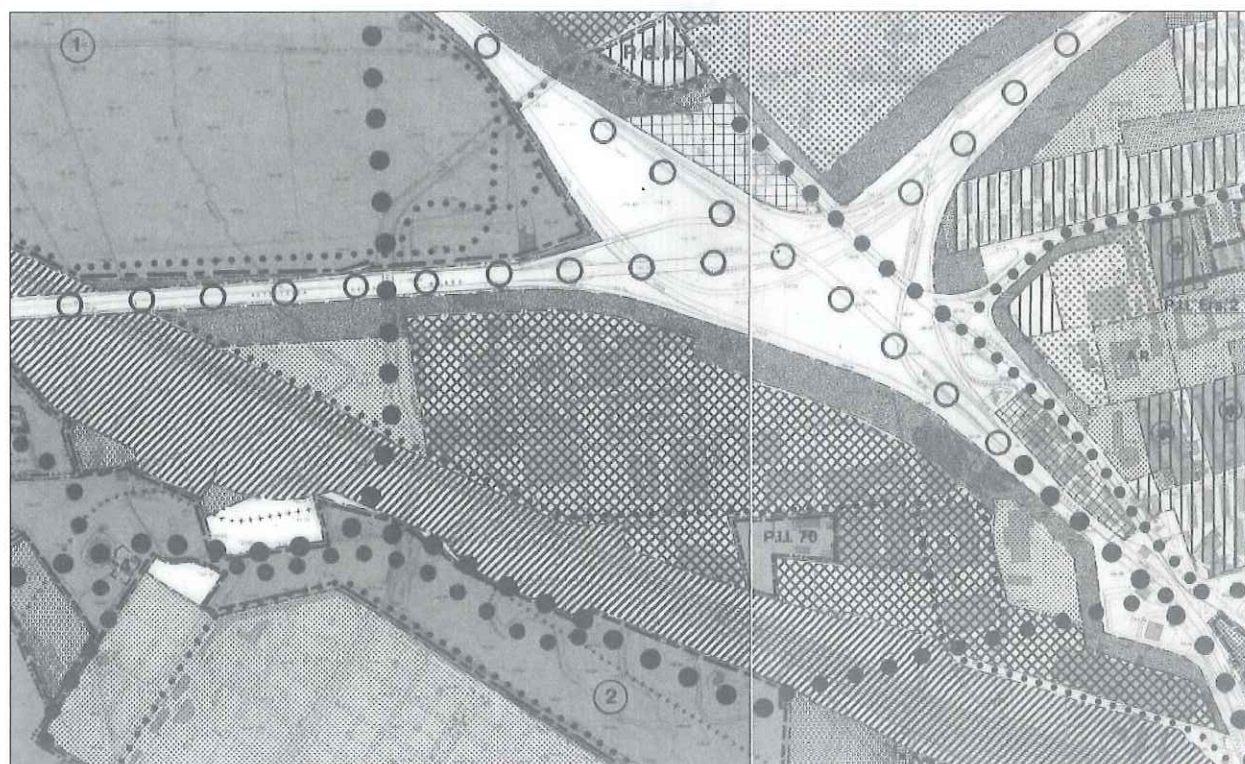
L'area viene per la prima volta interessata da un piano regolatore nel 1934, con il Piano Albertini, che ridisegna l'ordine dei lotti e organizza la viabilità di attraversamento e la mobilità interna, la maglia prevista rimane completamente inattuata.

Il PRG del 1953 destina quasi integralmente l'area all'espansione industriale e prevede una nuova connessione viaria oltre la ferrovia verso il Comune di Pero, che in qualche modo avrebbe potuto limitare l'isolamento dell'area. La destinazione industriale viene poi confermata dal PRG '80.





Piano regolatore del 1953



Piano Regolatore generale del 1980

Recentemente è iniziato un processo di riuso funzionale dell'ambito industriale, che tuttavia, oltre che dei limiti posti dalla destinazione funzionale di piano regolatore, ha probabilmente risentito dei limiti di accessibilità, di localizzazione periferica e di qualità del contesto.



Oggi l'ambito è infatti fortemente penalizzato dall'essere circondato dalle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie, che qui costituiscono vere e proprie barriere e condizionano sia le relazioni con il contesto che la qualità degli spazi.

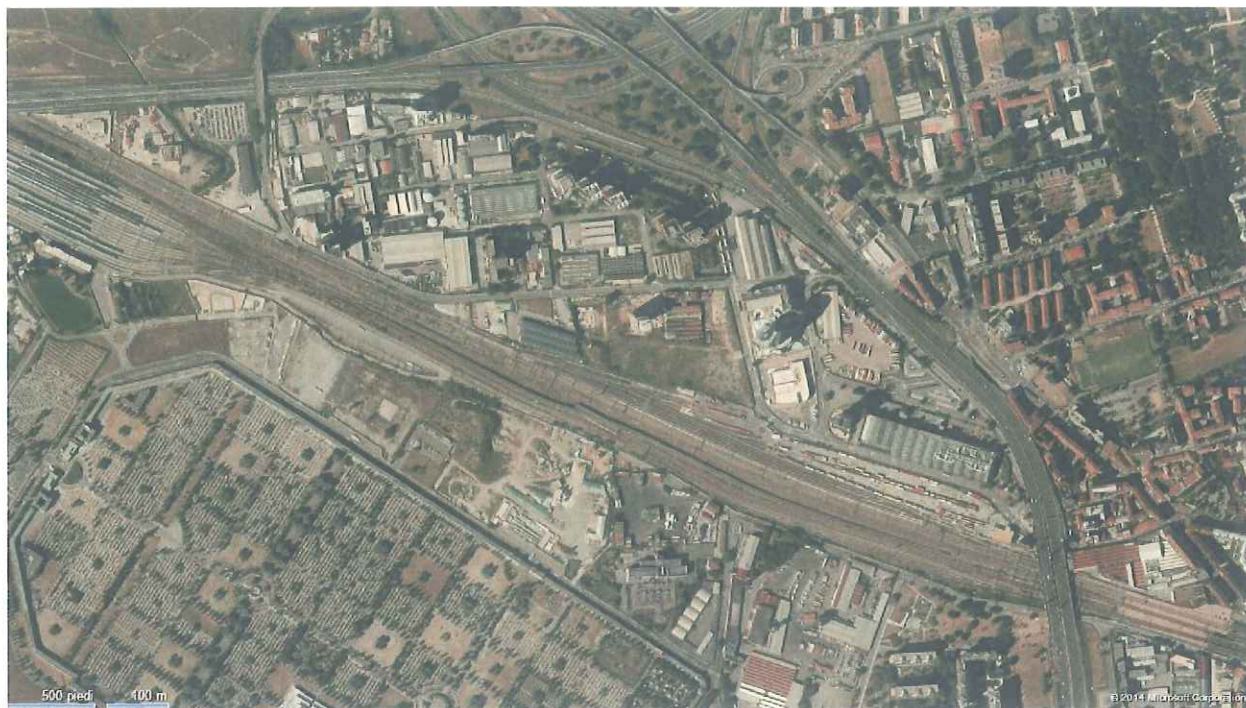


Foto aerea attuale



2. STATO DI FATTO

Caratteristiche ambientali

Contesto

L'impatto più evidente è rappresentato dalla presenza delle grandi infrastrutture perimetrali; infrastrutture peraltro in corso di potenziamento con la realizzazione delle nuove connessioni stradali a est e il raccordo autostradale a nord.

A nord-est l'autostrada separa l'ambito dalle zone di Vialba e Quarto Oggiaro, oggi nuovamente ricollegate con il nuovo sottovia della connessione Expo-Eritrea. A sud-est l'area è separata dal resto della città in modo altrettanto forte dal fascio delle linee ferroviarie della Milano-Torino, Milano-Varese Domodossola e dalla Milano-Novara, e dal parco di stazionamento dei treni regionali di Milano Firenze.

Queste infrastrutture, se da un lato rappresentano una possibilità di accesso diretto dalle reti principali, dall'altro costituiscono una barriera fisica che separa l'area dal resto della città, creando una sorta di isola dai margini marcati, con accessi in sottovia o cavalcavia in punti determinati. In particolare emerge in negativo, per qualità ed isolamento, la zona posta più ad ovest, oltre il cavalcavia di via Stephenson, che risulta praticamente interclusa fra le grandi infrastrutture.

Industrie insalubri

Sul fronte delle attività industriali sono presenti alcune industrie attive e cessate, rilevanti sotto il profilo ambientale. Si riporta a questo proposito la mappa della presenza delle industrie insalubri (fonte: Settore Politiche Ambientali).

Come evidenzia la tavola, questi tipi di attività si trovano perlopiù nella zona ovest dell'ambito, meno coinvolta da processi di riuso.



Analisi stato di fatto – tav. 10 – industrie insalubri (fonte: Comune di Milano-Settore Ambiente)



**LEGENDA**

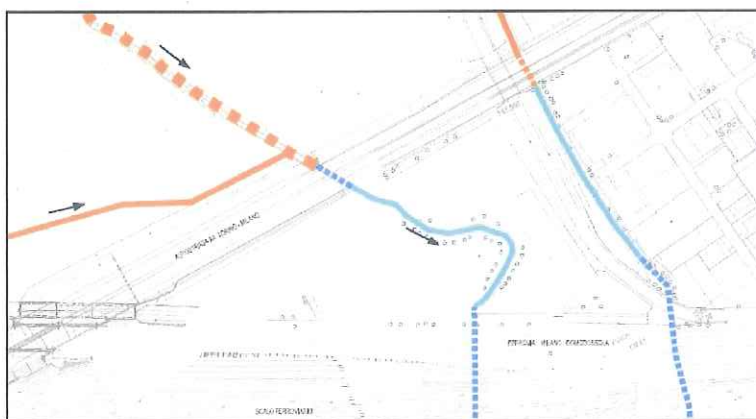
- LIMITE DELL'AREA
 INDUSTRIE INSALUBRI ATTIVE
 INDUSTRIE INSALUBRI CESSATE

INDUSTRIE INSALUBRI				
1	VIA BERTOLA DA NOVATE 8	FERE' SCN	1 ^a classe B 82 e 2 ^a classe C11	ATTIVA
2	VIA BERTOLA DA NOVATE 9	MALGORANI SRL	2 ^a classe C 17	ATTIVA
3	VIA BERTOLA DA NOVATE 10	METAL PULITURA SDF di SOMMA &C.	2 ^a classe C 11	CESSATA nel 2010
4	VIA BERTOLA DA NOVATE 12	MECCANICA A.F.S. SNC	2 ^a classe C 11	ATTIVA
5	VIA PRIVATA POLONIA 3	NUOVA NICROM SNC di BETTINARDI	1 ^a classe A 6 - 57 88 114 C 12	ATTIVA
6	VIA STEPHENSON 74	I.MA.TEC. SRL	1 ^a classe B 82	CESSATA nel 2010
7	VIA STEPHENSON 76	PROFITAL SPA	2 ^a classe C 11	ATTIVA
8	VIA STEPHENSON 100	R.I.E.CO SRL	1 ^a classe	ATTIVA
9	VIA STEPHENSON 113	EUROSMALTIMENTI SRL	1 ^a classe C 9	ATTIVA
10	VIA BOLIVIA 5	CANFOR UTENSILI SRL	2 ^a classe C 11	ATTIVA
11	VIA BOLIVIA 7	ANTONIO RETTAGLIATA SRL	1 ^a classe B 70	ATTIVA
12	VIA VENEZIA GIULIA 7	OCMI OTG SPA	2 ^a classe C 11	ATTIVA
13	VIA VENEZIA GIULIA 13	METI SRL	2 ^a classe C 11	CESSATA nel 2010
14	VIA VENEZIA GIULIA 16/A	WASTE EUROPE SRL	1 ^a classe B 100	ATTIVA
15	VIA VENEZIA GIULIA 23	IMS SRL	1 ^a classe A 107 B 52	ATTIVA
16	VIA VENEZIA GIULIA 24	O.R.I.A. SRL	1 ^a classe C 4 - C 23	ATTIVA

Reticolo idrico

Sotto il profilo idrogeologico nella parte più a ovest dell'ambito sono presenti due corsi d'acqua, entrambi provenienti da nord, il Torrente Guisa (o Fugone o Nirone o Merlata) dall'andamento sinuoso, affluente dell'Olona e appartenente al reticolo idrico principale di competenza regionale, e il canale secondario Garbagnate del Villoresi, ai piedi del cavalcavia che costituisce l'ossatura della Via d'Acqua nel progetto Expo 2015 e che garantisce l'apporto idrico del canale perimetrale del sito espositivo.

Con i recenti interventi infrastrutturali questi corsi d'acqua arrivano all'ambito e proseguono molto trasformati rispetto all'andamento e alle caratteristiche originarie, tuttavia all'interno dell'ambito sono ancora a cielo aperto.



RETICOLO IDRICO (fonte MM)



Fattibilità geologica

In relazione ai criteri regionali che forniscono le linee guida per la prevenzione del rischio idrogeologico, la classe di fattibilità geologica attribuita dal PGT è la Classe II – Fattibilità con modeste limitazioni ai sensi dell'art. 20.6.A delle Norme di Attuazione del piano delle Regole.

A sud del fascio ferroviario, quindi esternamente all'ambito, sono presenti due aree con classe di fattibilità geologica III, con consistenti limitazioni, e precisamente F3d – aree che presentano scadenti caratteristiche geotecniche del primo orizzonte, corrispondenti alla ex cava di via Triboniano.

FATTIBILITA' GEOLOGICA	
Classi di fattibilità (Art. 20.6)	
	F2 - Fattibilità con modeste limitazioni (Art. 20.6.A)
	F3 - Fattibilità con consistenti limitazioni (Art. 20.6.B)
F3a	Aree allagate in occasione di eventi meteorici eccezionali e allagabili con minore frequenza (tempi di ritorno > 50 anni) e/o con modesti valori di velocità ed altezze d'acqua tali da non pregiudicare l'incolumità delle persone, la funzionalità degli edifici e infrastrutture e lo svolgimento di attività economiche.
F3b	Aree a bassa soggiacenza della falda (< 5 m)
F3c	Zone a litologia limoso-argillosa prevalente
F3d	Ambiti di cava cessata
	F4 - Fattibilità con gravi limitazioni (Art. 20.6.C)
F4a	Aree allagate in occasione di eventi meteorici intensi e allagabili con maggiore frequenza (tempi di ritorno < 50 anni) e/o con valori di velocità ed altezze d'acqua tali da pregiudicare l'incolumità delle persone, la funzionalità degli edifici e infrastrutture e lo svolgimento di attività economiche.



Piano delle Regole Tav. R01-Ambiti territoriali-1B

Paesaggio

Nel complesso la Carta di sensibilità del paesaggio del PGT classifica quest'ambito Ambito di ridefinizione del paesaggio urbano con Sensibilità paesaggistica molto bassa.

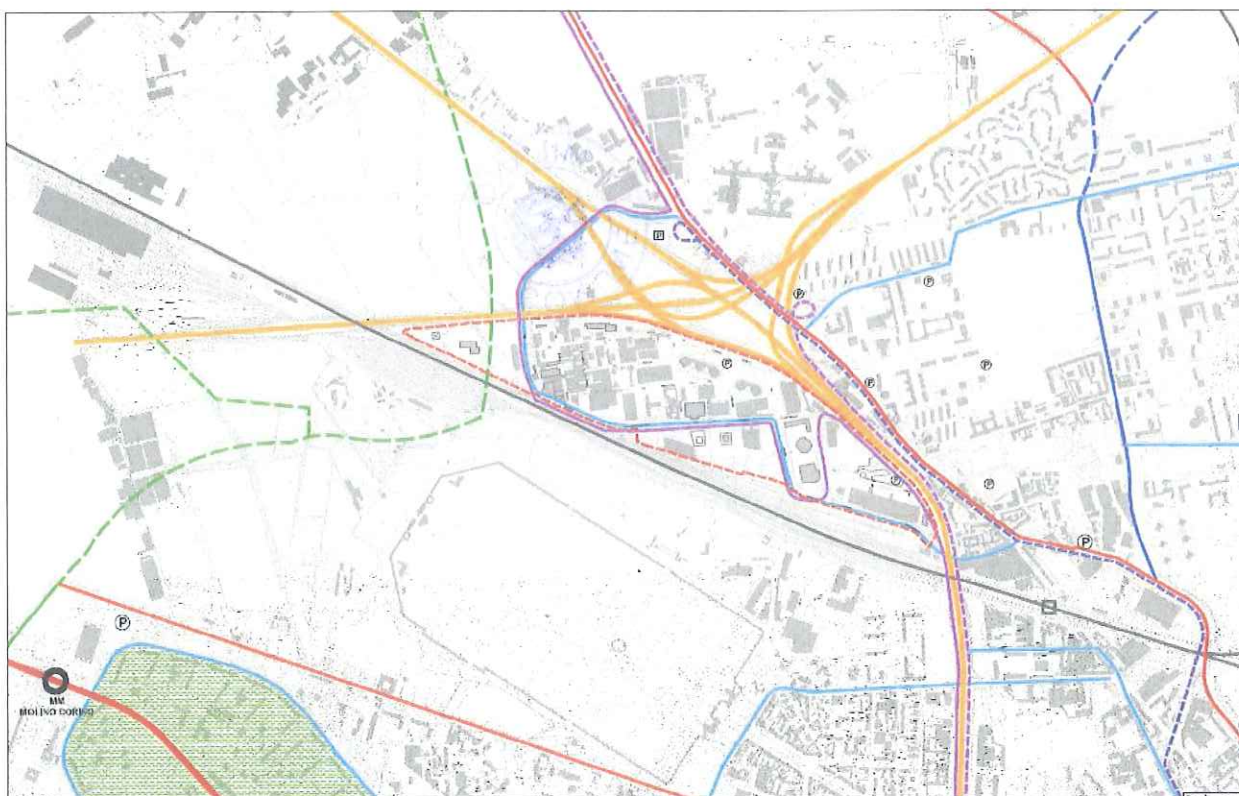


Infrastrutture e accessibilità

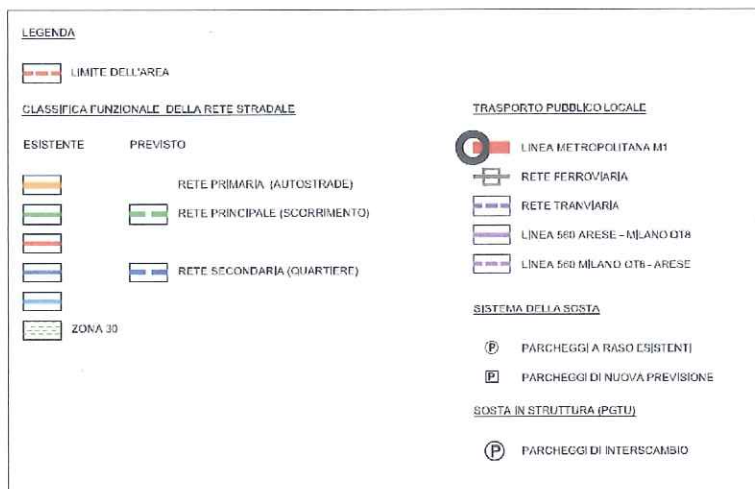
Accessibilità e viabilità interna

L'accessibilità viaria è garantita dalla via Stephenson, che collega l'ambito a sud-est con la zona di Certosa-Musocco e a nord, mediante cavalcavia, con il sito Expo 2015 e la via Cristina di Belgioioso a Baranzate di Bollate, nonché dal nuovo accesso da via Mambretti facente parte della nuova connessione stradale Expo-Eritrea della rete principale.

L'ambito è in collegamento diretto anche con il sistema autostradale; è possibile accedere e immettersi sia nella A4 che nella A8, in direzione Milano.



Analisi stato di fatto – tav. 01 – Inquadramento territoriale





Gli interventi recenti di realizzazione del primo tratto della strada Expo-Eritrea nella porzione est dell'ambito hanno riqualificato e rinnovato parzialmente l'ambito e riorganizzato parte della viabilità. E' stato creato un nuovo collegamento in sottopasso con via Mambretti e quindi un collegamento migliore con la parte di città posta ad ovest dell'autostrada ed è stato rifatto il cavalcavia verso il sito Expo e Bollate; mediante un sistema di rotatorie ed aree per la sosta è stata ridisegnata la parte più orientale della via Stephenson; è prevista inoltre la realizzazione della connessione con il quartiere Merlata e la zona del Gallarate, a sud della linea ferroviaria.

La maglia viaria interna all'ambito organizza isolati di dimensione variabile orientati principalmente in direzione nord-sud ed est-ovest. La maglia è in alcune parti incompleta e spesso inadeguata nelle dimensioni e con marciapiedi insufficienti. La rete esistente, soprattutto nella zona più ad ovest, è carente soprattutto sotto il profilo della sosta su strada e della possibilità di essere servita dal mezzo pubblico. È anche evidente la carenza di parcheggi pertinenziali alle numerose attività presenti, soprattutto essendo la zona mal servita dal trasporto pubblico locale.

Nella porzione ovest dell'ambito si riscontrano le situazioni più critiche; la limitata dimensione dei lotti, il frazionamento delle proprietà e la densità con la quale si sono costruiti i lotti nel tempo hanno determinato un contesto caratterizzato da un costruito fitto ma disomogeneo, innestato su una base viaria preesistente inadeguata, sia ad una zona industriale sia ad un tessuto funzionale misto.

Trasporto pubblico

Attualmente l'area, anche a causa dei lavori di adeguamento stradale in corso, non è sufficientemente servita dal sistema del trasporto pubblico, se non con la stazione del Passante ferroviario di Certosa (linea Milano-Novara), posta oltre il tunnel di via Stephenson.

A servizio dei quartieri circostanti si attesta a Roserio la linea 168, attualmente sostitutiva dei tram 12 e 19, che serve l'ospedale Sacco e la linea su gomma 57 che arriva in largo Boccioni, sulla strada Varesina.

Anche senza considerare il fabbisogno di trasporto pubblico che emergerà con il processo di trasformazione funzionale previsto dal PGT, già oggi la zona, nella quale sono presenti oltre alle attività industriali, funzioni terziarie e alberghiere, commerciali e del tempo libero, con i relativi addetti e utenti, risente di questo isolamento. La necessità di garantire una maggiore accessibilità con il trasporto pubblico locale costituisce infatti uno dei temi centrali del PGT.

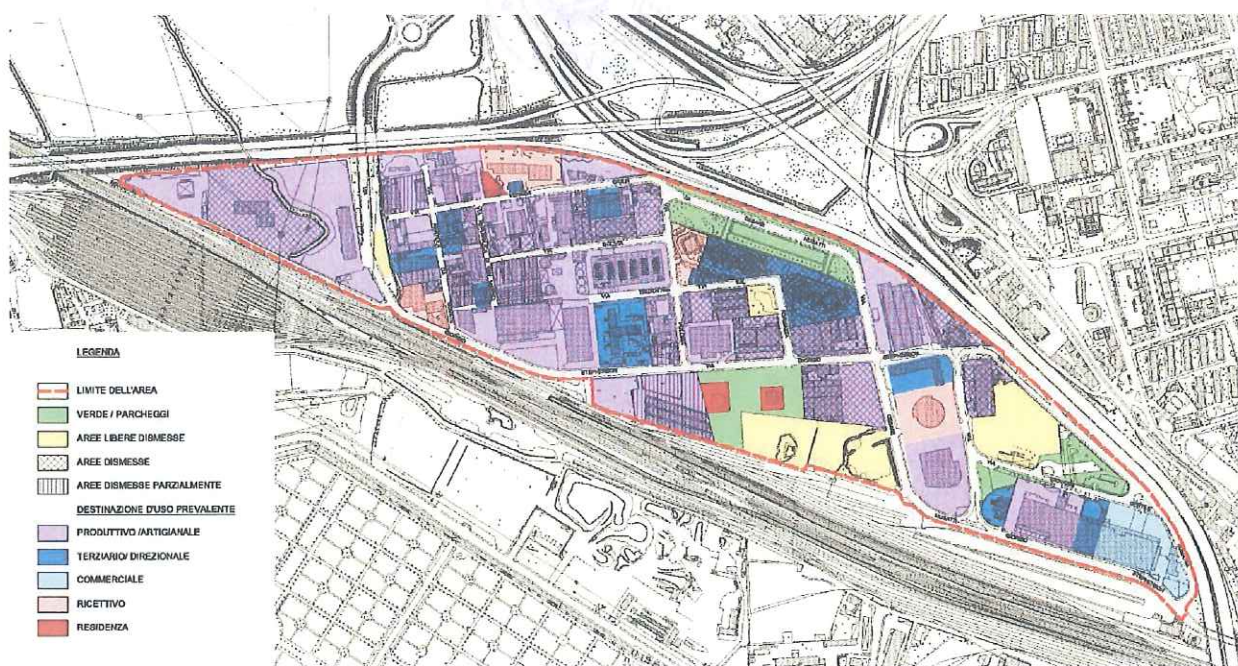


Stato d'uso del suolo

La Tavola 05 dell'Analisi dello stato di fatto, riporta gli stati d'uso prevalenti attualmente rilevabili per lotti. Va considerato che la tavola non restituisce una analisi dettagliata della situazione di diritto per singole proprietà, che potrà essere accertata all'avvio di nuove iniziative urbanistiche ed edilizie, ma costituisce una lettura urbanistica, necessariamente semplificata, fatta utilizzando fonti miste, in parte derivanti da atti di pianificazione, in parte da sopralluogo.

Dall'analisi si evidenzia la rilevante destinazione produttiva, concentrata soprattutto nel settore centrale e occidentale dell'ambito, inframmezzata da singoli immobili ad uso alberghiero, ad uffici e commercio. Il tessuto produttivo risulta inoltre interessato da episodi di dismissione o sottoutilizzo. Alcuni di questi lotti sono poi occupati da attività di deposito e raccolta-trattamento di materiali di recupero.

La residenza è presente solo in minima parte; dall'ultimo aggiornamento statistico al 2011 sono residenti 57 persone, perlopiù riferibili ad abitazioni connesse alle piccole attività produttive e artigianali presenti.



Analisi stato di fatto – tav 05 – Destinazione d'uso prevalente

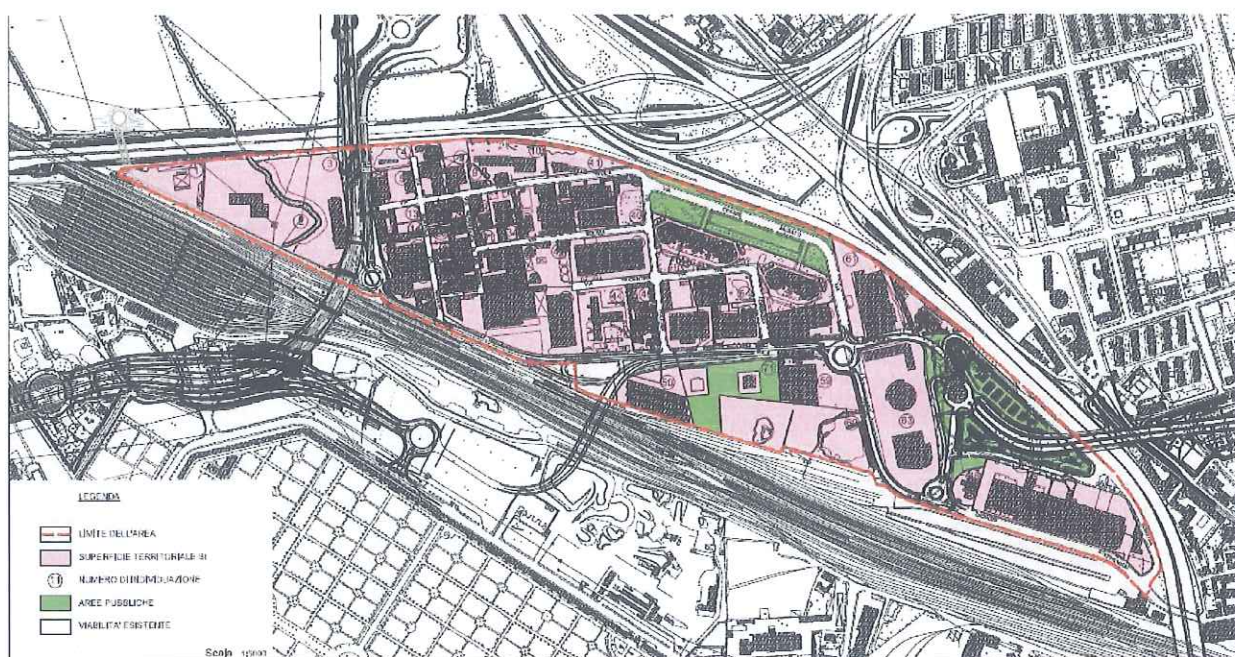
Recenti interventi hanno aperto a una vocazione ricettiva dell'area, connessa alla vicinanza del polo fieristico di Rho-Pero; si tratta dei nuovi grandi alberghi dotati di sale congressuali e servizi di alto livello, presenti in via Giovanni Gentile, in via Venezia Giulia, in via Cesare Musatti e in ultimo, in via Stephenson, fermo alla fase di cantiere.

Questi complessi ricettivi hanno inciso sull'identità funzionale della zona e ne hanno in parte rinnovato l'immagine; tuttavia inserendosi nel tessuto industriale preesistente, ma introversi rispetto al tessuto circostante e incapaci di riqualificarlo, ne hanno anche messo in luce le contraddizioni.



Nell'area, ancorché disciplinato dal Piano delle Regole, è poi presente un singolo lotto residenziale in corso di completamento, in attuazione del PII Stephenson 81. Anche questo intervento, unico lotto residenziale in attuazione di una proposta iniziale più estesa, appartiene a un processo di rinnovamento funzionale incompleto e problematico.

La successiva tav. 06 mostra invece il rapporto esistente fra spazio pubblico e privato, dove quest'ultimo appare nettamente prevalente e lo spazio pubblico si riduce, oltre alla maglia stradale peraltro incompleta, a poche aree adibite a verde d'arredo e parcheggi. Anche questa configurazione è retaggio della formazione industriale storica della zona, controbilanciata dai singoli interventi che hanno generato le poche aree pubbliche presenti, a nord la cessione lineare delle cinque torri di via Musatti, a sud la recente cessione del PII di via Stephenson 81, a est le aree connesse alla realizzazione della nuova viabilità.



Analisi stato di fatto – tav 06 – Superficie territoriale

Densità edilizie esistenti.

Complessivamente la somma delle superfici territoriali dei lotti edificabili è di 292.875 mq. Il dato è calcolato al netto della superficie per la viabilità esistente e di quella interessata dalla realizzazione di nuove infrastrutture (viabilità e parcheggi), al netto della superficie del PII vigente "Stephenson 81" e al netto dei servizi pubblici esistenti (aree a verde e parcheggi).

Il dato di stima della slp esistente complessiva, ottenuta moltiplicando la superficie coperta per il numero dei piani e applicando un fattore correttivo prudente del 15%, è pari a 227.936 mq, corrispondente ad un indice Ut esistente medio di 0,78 mq/mq.

La tavola 07 rappresenta la distribuzione delle densità edilizie presenti per soglie; l'analisi, condotta sulla base di stime dell'edificato esistente, evidenzia i lotti con indice di Utilizzazione Territoriale esistente inferiore a 0,35 mq/mq, i lotti con UT esistente fra 0,35 e 0,70 mq/mq, i lotti con densità eccedente lo 0,7 mq/mq, indice massimo di PGT per gli interventi di riuso funzionale e di trasformazione edilizia e urbanistica.

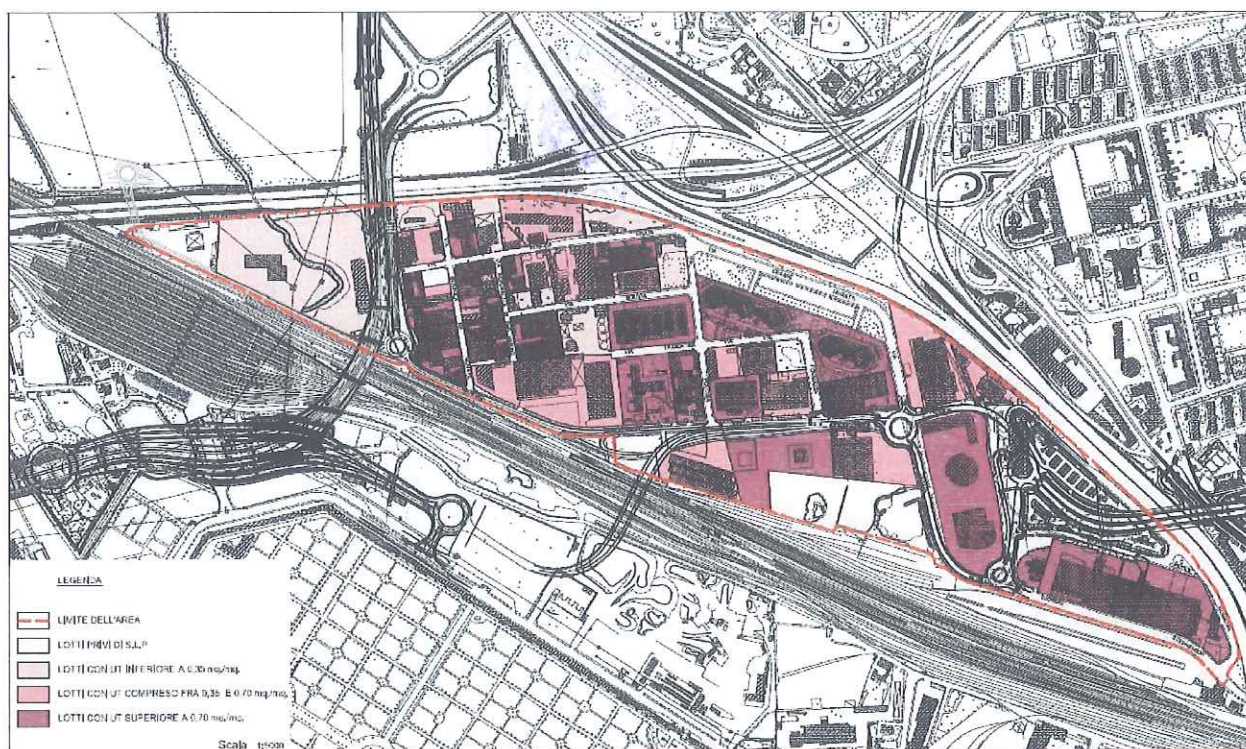


La distribuzione delle densità nell'ambito mette in risalto una presenza significativa di lotti con densità superiore o vicina a quella di Piano, densità dovuta alla sua formazione industriale (il PRG previgente ammetteva l'ampliamento dei complessi esistenti fino a 1,2 mq/mq).

La tavola consente inoltre di leggere la distribuzione dei lotti saturi od oltre l'indice di piano, marcata soprattutto nella zona immediatamente a est del cavalcavia di via Stephenson, dove i lotti sono di dimensioni più ridotte e il tessuto più serrato, e nella zona centrale e orientale, dove i lotti sono più estesi e dove è maggiormente presente la tipologia multipiano.

I valori di densità si abbassano nelle zone di bordo dove incide la presenza delle fasce di rispetto autostradale e ferroviario, quantomeno per le realizzazioni più recenti.

La presenza di lotti con UT oltre lo 0,70 mq/mq e ancora integralmente industriali è maggiore tra via Bertola da Novate e via S. Marino, e lungo la parte bassa di via Polonia.



Anali stato di fatto – tav 07 – Sintesi della distribuzione dell'UT



Descrizione quantitativa

In sintesi l'ambito può essere descritto dai seguenti dati:

– Estensione complessiva ATU*:	ca.	432.500 mq
– numero dei lotti esistenti:	ca.	70
– slp esistente (stima):	ca.	228.000 mq
– Superficie lotti privati	ca.	292.900 mq
– UT medio esistente (stima):		0,78 mq/mq
– Zone a verde pubblico e parcheggi esistenti:	ca.	40.000 mq
– Servizi pubblici e di interesse generale		0
– Viabilità esistente:	ca.	99.600 mq
– Popolazione:		57 ab.
– Unità Locali delle attività economiche:		130

(*) al netto della superficie del PII di via Stephenson 81

Popolazione

L'ambito, registra una presenza di popolazione molto esigua, pari a 1,2 ab/ha contro una media cittadina di 74 ab/ha.

dati statistici Comune Milano_2011_ NIL 75 Stephenson

Uomini	31	54 %
Donne	26	46 %
Totale	57	
Minori	5	9 %
Densità popolazione per ha	1,2 ab/ha	
Scuola dell'infanzia	0	
Scuola primaria	0	

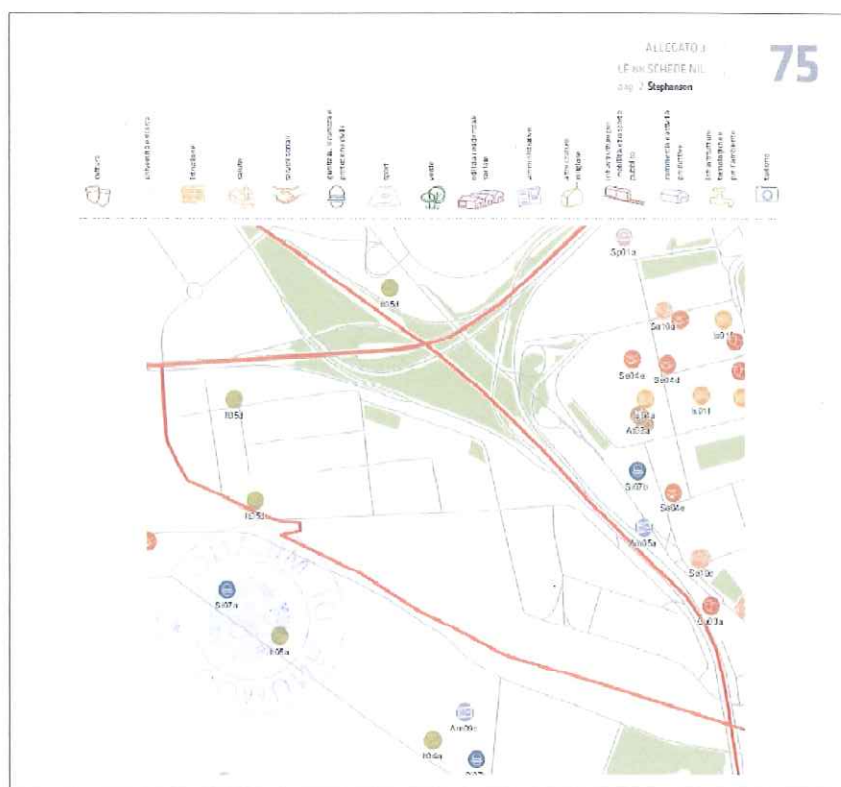
Servizi pubblici e di interesse generale.

Come visto, l'ambito si connota per bassissima presenza di popolazione residente e di conseguenza, fatte salve alcune aree attrezzate a parcheggio e verde d'arredo, nell'ambito non si registra la presenza di servizi pubblici o di interesse generale.

Nel NIL 75 non sono quindi presenti strutture scolastiche, per assenza quasi totale di minori. La tavola del Piano dei Servizi relativa alla scheda del NIL evidenzia l'assenza anche di altri servizi nella zona, limitandosi a registrare la presenza di due attività di smaltimento rifiuti, in via Stephenson e via Venezia Giulia, e l'area a parcheggio e verde d'arredo di via Musatti.

Le strutture di servizio private esistenti sono interne alle attività presenti, come nel caso degli alberghi. L'isolamento dovuto alle grandi infrastrutture perimetrali non rende utile la presenza di servizi e strutture di interesse generale presenti nelle zone contermini.





Servizi pubblici e di interesse generale (fonte Piano dei Servizi PGT)

Attività economiche

Le tabelle riassumono i dati relativi all'ultimo censimento delle attività economiche.

L'industria è presente con solo 38 Unità Locali per un totale di circa 500 addetti.

Le attività alberghiere e di ristorazione sono quelle che con un numero di UL minore presentano la percentuale più rilevante di addetti (35% del totale, con 784 addetti).

A differenza dalla lettura in termini di occupazione di suolo (rif. Tavola 05 sulle destinazioni d'uso prevalenti), che restituisce ancora una presenza significativa della tipologia industriale, dai dati statistici si evidenzia che le attività non industriali risultano superiori sia in termini di addetti (77%) che di unità locali (71%). Questa discrasia può essere spiegata in parte dalla caratteristica delle attività industriali, di deposito e smaltimento, di presentare maggiore consumo di suolo e minor numero di addetti per unità locale, ma anche dall'impossibilità di distinguere singole attività di commercio all'ingrosso nella tipologia industriale.

Nell'area sono presenti tre grandi strutture alberghiere, per un totale di 557 camere, per circa 1.000 posti letto; oltre ad una struttura in corso di completamento.

Gli uffici sono presenti con 43 UL e 439 addetti.

Complessivamente risultano lavorare in zona 2.200 addetti al 2010.



Unità Locali_ 2010_NIL 75 Stephenson
(fonte: dati statistici Comune Milano)

NIL 75_CENSIMENTO ATTIVITA' ECONOMICHE 2010 - SINTESI				
MACRO CLASSI DI ATTIVITA'	UL		ADDETTI	
industriali, artigianali, logistica, telecomunicazioni	38	29,2%	506	23,0%
commercio ingrosso, dettaglio, attività di servizio	43	33,1%	472	21,4%
alberghiere e di ristorazione	6	4,6%	784	35,6%
terziario , uffici, attività professionali e di supporto alle imprese	43	33,1%	439	20,0%
TOTALE	130		2.202	

NIL 75_CENSIMENTO ATTIVITA' ECONOMICHE 2010 – CLASSI DI ATTIVITA'				
CLASSI DI ATTIVITA'	UL		ADDETTI	
INDUSTRIA	27	20,8%	418	19,0%
COMMERCIO ALL'INGROSSO	36	27,7%	456	20,7%
COMMERCIO AL DETTAGLIO	2	1,5%	3	0,1%
TRASPORTO E MAGAZZINAGGIO	11	8,5%	88	4,0%
ATTIVITÀ DEI SERVIZI DI ALLOGGIO E DI RISTORAZIONE	6	4,6%	784	35,6%
SERVIZI DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	12	9,2%	64	2,9%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE	2	1,5%	21	1,0%
ATTIVITÀ PROFESSIONALI, SCIENTIFICHE E TECNICHE	19	14,6%	74	3,4%
NOLEGGIO, AGENZIE DI VIAGGIO, SERVIZI DI SUPPORTO ALLE IMPRESE	10	7,7%	280	12,7%
ATTIVITÀ ARTISTICHE, SPORTIVE, DI INTRATTENIMENTO E DIVERTIMENTO	1	0,8%	3	0,1%
ALTRE ATTIVITÀ DI SERVIZI	4	3,1%	10	0,5%
TOTALE	130		2.202	



PREVISIONI DI PGT

3. IL DOCUMENTO DI PIANO. INDICI, FUNZIONI E MODALITÀ DI INTERVENTO

L'ambito oggetto del Presente Documento è integralmente disciplinato dal Documento di Piano del PGT come Ambito di Trasformazione, ATU -10.

Il Documento di Piano assoggetta gli interventi di "trasformazione urbanistica" a piano attuativo; prevede un indice territoriale massimo di edificabilità pari a 0,35 mq/mq maturati nell'area più 0,35 mq/mq riferiti a diritti perequati, o benefici volumetrici per l'edilizia bioclimatica/risparmio energetico, o trasferimenti di slp aggiuntiva maturata negli interventi su attività produttive (art.5.5.PdR); consente tutte le funzioni urbane ad esclusione della destinazione residenziale (DdP art. 5.1.1.1).

Con riferimento alle superfici esistenti (art.5.6 DdP), il PGT quindi:

- mediante interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria senza modifica di destinazione d'uso, consente il mantenimento della Slp esistente;
- mediante interventi eccedenti la manutenzione, consente il recupero e la modifica di destinazione d'uso fino alla soglia massima di 0,70 mq/mq.

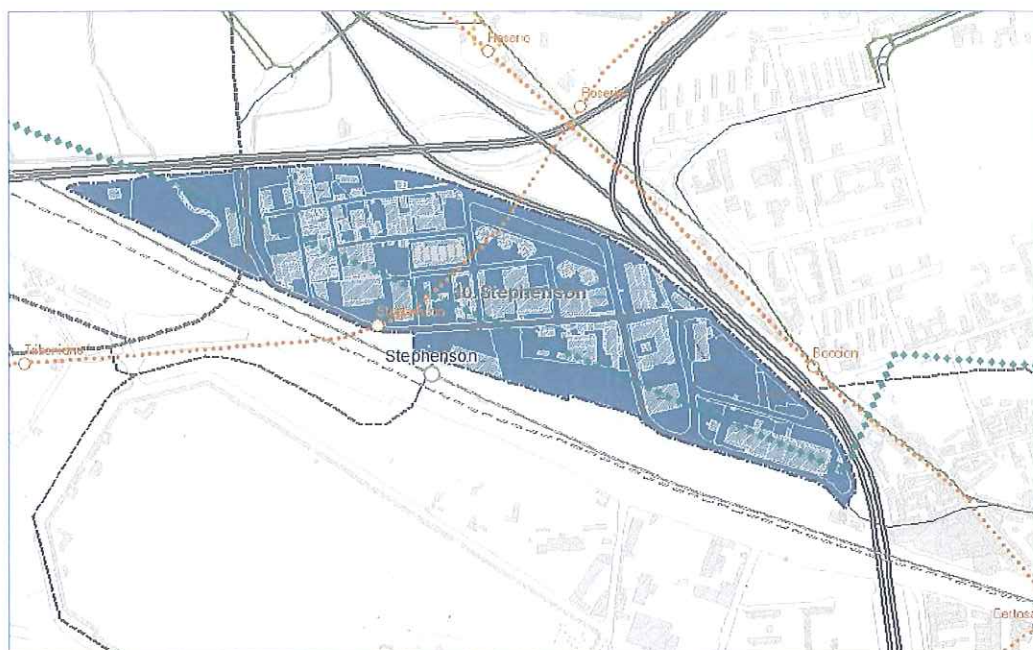
In caso di recupero di slp esistente, entro il limite indicato, non è necessario il reperimento dei diritti perequati, benefici volumetrici o trasferimenti, di cui all'art.5.5 delle NA del PdR.

A livello generale, il progetto strategico del DdP prevede in questa zona il completamento della Strada Interquartiere Nord, la realizzazione di una nuova fermata del Passante ferroviario, il passaggio di una linea di forza del trasporto pubblico, il passaggio della Greenway regionale Adda-Ticino.

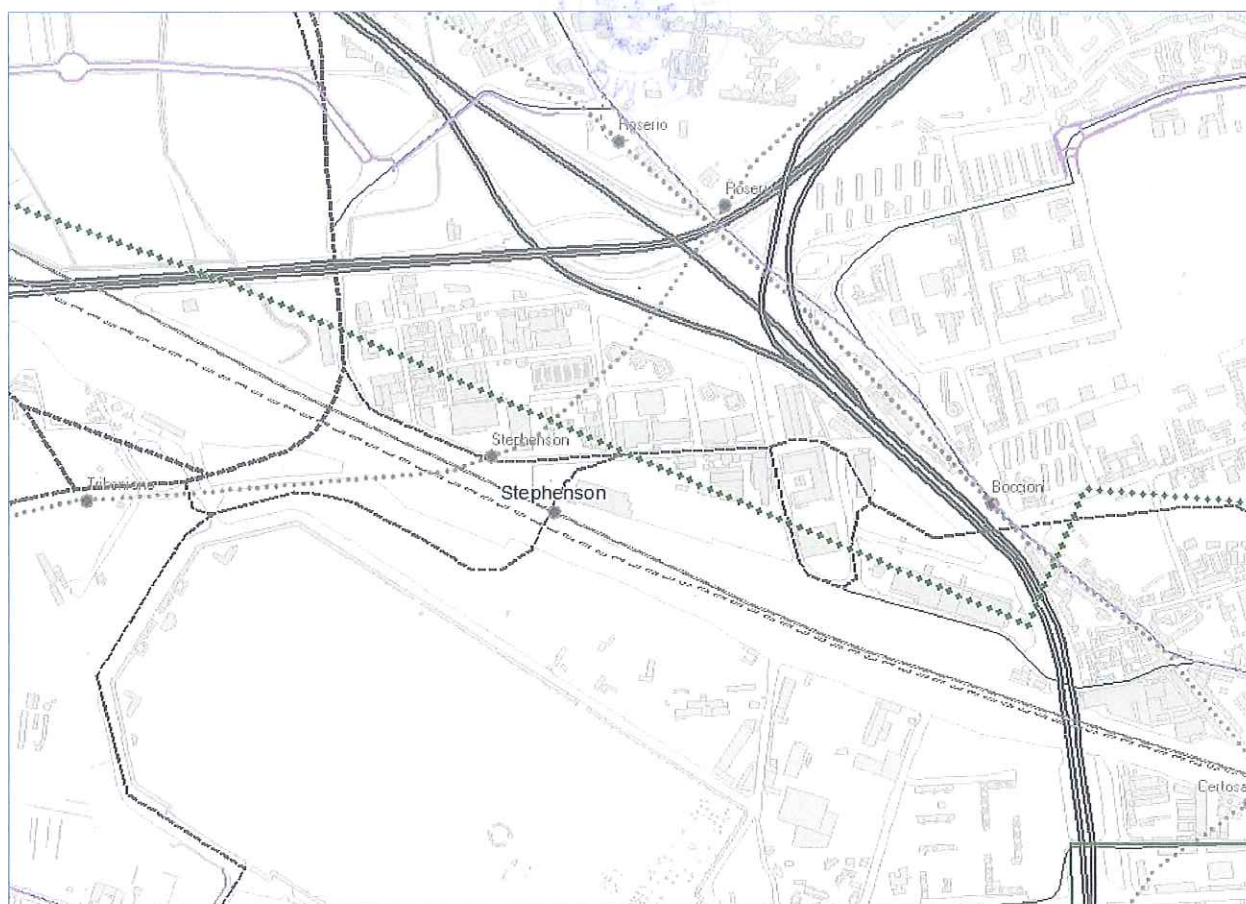
Attraverso gli interventi di trasformazione urbanistica, e quindi mediante il ricorso alla pianificazione attuativa, il Piano prevede il recupero di nuove aree pubbliche per una superficie del 50% dell'intera superficie territoriale, di cui una quota, pari al 20%, da destinare a verde.

Il PGT inoltre assoggetta l'attuazione delle previsioni al raggiungimento delle dotazioni territoriali previste e di elevati livelli di accessibilità (DdP art. 4).





LA ATU DEL DOCUMENTO DI PIANO (fonte PGT)



ACCESSIBILITA' ESISTENTE E DI PROGETTO (fonte PGT)



4. OBIETTIVI E PRESCRIZIONI. LA SCHEDA DI INDIRIZZO

Gli obiettivi del Piano per l'ambito sono declinati nelle Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio.

La scheda fornisce le scelte di impostazione morfologica generale, indicando oltre alle connessioni previste, un possibile recupero di nuove aree a verde lungo le strade esistenti.

Per quanto riguarda le reti, il Piano prevede che venga potenziata l'accessibilità mediante le connessioni con il trasporto ferroviario regionale e con la realizzazione di una nuova linea di forza trasversale, nonché il completamento dei collegamenti alla rete viaria principale.

La scheda prevede inoltre che una quota pari al 20% della Superficie Territoriale venga destinato a verde, da ricavarsi all'interno del 50% da destinare a spazi pubblici e di uso pubblico.

Il DdP prevede inoltre la facoltà per l'Amministrazione comunale di dotarsi di un Documento di Progettazione Unitario esteso all'intero ATU in caso di proposte di intervento non contigue e necessitanti di coordinamento.



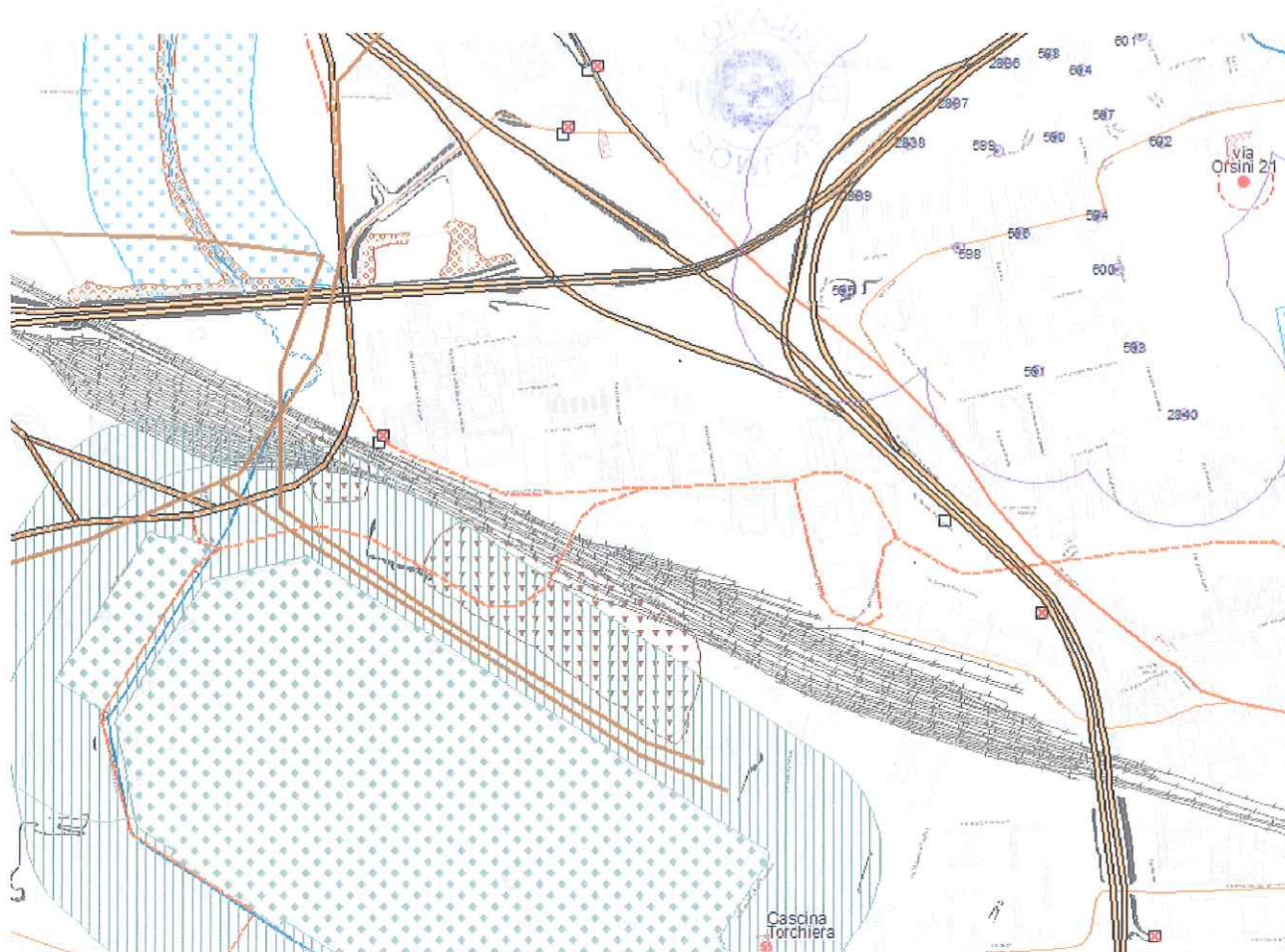
Documento di Piano – all.3 – Scheda di Indirizzo per l'assetto del territorio – ATU 10



5. VINCOLI SOVRAORDINATI

Sono presenti i seguenti vincoli sovraordinati allo strumento di pianificazione comunale:

- Fascia di rispetto rete stradale in esercizio e in programmazione (D.Lgs. 30-4-1992 n. 285 e D.P.R. 16-12-1992 n. 495 e Delibera GC n. 1128 del 30.04.2002).
- Fascia di rispetto Rete ferroviaria (D.P.R. 11-7-1980 n. 753).
- Reticolo idrico principale: Torrente Fugone o Merlata, oggetto di interventi recenti connessi a Expo 2015. La fascia di rispetto del Torrente Nirone o Fugone o Merlata o Guisa, appartenente al Reticolo Idrico Principale, è posta a 10 metri dal limite dell'alveo.
- Vincoli aeroportuali: SOE (Orizzontale Esterna)



VINCOLI SOVRAORDINATI (fonte PGT)



PROBLEMATICHE URBANISTICHE ATTUATIVE

6. SINTESI DEI TEMI

Accessibilità, viabilità interna e caratteri funzionali

Come illustrato nella sezione precedente, si tratta quindi di un ambito periferico, a carattere ancora prevalentemente industriale, cresciuto in modo spontaneo e intercluso dalle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie che ne delimitano i margini; non è servito dal trasporto pubblico locale, è raggiungibile solo attraverso alcuni accessi che scavalcano o sottopassano le infrastrutture perimetrali ed è interessato da interventi importanti di nuova viabilità in corso di realizzazione.

Presenta i caratteri di un'area industriale frammentata, formatasi su una maglia inadeguata, e coinvolta da un processo di riuso funzionale ed edilizio avviatosi di recente.

Presenta alcuni lotti liberi o insaturi ma in buona parte i lotti hanno densità esistenti superiori a quelle ammesse dal PGT, in quanto derivanti dai parametri di edificabilità dei precedenti azzonamenti industriali.

Sono presenti alcuni episodi di dismissione delle attività industriali e le attività produttive esistenti si configurano in buona parte come attività di logistica, di deposito o di recupero materiali, che convivono malamente con le nuove funzioni alberghiere e commerciali qui localizzate per la vicinanza con il quartiere fieristico di Rho e con l'accesso autostradale.

La struttura dello spazio pubblico è limitata alle strade esistenti e a poche aree attrezzate a parcheggio e a verde d'arredo.

Nel complesso, una zona interclusa e poco coerente nel disegno e nella qualità edilizia e urbana e soprattutto ancora priva di una chiara identità, ma inserita in un contesto in grande trasformazione.

Come visto, la zona è infatti collocata in un ambito urbano situato alle porte della città posto fra le due aree di maggior sviluppo di questo quadrante urbano, quelle del nuovo quartiere Merlata, in cui sono presenti funzioni residenziale, direzionali e commerciali, e quelle del sito Expo 2015, destinato a diventare dopo l'evento espositivo un nuovo quartiere urbanizzato.

Il PGT riconosce le peculiarità dell'ambito e la propensione alla trasformazione, includendo la zona nel Documento di Piano e individuandola come ambito in cui orientare gli interventi verso la trasformazione urbanistica, mediante il ricorso alla pianificazione attuativa.

La Scheda degli Indirizzi all'assetto del territorio, come richiamato al precedente capitolo, oltre al potenziamento dei collegamenti alla rete viaria principale, prevede la realizzazione di una fermata del Passante ferroviario, nonché la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico che colleghi l'area alla fermata della linea metropolitana di Molino Dorino e all'Ospedale Sacco, e associa la trasformazione dell'ambito a questi obiettivi.

Il PGT prevede inoltre una vocazione verso l'ospitalità per grandi eventi e la realizzazione di nuovi spazi pubblici e a parco.



Se il tema urbanistico prioritario è quello del completamento delle connessioni con il contesto, emerge abbastanza evidente l'esigenza di miglioramento della viabilità interna mediante interventi di adeguamento del calibro di alcuni tratti viari e di completamento della maglia degli isolati, sia per migliorare la circolarità dei movimenti e dare maggiore accessibilità al mezzo pubblico, che per ricalibrare la dimensione dei lotti a vantaggio del respiro dei fronti.

Densità esistenti e frammentazione

La tematica delle modalità attuative in un contesto come questo è centrale. La problematica principale è infatti quella dell'elevato frazionamento e delle densità edilizie esistenti, soprattutto nel settore ovest dell'ambito.

Come visto la slp esistente nell'ATU, dato stimato, è di ca. 228.000 mq, corrispondente ad un UT di 0,78 mq/mq. La potenzialità edificatoria teorica di Piano, ottenuta mediante l'applicazione dell'UT 0,7 mq/mq alla superficie dei lotti edificabili, è pari invece a 205.013 mq di slp totali (inferiori ai 312.222 mq massimi indicati dalla Scheda di Indirizzo del PGT che considera come superficie di riferimento l'area complessiva della ATU). Va considerato tuttavia che trattandosi come visto di una zona in buona parte già edificata, l'indice del PGT di fatto va calcolato solo per i lotti che effettivamente hanno ancora margini edificatori (lotti insaturi) o per quelli che avranno interesse a trasformare la slp esistente, mediante operazioni di cambio d'uso e/o di ristrutturazione/sostituzione edilizia.

Va infatti tenuto conto della possibilità di mantenimento del patrimonio edilizio esistente senza trasformazioni edilizie e d'uso, e quindi della probabilità/possibilità che si consolidino situazioni con densità superiore a quella di piano. A questo proposito dall'analisi delle densità esistenti nei lotti si evidenzia che il 45% dei lotti presenta una densità inferiore all'Ut 0,70 mq/mq, e il 55% superiore.

Pertanto la edificabilità complessiva che risulterà dall'attuazione del piano è in effetti un dato non precisamente calcolabile (si veda più sotto una possibile proiezione), e sarà data dalla somma delle superfici che verranno effettivamente edificate o riorganizzate (e quindi attestare all'Ut massimo dello 0,70 mq/mq) e di quelle mantenute senza interventi di cambio d'uso e di ristrutturazione.

Dall'incrocio dell'analisi delle densità esistenti e delle funzioni rilevate è però possibile stimare il grado di trasformabilità dell'ambito (applicando l'indice di piano solo ai lotti insaturi e tenuto conto, per quanto possibile, dei lotti funzionali) e desumere così un dato di edificabilità massima dell'ATU:

– Totale edificabilità lotti insaturi	95.145 mq slp
– Edificazione esistente con indice superiore a 0,70 mq/mq	<u>186.393 mq slp</u>
– Totale slp massima complessiva	281.539 mq slp

Tale edificabilità risulta comunque contenuta nel dato di slp massima di 312.222 mq, indicato nella Scheda di Indirizzo per l'assetto del territorio e nella Tabella Dati quantitativi dell'all. 3 del Documento di Piano del PGT.

Coordinamento e modalità attuative

Come visto, il contesto urbanistico, anche se in modo disordinato e frammentato, in alcune parti presenta i caratteri del tessuto consolidato, per certi versi più simili a quelli delle zone disciplinate dal Piano delle Regole nelle zone di rinnovamento urbano.



Dalle analisi quantitative e qualitative delle densità esistenti si evidenzia che, complessivamente, la zona non presenta grandi margini di trasformazione e sviluppo, ma puntuali occasioni di completamento o di trasformazione che probabilmente si attueranno con tempi diversi.

Per garantire il raggiungimento degli obiettivi di riorganizzazione urbanistica del PGT si rende pertanto necessario che il coordinamento dei singoli interventi avvenga attraverso un Documento di Progettazione Unitario esteso all'intera ATU, come previsto dalle schede di indirizzo del DdP.

Un processo simile fu messo in campo dal PRG '80 nelle zone di recupero. In queste zone assoggettate a pianificazione attuativa, a fronte della difficoltà di associare in modo rigido lotti di proprietà diversa e già edificati, il piano si era dotato di uno strumento direttore flessibile di coordinamento. I limiti di quello strumento erano di doppia natura: sia di tipo strutturale, in quanto pur essendo strumento di coordinamento aveva anche il potere di assegnare capacità edificatorie diverse ai lotti, sia di tipo gestionale, in quanto ogni modifica sottostava alla procedura di approvazione della pianificazione generale.

Analogamente dal 2001 anche il Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali, che definiva i criteri per l'esame e l'approvazione dei Programmi Integrati di Intervento, prevedeva il ricorso ad uno strumento di coordinamento, anche se meno utilizzato.

Di quelle esperienze di pianificazione di coordinamento il DPU riprende i contenuti e il ruolo di pianificazione intermedia fra la pianificazione generale (scelte macro e indirizzi) e la pianificazione attuativa (dettaglio progettuale e determinazioni cogenti), mediante un preciso disegno e alcune scelte specifiche per la zona che possano essere di riferimento per la formazione e il coordinamento progettuale dei singoli gli interventi.

Il DPU opera la messa a fuoco in termini progettuali degli obiettivi del piano generale, garantendo in tal modo il coordinamento dei singoli interventi, non più assoggettati a criteri astratti, ma di volta in volta finalizzati al raggiungimento di specifici obbiettivi urbanistici individuati.

Tuttavia, dato che le aree risultano in buona parte già edificate (il 79% dei lotti presenta densità superiori all'indice unico del PGT e il 55% superiori all'indice massimo) e di ridotte dimensioni (e solo 8 lotti su 69 superano le dimensioni di 10.000 mq) risulterebbe difficoltoso se non impraticabile raggiungere gli obiettivi quantitativi di piano per lo spazio pubblico applicando in modo generalizzato i criteri del recupero del 50% delle aree per spazi pubblici e della realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto pubblico. Un'applicazione delle norme in questo senso non avrebbe altro esito che quello di inibire gli interventi di riuso funzionale e di riqualificazione edilizia ed urbanistica della gran parte dei lotti edificati e quindi, complessivamente, di rilancio dell'ambito.

Con il progetto di spazio pubblico indicato nel DPU è invece possibile articolare e differenziare questi criteri in relazione alle caratteristiche del contesto e dei lotti interessati, utilizzando nel modo più razionale e utile al raggiungimento degli obiettivi del piano le opportunità e le modalità previste dalle leggi in termini di cessione e monetizzazione delle dotazioni pubbliche dovute negli interventi trasformativi.



IL DOCUMENTO DI PROGETTAZIONE UNITARIO

7. RACCORDO CON IL DOCUMENTO DI PIANO DEL PGT

Il DPU si pone come strumento di coordinamento degli interventi in attuazione del Documento di Piano.

Lo scopo è quello di conseguire gli obiettivi di trasformazione e riordino urbanistico attraverso elementi di guida dei singoli processi di riqualificazione e di riuso funzionale.

Il Documento assume pertanto il compito di specificare e declinare obiettivi e contenuti del PGT, consentendo in tal modo la coerenza fra i singoli interventi e la verifica del raggiungimento degli obiettivi, anche quantitativi, del piano generale.

Il DPU permette in tal senso di aggiornare e rendere operabili nel contesto dato le scelte espresse dai documenti del PGT, mantenendone gli elementi e la struttura principale - individuata dagli indici massimi di edificabilità, dalle funzioni ammesse, dagli obiettivi quantitativi per lo spazio pubblico, nonché dalle necessità di garantire una corretta accessibilità - ma anche coordinando e orientando gli interventi verso un assetto urbanistico coerente e attuabile.

8. OBIETTIVI E STRATEGIE

Le strategie del Documento per raggiungere gli obiettivi delineati dalla Scheda di indirizzo del Documento di Piano, operano sui seguenti livelli:

- verifica dell'accessibilità dell'area, in particolare con il trasporto pubblico, aggiornando le indicazioni del PGT;
- disegno complessivo dell'impianto dello spazio pubblico per garantire il completamento del sistema viario, degli spazi da destinare a verde, piazze e parcheggi, e da destinare al trasporto pubblico, nonché per orientare le trasformazioni funzionali verso un assetto urbano più chiaro nelle identità e gerarchie interne;
- verifica della dotazione complessiva di "Aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale", nel rispetto dei parametri della Scheda di Indirizzo del Documento di Piano;
- definizione di modalità applicative in rapporto agli obiettivi di disegno individuati, specifiche delle norme di attuazione e degli indirizzi del Documento di Piano, atte a consentire l'introduzione di modalità di intervento semplificate per gli interventi che non si configurano come interventi di trasformazione urbanistica.

Il DPU costituisce quindi un atto specificativo del PGT, di orientamento degli interventi urbanistici attuativi, in particolare di quelli che comportano cessioni di spazi e attrezzature da destinare all'uso pubblico.

Il Documento di Progettazione Unitario assume il valore di strumento di coordinamento, finalizzato a regolamentare i successivi interventi soggetti a Piano Attuativo e a Permesso di Costruire Convenzionato, che possono entrambi gestire un ragionevole margine di flessibilità.



Il DPU viene approvato dalla Giunta a seguito di un iter procedurale che trova nella pubblicazione della proposta e nell'acquisizione di osservazioni e contributi i momenti qualificanti del procedimento di approvazione.

9. IL PROGETTO

Accessibilità all'area

Le previsioni del PGT

Come visto, il PGT sia nel Documento di Piano sia nel Piano dei Servizi indica due nuove importanti infrastrutture di trasporto pubblico di livello cittadino e sovracomunale da prevedere nell'area: una nuova fermata del Passante ferroviario (linea Milano-Novara) e una linea di forza, la LDF F, per collegare l'area con la stazione MM1 di Molino Dorino e con l'Ospedale Sacco, nelle previsioni originarie destinato a diventare un importante polo ospedaliero.

Per quanto riguarda l'accessibilità veicolare, è prevista la realizzazione del primo tratto della Strada Interquartiere Nord o Zara-Expo, che ridisegna la precedente via Stephenson, collegando l'area con la zona di Musocco-Certosa a sud e con la Strada Provinciale Varesina, all'altezza di Roserio, a nord.

Sul fronte delle connessioni ciclabili il PGT prevede in quest'area il passaggio della 'Greenway' regionale Adda-Ticino, parallela alla linea ferroviaria.

Il progetto

Il Documento assume l'impostazione del PGT facendo riferimento per la loro attualizzazione alle linee di indirizzo PUMS. In particolare viene confermata la necessità di completare l'assetto infrastrutturale dell'area che verrà resa più accessibile quando verranno completate le infrastrutture in corso di realizzazione per Expo.

La previsione di una nuova fermata della linea ferroviaria Passante viene confermata e localizzata nella parte più terminale dell'ambito in modo tale da risultare baricentrica e maggiormente accessibile agli ambiti di trasformazione contermini di Expo e Merlata, e intermedia alle due fermate esistenti di Certosa e Rho-Fiera. Ciò comporterà la realizzazione di una viabilità di accesso alla stazione e nuove connessioni ciclabili e pedonali, da realizzare in concomitanza con le trasformazioni urbanistiche dell'area. La realizzazione della fermata è di competenza di Rete Ferroviaria Italiana, in coerenza con i piani di sviluppo del Sistema Ferroviario Regionale. Appartiene al progetto di circle line del PGT e sarà oggetto delle programmazioni del PUMS.

La realizzazione della linea di forza F, il cui tracciato indicativo di PGT interessa l'ambito di Stephenson, è strettamente legata invece al potenziamento delle accessibilità all'ospedale Luigi Sacco, in località Vialba. Attualmente, causa i costi e le complessità tecniche dell'opera non se ne prevede la realizzazione; per l'attuazione di questa infrastruttura si rimanda agli approfondimenti e alle previsioni del PUMS.

Il completamento della maglia viaria, comprendente l'accessibilità alla nuova stazione ferroviaria consentirà di adeguare nel frattempo il servizio di trasporto pubblico su gomma per garantire anche in pendenza di interventi infrastrutturali più importanti una corretta accessibilità dell'area.



Disegno dello spazio pubblico

La tavola di progetto rappresenta gli obiettivi morfologici e funzionali del DPU.

Per quanto riguarda il sistema dello spazio pubblico, oltre al completamento della viabilità e delle infrastrutture previste dal PGT, finalizzato a una migliore accessibilità all'ambito, le indicazioni principali di progetto si articolano su alcuni fronti principali:

- il completamento del reticolo viario interno, soprattutto nella parte centrale e ovest dell'ambito, al fine di garantire una migliore circolazione veicolare e di trasporto pubblico che per completare e riordinare il disegno morfologico dei lotti e degli isolati verso un carattere più urbano; in questa prospettiva sono stati indicati alcuni nuovi passaggi pedonali, sia fra via Val Formazza e via Musatti, che tra via B. da Novate e la zona del ponte di via Stephenson;
- un disegno articolato di spazi aperti, lineari o a piazza/giardino, appoggiati alla struttura della maglia viaria e degli isolati con lo scopo di dare identità e riconoscibilità ai vari luoghi dell'ambito e di costituire le polarità o gli elementi di appoggio della nuova riqualificazione funzionale. In questa prospettiva è prevista la realizzazione in un nuovo asse, trasversale a via Venezia Giulia, via Bolivia e via Tridentina, da caratterizzare come asse attrezzato del commercio e di attività, come bar, ristoranti, palestre, ecc. in grado di creare un nuovo centro del quartiere e di legare le aree più marginali all'asse principale di via Stephenson. All'interno delle aree a destinazione pubblica previste, con la progettazione attuativa verranno indicate le aree da destinare a funzioni specifiche quali parcheggi e attrezzature per lo sport o il tempo libero, ecc. e verranno sviluppati gli elementi di progetto specifici.
- la realizzazione di importanti connessioni ciclabili atte a connettere l'ambito con la città e con l'esterno, in particolare la connessione tra la zona di via Mambretti e quella di Expo/Merlata e la previsione di una nuova connessione verso l'area Expo in corrispondenza dell'innesto fra via Musatti e via Venezia Giulia;
- la realizzazione di nuove aree da destinare a verde e attrezzature sportive/ricreative lungo la ferrovia, a completamento delle aree già in parte acquisite al sistema pubblico, in modo da definire uno spazio pubblico più compatto e di dimensioni maggiori rispetto a quelli dislocati all'interno degli isolati costruiti; questo spazio viene legato al quartiere dal passaggio della ciclabile principale;
- la riqualificazione ambientale dei corsi d'acqua presenti nell'ambito, il Fugone e il Garbagnate;
- la realizzazione della piazza della stazione: una nuova zona urbana accessibile, localizzata in corrispondenza della nuova fermata del Passante ferroviario. Quest'area, oggi occupata da attività artigianali e di deposito e pressoché integralmente inedita, perché poco accessibile e interessata da vincoli di rispetto stradali e ferroviari, con la localizzazione della nuova stazione del servizio ferroviario regionale assume un importante ruolo di cerniera fra l'ambito e la zona di Expo, oltre che di nuovo accesso dalla città e dal territorio. Per accedere alla stazione si prevede un nuovo collegamento viario da allacciare alla via Stephenson mediante una rotatoria alla base del cavalcavia. Il nuovo collegamento, oltre a consentire l'arrivo del trasporto pubblico su gomma, potrà essere prolungata oltre l'autostrada sino ad allacciarsi alla viabilità perimetrale del sito Expo. E' previsto inoltre il collegamento ciclopeditone al sito Expo, e quindi alla ciclabile fondamentale che collegherà i comuni a nord con i parchi dell'ovest Milano, nonché la



realizzazione di nuove edificazioni antistanti la piazza; nelle aree tra il nuovo ponte e il torrente Fugone potranno trovare collocazione e spazi di servizio e attrezzature anche private.

Orientamenti funzionali e modalità di intervento

Nell'ambito, come peraltro in tutto il PGT, è prevista la libertà di localizzare funzioni urbane private, tuttavia la Scheda di Indirizzo riconosce una vocazione dell'area verso l'ospitalità associata a grandi eventi.

Il Documento, traguardando il grande evento di Expo 2015, prefigura oltre alla conferma della vocazione ricettiva, sostenuta dalla vicinanza al polo fieristico di Rho, una naturale progressiva trasformazione dell'ambito industriale.

Considerato che la tutela delle attività produttive fa parte degli obiettivi generali del PGT, nell'ATU questo criterio generale si sposa alla prospettiva di una rigenerazione del tessuto edilizio e funzionale dell'area, prospettato proprio dall'inclusione dell'ambito nel Documento di Piano che prefigura le linee di sviluppo della città.

La natura peculiare di quest'ambito di origine industriale, come visto composto di attività in essere di varie dimensioni, ma comunque frammentato e già in parte trasformato rispetto al carattere originario, rende auspicabile un ricambio funzionale progressivo, di iniziativa privata, verso attività economiche meno impattanti e marginali, sia per superare la convivenza non sempre ottimale tra attività di deposito, logistica e trattamento rifiuti con strutture ricettive, per il tempo libero e commerciali, sia per riqualificare un settore urbano che con il completamento delle infrastrutture di accesso potrà progressivamente costituire una risorsa nel settore urbano in cui si colloca.

Attraverso il ridisegno dei lotti, la realizzazione di strade adeguate, parcheggi, piazze e alberature, sarà pertanto possibile realizzare un distretto riqualificato e più aperto ai rapporti con le zone circostanti e quindi più idoneo alla localizzazione di attività legate al lavoro, attività di servizio, di ospitalità, di commercio, di ricerca, ecc. che possano ridefinire una identità della zona più chiara e qualificata.

In questa prospettiva nella tavola di progetto sono identificati due nuovi luoghi urbani: uno formato dal sistema di assi attrezzati centrali, con funzione catalizzatrice delle attività commerciali e di servizio, e l'altro costituito dalla piazza della stazione, cerniera fra l'ambito e il sito Expo.

E' attraverso la gestione nel tempo degli interventi di completamento e trasformativi del costruito, a partire dalla struttura morfologica indicata che si potrà ottenere questa riqualificazione urbana. I piani attuativi e i permessi convenzionati consentiranno, attraverso la cessione o il convenzionamento di nuovi spazi pubblici e la realizzazione di opere pubbliche, di implementare il disegno del documento di coordinamento.

Il Documento pertanto consente sia il mantenimento delle funzioni in atto sia la trasformazione del tessuto edilizio e urbanistico, nella direzione indicata dal progetto. La trasformazione edilizia e funzionale dei lotti è quindi consentita nella misura in cui attua le previsioni del PGT, declinate dal DPU, nei limiti di edificabilità massima posti dalle norme del DdP e mediante il ricorso a piano attuativo, dove richiesto e al permesso di costruire convenzionato, ove consentito.



Verifica quantitativa

La seguente verifica riguarda l'obiettivo del PGT relativo al reperimento di nuove aree pubbliche e di uso pubblico, in parte da destinare a verde. Come visto infatti il Documento di Piano del PGT, nelle schede di indirizzo, indica nel parametro del 50% della ST la quantità minima da destinare a spazi e attrezzature di interesse pubblico generale (C), e di questo il 20% da destinare a parco (D).

La verifica viene condotta sulla ST generale dell'Ambito (B), che assomma a 346.394 mq, calcolata deducendo la viabilità esistente dalla superficie lorda di 446.030 mq, riportata nella scheda di indirizzo del DdP (A).

Il dato da verificare è quello della somma delle aree pubbliche previste dal progetto (H), in questo dato sono incluse sia le aree da reperire obbligatoriamente negli interventi di trasformazione urbanistica (F), pari a 123.262 mq - che siano quelle precisamente indicate sulla planimetria di DPU (58.579 mq) o in applicazione del criterio della cessione del 50% della Superficie Territoriale - sia le aree a verde e parcheggi esistenti (G), pari a 50.502 mq. In tal modo il totale delle aree destinate all'uso pubblico e verde di progetto (H) assomma a 173.764 mq e corrisponde al 50,16 % della ST generale, verificando pertanto il requisito del 50% minimo del PGT.

Le aree a verde di progetto (M) assommano a 69.344 mq e sono date dalla somma delle aree destinate a verde nella planimetria di DPU (I), pari a 39.431 mq e delle aree già destinate a verde per 29.913 mq (L). Anche in questo caso è verificato il minimo del 20% della ST indicato nella scheda di indirizzo del PGT. 50.502

A	SUPERFICIE COMPLESSIVA ATU	DA SCHEDA DI INDIRIZZO PGT	446.030 mq	
B	SUPERFICIE TERRITORIALE ATU	SUP COMPLESSIVA AL NETTO DELLA VIABILITA' ESISTENTE	346.394 mq	100% ST
C	SUPERFICIE MINIMA DA DESTINARE A SPAZI PUBBLICI O DI USO PUBBLICO	DA SCHEDA DI INDIRIZZO	173.197 mq	50% ST
D	SUPERFICIE MINIMA DA DESTINARE A VERDE PUBBLICO	DA SCHEDA DI INDIRIZZO	69.279 mq	20% ST
E	AREE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO INDICATE NEGLI INTERVENTI DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA	DA DISEGNO DPU	58.579 mq	
F	TOTALE AREE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO DA REPERIRE NEGLI INTERVENTI DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA	DA DISEGNO E DA OBBLIGO DEL 50% DELLA ST	123.262 mq	
G	AREE PUBBLICHE ESISTENTI		50.502 mq	
H	VERIFICA DELLA DOTAZIONE DI AREE PUBBLICHE NEL DPU	DA REPERIRE NEGLI INTERVENTI PIU' ESISTENTE	173.764 mq	50,16 %ST
I	AREE A VERDE NEGLI INTERVENTI DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA	DA DISEGNO DPU	39.431,8 mq	
L	AREE A VERDE ESISTENTI		29.913,0 mq	
M	VERIFICA DELLA DOTAZIONE DI AREE A VERDE DI PROGETTO	DA REPERIRE NEGLI INTERVENTI PIU' ESISTENTE	69.344,8 mq	20,02 ST%





Confrontando invece la dimensione della superficie complessiva dell'ATU con la dimensione complessiva delle aree pubbliche, esistenti e derivanti dall'attuazione del DPU (viabilità, parcheggi, verde) il rapporto delle aree pubbliche sulla superficie complessiva risulta del 61% circa del totale (262.898 mq su 446.000).

A	SUPERFICIE COMPLESSIVA ATU	DA SCHEDA DI INDIRIZZO PGT	446.030 mq	
B	VIABILITA' ESISTENTE		99.636 mq	
F	TOTALE AREE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO DA REPERIRE NEGLI INTERVENTI DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA	DA DISEGNO E DA OBBLIGO DEL 50% DELLA ST	123.262 mq	
G	AREE PUBBLICHE ESISTENTI		50.502 mq	
B	SUPERFICIE COMPLESSIVA SPAZI PUBBLICI		273.400 mq	



10. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

1. Contenuti ed elaborati del documento di progettazione unitario

1.1. Il documento di progettazione unitario (DPU):

- definisce le previsioni necessarie al coordinamento progettuale degli interventi di trasformazione del territorio, ai fini del raggiungimento degli obiettivi stabiliti dal documento di piano, indicando il disegno delle aree da destinare alla cessione o all'uso pubblico;
- verifica a livello territoriale la dotazione di "Aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale" corrispondente almeno al 50% dell'intera superficie territoriale (St) dell'ambito di trasformazione, parte della quale, corrispondente al 20 % della St, da destinare a verde;
- disciplina il reperimento degli spazi pubblici e di uso pubblico prevedendo in via residuale, e in conformità con il disegno urbanistico, la possibilità della monetizzazione delle dotazioni pubbliche dovute negli interventi di trasformazione;
- verifica le condizioni di accessibilità dell'area ai fini dell'attuazione degli interventi.

1.2. Il DPU è costituito dai seguenti elaborati:

1. Analisi dello stato di fatto – tavole e documentazione fotografica;
2. Relazione e disposizioni attuative;
3. Planimetria di DPU.

2. Finalità del D.P.U.

2.1. Costituiscono finalità del DPU la riqualificazione e il rinnovamento urbanistico, edilizio e funzionale dell'ambito attraverso le seguenti azioni, che pertanto costituiscono gli indirizzi agli interventi di trasformazione del territorio:

- la realizzazione della viabilità prevista dal Piano di Governo del Territorio;
- il completamento della maglia stradale di distribuzione interna, mediante l'adeguamento delle strade esistenti e la previsione di nuove strade, percorsi per il trasporto pubblico, percorsi pedonali e ciclabili, aree per la sosta;
- la formazione di un sistema di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale (piazze, slarghi, aree a verde attrezzato, aree per lo sport e il tempo libero, ecc.)
- la formazione di un sistema di parcheggi pubblici e pertinenziali adeguato alle funzioni insediate, anche mediante la formazione di parcheggi multipiano interrati o fuori terra;
- la formazione di un sistema di assi attrezzati in cui localizzare prioritariamente attività di vendita al dettaglio, di ristorazione e somministrazione, e funzioni di servizio alla persona, in grado di caratterizzare e riqualificare il contesto urbano.

3. Attuazione degli interventi

3.1. Gli interventi di trasformazione urbanistica sono attuati con piani attuativi (PA) e/o con atti di programmazione negoziata (PII):



- a) ove le aree oggetto di trasformazione abbiano una St superiore a 10.000 mq;
- b) nel caso di applicazione a lotti non contigui dell'indice di utilizzazione territoriale di cui all'art. 5.1.1.1 delle norme di attuazione del documento di piano.

3.2. In tutti gli altri casi, gli interventi di trasformazione possono attuarsi con permessi di costruire convenzionati (PCC).

3.3. Per lotti di intervento compresi fra 10.000 mq e 15.000 mq è possibile proporre l'attuazione mediante PCC; resta salva la facoltà dell'Amministrazione di richiedere la predisposizione di un Piano Attuativo, in riferimento alla complessità dell'intervento e delle urbanizzazioni previste.

3.4. Le convenzioni allegate ai PA o PII o preordinate ai PCC avranno i contenuti stabiliti dal comma 5 dell'articolo 11 delle norme di attuazione del piano delle regole.

3.5. In pendenza della formazione dei PA, dei PII e dei PCC sono sempre ammessi gli interventi edilizi di conservazione degli edifici esistenti sino alla manutenzione straordinaria, come definita dall'art. 27 comma 1, lett. b) della l.r. 12/2005 e s.m.i., senza modifica della destinazione d'uso.

4. Indicazioni progettuali

4.1. La Planimetria di DPU definisce con diverso grado di prescrittività i seguenti elementi di progetto:

- la maglia stradale e l'organizzazione degli isolati;
- la rete del trasporto pubblico e la localizzazione della nuova fermata della linea ferroviaria;
- il sistema degli spazi pubblici o di uso pubblico, da destinare a verde, piazze, parcheggi, e attrezzature;
- le tipologie d'intervento ai fini del reperimento di nuove aree pubblico o di uso pubblico;
- i percorsi pedonali e ciclabili;
- le principali indicazioni di progetto.

4.2. Fatto salvo che con gli interventi in attuazione del Piano potranno essere insediate tutte le funzioni ammesse dall'art. 4, comma 13 delle norme di attuazione del PdR, comprensive di quelle ricettive, ad esclusione della residenza, i PA, PII e PCC dovranno preferibilmente localizzare attività commerciali, di somministrazione e di servizio lungo gli assi attrezzati di progetto e in fregio alla piazza della stazione.

4.3. Pertanto i piani, gli atti e i permessi devono prevedere:

- la formazione e la cessione, o l'asservimento all'uso pubblico, delle aree per spazi e attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale e per la viabilità indicate;
- la formazione di un sistema di parcheggi adeguato alle destinazioni d'uso previste, in conformità alle norme di attuazione del piano dei servizi e del piano delle regole;
- la formazione e la cessione, o l'asservimento all'uso pubblico, dei percorsi pedonali e ciclabili previsti;
- la formazione di tutte le urbanizzazioni primarie necessarie.



4.4. L'Amministrazione valuta la compatibilità dei piani, degli atti e dei permessi rispetto agli obiettivi e ai criteri del DPU: la valutazione concerne l'accertamento dell'idoneità ad assicurare il miglior conseguimento degli obiettivi indicati.

5. Dotazione di aree per attrezzature pubbliche e per la viabilità

5.1 La Planimetria di DPU individua graficamente le aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale e le aree per la viabilità distinguendo le rappresentazioni in prescrittive ed orientative.

5.2 L'esatta localizzazione e conformazione delle dotazioni di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale, nonché delle aree destinate a viabilità è affidata ai PA, ai PII e ai PCC, anche in relazione alle destinazioni d'uso previste e al livello di attuazione degli interventi dell'intorno, rimanendo obbligatorio, nel caso di dotazioni oggetto di rappresentazione grafica prescrittiva, il raggiungimento dell'obiettivo generale indicato dalla tavola (origine e destinazione per le strade, configurazione tipologica per le aree a verde e servizi).

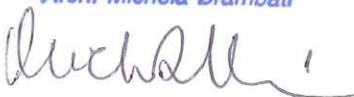
5.3 I PA, i PII e i PCC devono garantire la dotazione dovuta ai sensi dell'art. 5.2 delle norme di attuazione del documento di piano nel rispetto dei seguenti criteri:

a) *con riferimento alla tipologia d'intervento di tipo A:*

gli interventi devono comunque prevedere la cessione o l'asservimento all'uso pubblico di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale nella misura minima del 50% della St e possono prevedere, al fine del raggiungimento delle finalità del DPU, la monetizzazione solo dell'eccedenza eventualmente dovuta;

b) *con riferimento alla tipologia d'intervento di tipo B:*

laddove i lotti siano privi di indicazioni grafiche progettuali o le stesse siano di tipo orientativo, gli interventi possono prevedere la monetizzazione parziale o totale della quantità di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale dovuta.

IL FUNZIONARIO TECNICO
Arch. Michela Brambati




Il sottoscritto
dichiara che