



CONCORSO FARINI

Concorso internazionale per la redazione del Masterplan
di rigenerazione degli Scali Farini e San Cristoforo a Milano

BANDO E LINEE GUIDA



Soggetti banditori

FS Sistemi Urbani S.r.l.

con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, in nome e per conto proprio e per conto di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. entrambe con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1

COIMA sgr S.p.A.

con sede in Milano, Piazza Gae Aulenti 12, quale società di gestione del fondo COIMA Mistral Fund- Fondo Comune di Investimento Alternativo Immobiliare Riservato

Responsabile Unico del Concorso

Arch. Leopoldo Freyrie

Segreteria del Concorso

segreteriaconcorsofarini@pec.it

Contenuti

Bando

1. Soggetti Banditori
2. Oggetto del Concorso
3. Finalità del Masterplan esito del Concorso
4. Procedura del Concorso
5. Lingua ufficiale
6. Partecipazione al Concorso
7. Condizioni di esclusione
8. Commissione Giudicatrice
9. Segreteria del Concorso
10. Informazioni sul Concorso
11. Prima fase del Concorso
12. Seconda fase del Concorso
13. Proclamazione e pubblicazione
14. Accettazione del Bando
15. Calendario

Linee Guida

16. Premessa
17. L'Accordo di programma: obiettivi, strategie e tematiche
18. Le aree di progetto
19. Le aree di intervento nei piani e programmi sovraordinati
20. Vincoli di tutela, infrastrutturali e di rispetto
21. Obiettivi generali
22. Ecologia del progetto
23. Il sistema delle connessioni e della mobilità
24. Scenari e flessibilità della rigenerazione
25. Dati e tabelle
26. I crediti
27. Documenti



Scalo Farini



Scalo San Cristoforo



CONCORSO FARINI

BANDO



Scalo Farini : Francesco Radino, 2018, Fondazione Aem - Gruppo A2A, Milano

1. Soggetti Banditori

- FS Sistemi Urbani S.r.l. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, in nome e per conto proprio e per conto di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. entrambe con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1,
- COIMA sgr S.p.A. con sede in Milano, Piazza Gae Aulenti 12, quale società di gestione del fondo COIMA Mistral Fund- Fondo Comune di Investimento Alternativo Immobiliare Riservato "in qualità di avente causa dell' "Olimpia Investment Fund - Fondo Comune di Investimento Alternativo Immobiliare Riservato", ai sensi dell'art. 22 dell'Accordo di Programma,

nella loro qualità di proprietari delle aree oggetto del Masterplan posto a Concorso (i "Soggetti Banditori")

2. Oggetto del Concorso

In data 22 giugno 2017 il Comune di Milano, la Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Spa, FS Sistemi Urbani S.r.l., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Savills Investment Management S.G.R. S.p.A. hanno sottoscritto l'Accordo di Programma "ai sensi dell'art. 34, d. lgs. n. 267/2000, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse, e in dismissione, site in comune di Milano denominate: 'Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazione di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli Scali Greco-Breda e Rogoredo, aree ferroviarie San Cristoforo', in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese" (l'"Accordo di Programma" o l'"ADP") che avvia un importante processo di rigenerazione delle aree ferroviarie dismesse o in via di dismissione della città, processo di rigenerazione strategico per il futuro dell'area metropolitana milanese e per la qualità della vita urbana.

In virtù dell' art. 9, commi 2 e 9 dell'Accordo di Programma, ai sensi del quale "i Proprietari delle Unità Scalo e Valtellina...eventualmente anche singolarmente, procederanno ad avviare gli atti finalizzati allo svolgimento delle procedure concorsuali per il perfezionamento del Masterplan viene bandito il presente Concorso per la redazione del Masterplan per le Zone Speciali di Farini e di San Cristoforo (il "Masterplan").

La disciplina urbanistica dell'ADP individua due tipologie di aree: le Zone Speciali, soggette a trasformazione urbanistica, articolate per Farini nelle due Unità di Intervento Scalo e Valtellina, e le aree strumentali, destinate al mantenimento della funzione ferroviaria; all'esterno delle Zone Speciali sono individuate le Aree Esterne, finalizzate al completamento delle connessioni urbane locali.

Il Concorso richiede il Masterplan dell'area della Zona Speciale di Farini, composta dall'Unità Farini Scalo e dall'Unità Farini Valtellina, come perimetrata nell'Allegato A.2 (Perimetrazione) e dell'area dello Scalo San Cristoforo, come perimetrata nell'Allegato B.2 (perimetrazione) il Masterplan vincitore sarà il documento orientativo e, dunque, non vincolante (stante il disposto dell'art. 9 dell'ADP), funzionale alla stesura di futuri piani propedeutici alla rigenerazione delle aree.

I contenuti del progetto sono descritti nelle Linee Guida che sono parte integrante del Bando (il "Bando"), nelle due diverse fasi concorsuali.

3. Finalità del Masterplan esito del Concorso

Il Masterplan dovrà contenere soluzioni orientative in merito:



- ⇒ al sistema degli spazi, dei servizi pubblici e di interesse generale, in particolare al disegno del verde e degli spazi attrezzati e delle funzioni qualificanti i nuovi spazi pubblici e i nuovi quartieri;
- ⇒ al sistema delle connessioni e dell'accessibilità, al sistema viario, ciclo-pedonale e del trasporto pubblico, progettate in modo integrato con il complesso degli spazi pubblici ed edificabili, e sostenibile sotto il profilo ambientale e dei costi;
- ⇒ all'assetto morfologico e insediativo generale, con particolare riguardo al rapporto con il contesto circostante e alle connessioni con i luoghi e i sistemi qualificanti del settore urbano in cui si inseriscono;
- ⇒ alla fattibilità per fasi, indicando soluzioni sostenibili per tutto il corso del processo di attuazione e ipotesi di flessibilità.

4. Procedura del Concorso

Il Concorso di progettazione è articolato in due fasi:

La prima fase, in forma palese, ha il fine di selezionare tra i candidati un numero di Gruppi di progettazione fino a 5, secondo le modalità di partecipazione e selezione previste nel presente Bando. Qualora la Commissione Giudicatrice non ritenesse adeguati almeno n.2 Gruppi di Progettazione, i Soggetti banditori si riservano di interrompere il Concorso senza che i candidati/concorrenti possano al riguardo avanzare alcuna pretesa e/o richiesta. La seconda fase, in forma anonima, ha il fine di selezionare, tra i Masterplan dei Gruppi di Progettazione partecipanti a questa fase, il progetto vincitore.

In entrambe le fasi la selezione e scelta avviene mediante il giudizio di una Commissione Giudicatrice, di cui all'art.8, che sarà nominata e resa pubblica solo dopo il deposito delle candidature per la prima fase. Ai partecipanti selezionati che consegneranno il Masterplan verrà riconosciuto un rimborso spese di 25.000,00 euro comprensivo di oneri e tasse.

Al vincitore sarà riconosciuto un importo pari a 50.000,00 euro comprensivo di oneri e tasse, che includerà le attività per adeguare e/o modificare il Masterplan presentato, anche alla luce degli esiti del dibattito pubblico di cui all'art. 9 comma 7 dell'Accordo di Programma. Il suddetto importo compenserà anche la partecipazione alle sedute del dibattito pubblico ai fini di illustrare il Masterplan. L'attività di adeguamento/modifica dovrà essere conclusa entro 30 gg dalla chiusura del sopracitato dibattito pubblico.

FS Sistemi Urbani S.r.l., per quanto riguarda l'Unità di intervento Scalo della Zona Speciale Farini e per la Zona Speciale S. Cristoforo, si riserva la facoltà di conferire al Gruppo di Progettazione vincitore del Concorso l'incarico di predisporre il DPU (Documento di Progettazione Unitaria) di cui all'art.6 dell'AdP, utile all'ottenimento dei pareri e approvazioni del Comune di Milano.

Il pagamento dei suddetti corrispettivi sarà condizionato alla dimostrazione da parte dei concorrenti:

- ⇒ della insussistenza a loro carico di gravi violazioni agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse o dei contributi previdenziali;
- ⇒ di non trovarsi in stato, ovvero nel corso di un procedimento per la dichiarazione di fallimento, di liquidazione coatta, di concordato preventivo, salvo il caso di concordato con continuità aziendale;
- ⇒ di non essere incorsi, negli ultimi tre anni a) nella risoluzione per inadempimento di contratti di appalto di lavori, servizi e forniture affidati da Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; b) nella dichiarata non collaudabilità di lavori, servizi e forniture oggetto di un contratto stipulato con le Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; c) nella violazione, nel corso dell'esecuzione di precedenti contratti ovvero in occasione della partecipazione a precedenti procedure di



gara, di una qualsiasi delle norme contenute nel Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, accertata con qualsiasi mezzo di prova dalle società del Gruppo FS; d) nella mancata stipula del contratto o presa in consegna di lavori, forniture o servizi affidati dalle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, per fatto e colpa del concorrente.

5. Lingua ufficiale

La lingua ufficiale del Concorso è l'italiano, il presente Bando e le Linee Guida sono pubblicate anche in lingua inglese.

6. Partecipazione al Concorso

La partecipazione è aperta a Gruppi di progetto (i "Gruppi") composti da architetti e ingegneri, che si avvarranno di altre professionalità e competenze necessarie, collaboranti nelle diverse forme associative e societarie consentite dalla Legge, che dovranno comunque includere professionisti appartenenti agli Stati membri dell'Unione Europea ed alla Svizzera, regolarmente iscritti ai relativi Ordini Professionali secondo l'ordinamento dello Stato di appartenenza, in possesso dell'abilitazione all'esercizio della professione in Italia, ai quali non sia inibito l'esercizio della professione alla data di pubblicazione del Bando.

I suddetti soggetti sono invitati a partecipare in Gruppi interdisciplinari, con particolare riferimento alle competenze inerenti almeno all'urbanistica, al paesaggio, al trasporto su ferro e alla mobilità, all'ambiente e alla fattibilità economica. I concorrenti possono partecipare anche mediante raggruppamenti o associazioni temporanee, indicando, nei modi e nei termini specificati nel presente Bando, il professionista capogruppo, che sarà considerato unico interlocutore per lo svolgimento del Concorso ed al quale dovranno essere pertanto conferiti i necessari poteri di rappresentanza. I concorrenti potranno avvalersi di collaboratori e consulenti che potranno essere privi dei requisiti di ammissione ma non dovranno trovarsi in alcuna delle condizioni di esclusione di cui al successivo art.7. La composizione del Gruppo di progetto deve rimanere inalterata tra il primo e il secondo grado del Concorso.

I Soggetti Banditori terranno esclusivamente rapporti con il professionista capogruppo e sono sollevati da ogni responsabilità inerente ai rapporti interni al gruppo stesso. Non è ammessa la partecipazione di un Concorrente a più di un gruppo né come capogruppo, né come membro del gruppo, né come consulente o collaboratore. Ciascun soggetto non può concorrere per sé e contemporaneamente quale componente di altra unità partecipante sotto qualsiasi forma, né può partecipare a più unità concorrenti. Il medesimo divieto sussiste per i liberi professionisti qualora partecipi al Concorso una Società di professionisti o una Società di ingegneria delle quali il professionista è amministratore, socio, dipendente o collaboratore coordinato e continuativo.

E' fatto divieto assoluto a tutti i concorrenti di divulgare, pubblicare o far pubblicare i progetti (o loro parti) prima che vengano resi noti gli esiti del Concorso. La violazione di tale divieto comporta l'esclusione dal Concorso medesimo.

7. Condizioni di esclusione

Non possono partecipare al Concorso:

- a) gli amministratori e i dipendenti dei Soggetti Banditori;
- b) i componenti del Gruppo di lavoro che hanno partecipato alla stesura del Bando e all'organizzazione

del Concorso, i componenti della Segreteria del Concorso e tutti gli ulteriori soggetti che abbiano preso parte alla preparazione della presente procedura, quali, a titolo esemplificativo, i componenti del Comitato di Esperti che ha coadiuvato il Gruppo di Lavoro nella redazione dei documenti di Concorso;

c) i componenti effettivi o supplenti della Commissione Giudicatrice;

d) i coniugi, parenti e affini, fino al terzo grado di parentela e coloro che abbiano in essere un rapporto di collaborazione coordinato e continuativo o comunque parasubordinato, nonché di lavoro subordinato o una causa pendente con i soggetti di cui ai punti a, b, c ovvero coloro di cui tali ultimi soggetti siano tutore, curatore, procuratore o agente ovvero amministratore o gerente o dirigente ;

e) i capigruppo dei 5 team di progettazione che hanno elaborato gli “scenari” per l’iniziativa “Dagli stadi, la nuova città” commissionati da FS Sistemi Urbani nel 2016-2017.

Costituiscono altresì causa di esclusione dal presente Concorso:

- ⇒ la violazione dei principi di anonimato prima che la Commissione Giudicatrice abbia espresso e formalizzato ufficialmente il proprio giudizio finale;
- ⇒ la violazione del divieto di divulgazione di cui al precedente articolo 6;
- ⇒ la condanna con sentenza definitiva o decreto penale di condanna divenuto irrevocabile o sentenza di applicazione della pena su richiesta ai sensi dell’articolo 444 del codice di procedura penale (anche di un solo professionista appartenente al Gruppo) in relazione ai delitti, consumati o tentati, di cui agli artt. 416, 416-bis c.p.; all’art. 74 del DPR n. 309/1990 n. 309; all’art. 291-quater del DPR n. 43/1973; all’art. 260 del Dlgs n. 152/2006, in quanto riconducibili alla partecipazione a un'organizzazione criminale, quale definita all'articolo 2 della decisione quadro 2008/841/GAI del Consiglio dell’Unione Europea; agli artt. 317, 318, 319, 319-ter, 319-quater, 320, 321, 322, 322-bis, 346-bis, 353, 353-bis, 354, 355 e 356 c.p.; nonché all’articolo 2635 del c.c.; all’art. 1 della convenzione relativa alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee; agli artt. 648-bis, 648-ter e 648-ter.1 c.p. riciclaggio di proventi di attività criminose o finanziamento del terrorismo, quali definiti all’articolo 1 del decreto legislativo 22 giugno 2007, n.109 e ss.mm.ii.; all’art. 1 Dlgs n. 109/2007; ai reati, commessi con finalità di terrorismo, anche internazionale, e di eversione dell’ordine costituzionale reati terroristici o reati connessi alle attività terroristiche; ai reati di sfruttamento del lavoro minorile e altre forme di tratta di esseri umani definite con il decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 24 e ad ogni altro delitto da cui derivi, quale pena accessoria, l’incapacità di contrattare con la pubblica amministrazione (ai candidati selezionati per la seconda fase verrà richiesta la produzione dei certificati del casellario giudiziale necessari a comprovare l’assenza delle suddette condanne e la mancata produzione di tali certificazioni costituirà causa ostacolo al pagamento degli importi di cui al precedente articolo 4).

Un progetto potrà essere escluso per una delle seguenti ragioni:

- ⇒ la presentazione nella seconda fase del Concorso del progetto in ritardo rispetto alle scadenze indicate ovvero la presentazione di un Progetto che non rispetti le condizioni e limitazioni imposte.

8. Commissione Giudicatrice e RUC

La Commissione Giudicatrice che opererà la selezione della Prima fase e l’aggiudicazione della Seconda fase sarà composta da n. 7 membri effettivi più n. 2 supplenti, tutti con competenze tecniche adeguate all’oggetto e alle finalità del Concorso, così nominati:

- ⇒ n. 1 Presidente architetto di riconosciuto profilo internazionale esperto in progetti urbani
- ⇒ n.1 Commissario esperto in trasporto ferroviario



- ⇒ n.1 Commissario esperto in progettazione del paesaggio
- ⇒ n. 1 Commissario esperto di mobilità innovativa
- ⇒ n. 1 Commissario in rappresentanza del gruppo FS
- ⇒ n. 1 Commissario in rappresentanza del fondo COIMA Mistral Fund.
- ⇒ n. 1 Commissario in rappresentanza del Comune di Milano;
- ⇒ n.1 Commissario supplente esperto in progettazione ambientale
- ⇒ n.1 Commissario supplente esperto in progettazione del urbanistica

Il Presidente sarà nominato di concerto dai Soggetti Banditori tra i sette membri effettivi sopra elencati.

I componenti della Commissione Giudicatrice avranno competenze e conoscenze nel campo dell'urbanistica, del paesaggio, del trasporto su ferro e della mobilità. Almeno tre Commissari effettivi e un supplente saranno scelti dai Soggetti banditori sulla base di terne fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Milano e dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano.

Ai componenti della Commissione giudicatrice sarà riconosciuto un compenso forfettario giornaliero.

8.1 Lavori della Commissione Giudicatrice

Qualora un membro effettivo dichiari la sua impossibilità a partecipare ai lavori, all'apertura o nel corso dei lavori della Commissione Giudicatrice, verrà sostituito in via definitiva da uno dei membri supplenti su designazione del Presidente. A tal fine i membri supplenti partecipano integralmente ai lavori della Commissione Giudicatrice, pur senza diritto di voto. Ai lavori della Commissione Giudicatrice partecipa inoltre un Segretario verbalizzante nominato dai Soggetti Banditori, senza diritto di voto.

Le decisioni della Commissione Giudicatrice sono prese a maggioranza semplice dei presenti, hanno carattere vincolante e sono inappellabili. L'esito del concorso sarà riportato su apposito verbale, sottoscritto da tutti i membri della Commissione Giudicatrice, nel quale saranno esplicitati i fattori qualificanti che motivano il punteggio assegnato e la scelta del vincitore.

8.2 Gruppo di lavoro e RUC

Il Gruppo di Lavoro costituito per la redazione del Bando è stato composto dall'arch. Leopoldo Freyrie, con studio in Milano, via Melzi d'Eril, n. 26, quale Responsabile Unico del Concorso ("RUC") e Presidente del Gruppo di Lavoro, e da 4 ulteriori componenti:

- ⇒ 3 rappresentanti delle Società del Gruppo Ferrovie (indicati, rispettivamente da Ferrovie dello Stato Spa, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani Srl), individuati nelle persone di: Ing. Nicola Madonna, Ing. Davide Cavone, Arch. Luca Novara.
- ⇒ 1 rappresentante del fondo "COIMA Mistral Fund- Fondo Comune di Investimento Alternativo Immobiliare Riservato", individuato nella persona di Luigi Massimilla.

La Segreteria del Concorso è così composta: Ing. Marianna Beltrani, Dr.ssa. Angela Cipolla, Avv. Silvia Gnocco.

Il Comitato di esperti è così composto: Ing. Rosa Frignola (RFI), Arch. Andreas Kipar (LAND srl), Arch. Federico Parolotto (MIC), Arch. Francesco Vescovi (Politecnico di Milano).

L'architetto Leopoldo Freyrie è stato nominato dai Soggetti banditori Responsabile Unico del Concorso ("RUC"), ha redatto il presente Bando e Linee Guida in collaborazione con il Gruppo del Lavoro e il Comitato degli Esperti. Il RUC partecipa alle riunioni della Commissione Giudicatrice senza diritto di voto.



9. Segreteria del Concorso

La Segreteria del Concorso ha sede presso la sede degli uffici di Milano di FS Sistemi Urbani, Piazza Duca D'Aosta 1, 20124 Milano (livello binari, lato binario 3, Scala A, 1° piano) ed ha compiti di assistenza alla Commissione ed al RUC. E-mail: segreteriaconcorsofarini@pec.it

10. Informazioni sul Concorso

Tutte le informazioni relative al Concorso e alle sue modalità di partecipazione sono reperibili nel seguente sito internet: www.scalimilano.vision nonché in un'apposita pagina del sito web del Comune di Milano.

11. Prima fase del Concorso

I concorrenti interessati a partecipare al Concorso dovranno presentare la seguente documentazione entro il termine delle ore 12.00 del 23/11/2018 con invio all'indirizzo segreteriaconcorsofarini@pec.it

- ⇒ un massimo di n.3 facciate formato A4 contenenti dati identificativi del partecipante e/o dei partecipanti qualora al Concorso partecipino più di un soggetto giuridico; per ciascuno dei componenti dovranno essere indicati i dati anagrafici, l'iscrizione all'Ordine professionale (ove richiesto), le specifiche competenze e qualifiche; per ciascun dei componenti del Gruppo di Progettazione dovrà essere fornito il relativo curriculum vitae;
- ⇒ immagini e testi per un massimo di 5 facciate formato A4, riguardanti le proprie opere realizzate che suggeriscano la loro attitudine verso il progetto della città e gli ambiti di rigenerazione urbana in relazione alla qualità energetico ambientale; qualora si tratti di opere non realizzate devono avere le seguenti caratteristiche: essere in corso di realizzazione ovvero essere state premiate o segnalate in Concorsi di progettazione almeno di scala nazionale;
- ⇒ un documento di massimo n. 3 facciate formato A3 che descriva l'approccio metodologico che il concorrente intende adottare per sviluppare il Masterplan: nella prima pagina evidenziando i ruoli all'interno del Gruppo e l'integrazione delle conoscenze e delle competenze necessarie e utili nell'affrontare il Masterplan; nelle altre pagine, anche con schemi, esempi e schizzi, come il Gruppo intende gestire le principali criticità, tenendo conto delle condizioni e dei vincoli contenuti nelle Linee Guida e nei documenti allegati.

Nel caso in cui nella forma di costituendo raggruppamento temporaneo di progetto partecipino più di un soggetto giuridico, tutti i partecipanti dovranno sottoscrivere una dichiarazione da cui risultino:

- ⇒ del futuro soggetto capogruppo, con l'indicazione del recapito, completa di indirizzo e-mail e telefono, cui la Segreteria del Concorso possa indirizzare le eventuali comunicazioni;
- ⇒ l'impegno di tutti i componenti a formalizzare, in caso di selezione per il passaggio alla seconda fase, un mandato -con le modalità che verranno al riguardo fornite dai soggetti banditori- irrevocabile in favore del suddetto soggetto capogruppo per rappresentarli nei rapporti con i soggetti banditori e nella ricezione con effetto liberatorio dei pagamenti previsti nel precedente articolo 4.

Nel caso della formazione di un gruppo, la quantità della documentazione da presentare rimane la stessa, indipendentemente dal numero dei componenti.



In presenza di carenze e/o irregolarità nella documentazione presentata, ai partecipanti sarà richiesto di procedere all'opportuna regolarizzazione entro il termine massimo di dieci giorni. In caso di inutile decorso del termine assegnato per la regolarizzazione, il partecipante sarà escluso dal Concorso.

11.1 Domande di chiarimento

I Concorrenti possono rivolgere per iscritto alla Segreteria del Concorso domande di chiarimento sul Bando entro il termine indicato nel Calendario utilizzando l'indirizzo segreteriaconcorsofarini@pec.it

Sul sito internet: www.scalimilano.vision sarà pubblicata una sintesi dei quesiti pervenuti e delle relative risposte.

11.2 Criteri di valutazione

Le candidature presentate saranno oggetto di valutazione da parte della Commissione Giudicatrice sulla base dei seguenti criteri e dei relativi punteggi:

competenze del Gruppo di progettazione: sarà valutata la completezza, multidisciplinarietà e qualità nella composizione del Gruppo.	Max 35 punti
precedenti esperienze: saranno valutate le esperienze maturate dal concorrente negli ultimi 10 anni, considerando un numero massimo di 3 progettazioni con particolare attenzione alla comparabilità delle medesime con quella oggetto del Masterplan in relazione al grado di complessità richiesto.	Max 30 punti
approccio metodologico: saranno valutate la chiarezza e la completezza della metodologia di redazione del Masterplan proposta in relazione agli obiettivi descritti nell'AdP e nelle Linee Guida	Max 35 punti

In particolare per l'attribuzione dei punteggi la Commissione Giudicatrice procederà come di seguito specificato:

a) ciascun componente della Commissione Giudicatrice nella valutazione di ciascuna candidatura assegnerà per ognuno dei tre criteri sopra indicati un valore compreso tra 1 e 10. Si procederà quindi ad effettuare la media (V) tra i valori assegnati per ciascun criterio da ciascun membro della Commissione Giudicatrice;

b) la Commissione Giudicatrice procederà quindi ad assegnare per ciascun criterio un punteggio definitivo (PDEF) ottenuto applicando la seguente formula:

$$PDEF = \frac{V_i}{V_{migliore}} \times P_{MAX}$$

dove:

V_i = media dei valori assegnati per ciascun criterio alla candidatura in esame;

$V_{migliore}$ = media dei valori assegnati per ciascun criterio ottenuta dalla migliore candidatura per il medesimo criterio;

P_{MAX} = punteggio massimo del singolo criterio.

Si precisa che ai fini del calcolo della media (V) nonché dell'operazione di assegnazione dei punteggi defi-



nitivi, i quozienti ed i prodotti ottenuti verranno arrotondati alla prima cifra decimale per difetto, laddove la seconda risultasse compresa tra 0 e 4; per eccesso, nel caso la seconda cifra decimale risultasse compresa tra 5 e 9.

11.3 Esito della prima fase del Concorso

Entro 30 giorni successivi alla scadenza per la presentazione delle candidature, la Commissione Giudicatrice selezionerà in seduta riservata un numero di candidati non superiore a 5 e non inferiore a 2.

Dell'esito dei lavori della prima fase verrà data notizia ai concorrenti selezionati via posta elettronica. L'esito verrà inoltre pubblicato, limitatamente ai Gruppi selezionati, sul sito internet: www.scalimilano.vision nonché in un'apposita pagina del sito web del Comune di Milano .

12. Seconda fase del Concorso

I Concorrenti selezionati per il passaggio alla seconda fase (di seguito "I Concorrenti") dovranno elaborare un Masterplan, sulla base delle Linee Guida e della documentazione fornita. Il Masterplan selezionato al termine della seconda fase potrà essere integrato, sulla base degli esiti del successivo dibattito pubblico previsto dall'Adp

Qualora la Commissione Giudicatrice giudicasse che nessuno dei Masterplan depositati risponda alle Linee Guida, la Commissione medesima può non aggiudicare il Concorso, con parere motivato; ai concorrenti della seconda fase sarà comunque riconosciuto il rimborso spese di cui all'art. 4 a condizione che gli elaborati prodotti siano completi ed in linea con le prescrizioni del Concorso.

I concorrenti dovranno partecipare a un sopralluogo congiunto dell'area di Concorso, allo scopo di integrare le informazioni contenute nella documentazione allegata al Bando, alla data e all'ora che sarà confermata agli stessi dalla Segreteria del Concorso, mediante PEC; in caso di assenza, il capogruppo dovrà indicare preventivamente un proprio delegato, mediante PEC alla Segreteria del Concorso.

Il resoconto delle informazioni aggiuntive rilevanti eventualmente fornite in sede di sopralluogo, sarà messo a disposizione di tutti i Concorrenti. Ai Concorrenti saranno consegnati in formato digitale gli elaborati grafici necessari alla stesura del progetto.

12.1 Domande di chiarimento

I Concorrenti possono rivolgere per iscritto alla segreteria del Concorso domande di chiarimento successivamente allo svolgimento del sopralluogo, indirizzate alla mail: segreteriaconcorsofarini@pec.it

Una sintesi dei quesiti pervenuti e delle relative risposte sarà inviata ai concorrenti tramite email.

12.2 Elaborati di progetto

Gli elaborati richiesti sono composti da n. 1 relazione scritta in A4 di massimo 30 facciate e da una massimo di n. 5 tavole formato A1 composte di disegni, schemi e diagrammi che, con riferimento agli obiettivi dell'AdP illustrati nelle Linee Guida e nel Documento di Visione Strategica, illustrino come il Masterplan affronta:

- ⇒ il ruolo e le potenzialità della rigenerazione degli Scali Farini e San Cristoforo a scala urbana e metropolitana;
- ⇒ il disegno di scenari per un nuovo assetto morfologico, le logiche di creazione dei nuovi spazi

- pubblici, in relazione sia alla creazione di un nuovo habitat urbano che in relazione al contesto consolidato;
- ⇒ la ricucitura delle relazioni interrotte tra i quartieri adiacenti, tenendo conto della trasformazione e persistenza della linea ferroviaria e della relazione e valorizzazione delle preesistenze monumentali e del progetto di sviluppo locale;
 - ⇒ le connessioni di mobilità pubblica, viaria e dolce anche in relazione alle stazioni ferroviarie e della metropolitana; le scelte di mobilità interna al perimetro, tenendo conto dell'assetto circostante e delle strategie di sostenibilità ambientale; le soluzioni di superamento del fascio binari anche in rapporto agli aspetti paesaggistici e alla compatibilità economica;
 - ⇒ l'approccio progettuale alla nuova infrastruttura a verde tenendo conto: dei fini di mitigazione degli inquinamenti e degli effetti dei cambiamenti climatici; del disegno generale del verde urbano e della relazione con le preesistenze di parchi e giardini vicini; delle istanze emerse nel corso del dibattito pubblico sugli scenari; degli obiettivi di connessione ecologica indicati nell'ADP.

I candidati dovranno produrre:

- ⇒ test tra diversi scenari di flessibilità morfologica, tipologica e spaziale;
- ⇒ test tra diversi scenari di scomponibilità per comparti, che tenga conto delle necessità di funzionamento e relazione con il contesto ma anche della compatibilità economica nei processi di realizzazione delle spazi pubblici, che dovranno essere comunque funzionali e funzionanti, e di quelli privati;
- ⇒ la verifica quantitativa di edificabilità, destinazioni d'uso ed economicità.

12.3 Modalità di consegna

La partecipazione alla seconda fase del Concorso e la presentazione delle proposte deve avvenire esclusivamente in forma anonima.

Al fine di garantire l'anonimato, il concorrente dovrà elaborare una stringa di complessivi 8 caratteri alfanumerici, di cui 4 numeri e 4 lettere, da utilizzare per contrassegnare il plico esterno e le buste di seguito descritte. La suddetta stringa non dovrà contenere elementi identificativi del nome o della provenienza, pena l'esclusione dal Concorso.

Si precisa inoltre che:

- ⇒ sia il plico esterno che le buste interne dovranno essere opachi e debitamente sigillati, preferibilmente con nastro adesivo, in modo da assicurare la segretezza del contenuto e lasciare tracce evidenti in caso di effrazione;
- ⇒ ciascuna busta nonché ciascuna relazione, elaborato o altro documento contenuto in forma cartacea o digitale, non dovrà recare intestazioni, firme, timbri del mittente o diciture diverse da quelle di seguito specificate in relazione a ciascuna di esse.

I concorrenti dovranno far pervenire un unico plico, contenente al suo interno due buste separate, recanti la seguente dicitura :

- ⇒ Busta A: Documentazione amministrativa contenente la composizione del Gruppo di progetto che dovrà essere identico al gruppo selezionato nella Prima fase del Concorso, compreso il mandato irrevocabile in favore del soggetto capogruppo per rappresentarli come previsto al punto 11.
- ⇒ Busta B: Proposta progettuale contenente quanto previsto al punto 12.2

La Busta A resterà debitamente sigillata come pervenuta e sarà aperta nel corso della seduta pubblica di



cui al successivo articolo 13.

Della documentazione di cui alla Busta B è richiesta copia in formato digitale (documenti in formato pdf e immagini in formato jpg a risoluzione 300 dpi, dimensione massima dei file pari a 2 Gb, da consegnare in DVD. Non sono ammessi e non saranno oggetto di valutazione elaborati ulteriori o diversi.

Il plico dovrà pervenire all'indirizzo Concorso Farini, Segreteria del Concorso presso FS Sistemi Urbani, Piazza Duca D'Aosta 1, 20124 Milano, entro le ore 18 del giorno 29/03/2019. La consegna può essere affidata a un vettore (Poste di Stato, corrieri o agenzie abilitate), o effettuata a mano. La data di scadenza si riferisce inderogabilmente alla consegna e non alla data di spedizione. La consegna è in forma anonima.

12.4 Trasporto e assicurazione.

I partecipanti al Concorso dovranno sostenere le spese di spedizione e, qualora lo desiderino, di assicurazione degli elaborati.

12.5 Valutazione dei Masterplan

La Segreteria del Concorso verifica la rispondenza della documentazione pervenuta alle richieste del Bando e delle Linee Guida preventivamente alla seduta della Commissione Giudicatrice. In ogni caso sarà assunta dalla Commissione Giudicatrice ogni decisione definitiva anche riguardo ai motivi d'esclusione dei Concorrenti.

L'assetto morfologico e la relazione con l'area vasta; il rapporto con il contesto, la valorizzazione delle preesistenze e i progetti di sviluppo locale	Max 20 punti
Il sistema dello spazio pubblico e l'assetto funzionale, con particolare riferimento alle funzioni qualificanti gli spazi pubblici, all'innovazione urbana e alla sostenibilità.	Max 20 punti
Il sistema del verde attrezzato e naturalistico e l'ecologia del progetto.	Max 20 punti
Il sistema delle connessioni e dell'accessibilità, sostenibile e integrato con gli spazi pubblici.	Max 20 punti
L'innovazione nel progetto urbano sostenibile, la fattibilità per fasi autonome ma integrate nel disegno generale, la capacità di adattarsi ai mutamenti sociali, ambientali ed economici nel processo di realizzazione a lungo termine.	Max 20 punti

12.6 Lavori della Commissione Giudicatrice

Al termine dei lavori, che si svolgeranno in seduta riservata, la Commissione Giudicatrice renderà pubblico il giudizio formulato, rendendo noti la relazione conclusiva e i giudizi espressi sui singoli progetti.

12.7 Criteri di valutazione

I progetti presentati saranno oggetto di valutazione da parte della Commissione Giudicatrice sulla base dei seguenti criteri e dei relativi punteggi:



Per l'attribuzione dei punteggi la Commissione Giudicatrice procederà come di seguito specificato:

a) ciascun componente della Commissione Giudicatrice nella valutazione di ciascun progetto assegnerà per ognuno dei cinque criteri sopra indicati un valore compreso tra 1 e 10. Si procederà quindi ad effettuare la media (V) tra i valori assegnati per ciascun criterio da ciascun membro della Commissione Giudicatrice;

b) la Commissione Giudicatrice procederà quindi ad assegnare per ciascun criterio un punteggio definitivo (PDEF) ottenuto applicando la seguente formula:

$$PDEF = \frac{V_i}{V_{\text{migliore}}} \times P_{\text{MAX}}$$

dove:

V_i = media dei valori assegnati per ciascun criterio alla candidatura in esame;

V_{migliore} = media dei valori assegnati per ciascun criterio ottenuta dalla migliore candidatura per il medesimo criterio;

P_{MAX} = punteggio massimo del singolo criterio.

Si precisa che ai fini del calcolo della media (V) nonché dell'operazione di assegnazione dei punteggi definitivi, i quozienti ed i prodotti ottenuti verranno arrotondati alla prima cifra decimale per difetto, laddove la seconda risultasse compresa tra 0 e 4; per eccesso, nel caso la seconda cifra decimale risultasse compresa tra 5 e 9.

13. Esito della seconda fase del Concorso e pubblicazione

All'esito dei lavori della Commissione Giudicatrice, verrà convocata una seduta pubblica aperta ai Concorrenti ammessi alla seconda fase nella quale:

- verrà comunicata la graduatoria in esito alla valutazione delle proposte progettuali;
- si procederà all'apertura della "Busta A – Documentazione Amministrativa" e all'associazione delle stringhe alfanumeriche riportate nella suddetta graduatoria con i nominativi dei concorrenti;
- verrà proclamato il vincitore del concorso.

Successivamente verrà data notizia ai concorrenti selezionati via posta elettronica dell'esito della procedura che sarà inoltre pubblicato sul sito internet: www.scalimilano.vision nonché in un'apposita pagina del sito web del Comune di Milano.

13.1 Diritto di esposizione e pubblicazione

I Soggetti Banditori si riservano il diritto di esporre e/o pubblicare i progetti presentati, senza nulla dovere ai concorrenti. I progetti potranno essere esposti in forma pubblica, tramite una mostra opportunamente allestita e pubblicizzata. Durante la mostra potrà essere previsto un dibattito che prevedrà la partecipazione dei progettisti premiati. La partecipazione al Concorso di Progettazione vale, senza ulteriori formalità, quale autorizzazione all'esposizione dei progetti e alle relative pubblicazioni senza oneri né riconoscimento alcuno per gli autori partecipanti. A tal fine i concorrenti, partecipando al Concorso, autorizzano il trattamento dei dati ai fini della divulgazione.

La mostra potrà riguardare la pubblicazione di tutti gli elaborati presentati, relativamente ai vincitori e a tutti i soggetti premiati, nonché la pubblicazione di alcuni elaborati per gli altri concorrenti.

I Soggetti Banditori si riservano di presentare l'iniziativa alla stampa e a valorizzare i risultati del Con-



corso attraverso le azioni che si riterranno più opportune.

Con la partecipazione al Concorso i concorrenti autorizzano l'utilizzo degli elaborati consegnati per tutte le finalità descritte nel presente articolo.

13.2 Proprietà degli elaborati

Fermo restando la titolarità in capo ai Concorrenti del diritto morale di autore dei loro progetti, anche a fronte del premio previsto per il vincitore e dei rimborsi spese per i Partecipanti al Concorso, tutti i diritti di proprietà intellettuale e patrimoniale relativi ad ogni disegno, progetto, materiale, lavoro, invenzione, sviluppo ed ogni altra informazione – ivi inclusi tutti i diritti di utilizzazione economica riguardanti i disegni e le opere dell'architettura e i lavori dell'ingegneria o progetti analoghi, di cui agli artt. 2 e 99 della legge n. 633/1941 ("Legge sul diritto d'autore") – che possa essere realizzato, sviluppato o ideato dai concorrenti apparterranno, in via esclusiva, ai Soggetti Banditori, per le parti di rispettiva spettanza.

A tal fine, i concorrenti, per sé e per conto dei propri Professionisti e consulenti, con la partecipazione al Concorso rinunciano a favore dei Soggetti Banditori a qualsiasi futuro diritto di sfruttamento economico di tutto il materiale e i documenti (anche in formato elettronico) ideati, sviluppati, realizzati, utilizzati e prodotti in esito alla partecipazione al Concorso.

Per le proposte progettuali, le immagini e tutto il materiale reso disponibile ai Soggetti Banditori e richiesto per la partecipazione, il concorrente assume ogni responsabilità conseguente alla violazione di diritti di brevetto, di autore, di proprietà intellettuale e, in genere, di privativa altrui.

Il Concorso non comporta l'assunzione da parte dei Soggetti Banditori di alcun impegno al di fuori della corresponsione dei rimborsi e del conferimento al vincitore di un importo aggiuntivo secondo quanto disposto nel precedente art. 4.

In particolare, il soggetto vincitore non acquisisce alcun diritto o preferenza rispetto ai futuri incarichi funzionali alla pianificazione attuativa, ma dalla partecipazione al Concorso non deriva alcuna preclusione rispetto ai futuri incarichi funzionali alla pianificazione attuativa.

14. Accettazione del Bando

Con la partecipazione al Concorso i concorrenti accettano, senza riserva alcuna, tutte le norme contenute nel presente Bando.

15. Calendario

Il Bando sarà pubblicato il giorno 22 ottobre 2018 sul sito www.scalimilano.vision nonché in un'apposita pagina del sito web del Comune di Milano.

15.1 Iter del Concorso

Prima fase

⇒ Pubblicazione Bando e Linee Guida del Concorso su un'apposita sezione sul sito www.scalimilano.vision nonché in un'apposita pagina del sito web del Comune di Milano. Dai siti



- si possono scaricare i documenti e i link.
- ⇒ Chi è interessato a partecipare può fare domande di chiarimento inviandole via PEC alla mail segreteriaconcorsofarini@pec.it, entro i termini previsti dal Bando. Le risposte vengono pubblicate sul sito, senza nominativo, leggibili da tutti.
 - ⇒ I candidati che intendono proporsi alla selezione per accedere al secondo grado, inviano la documentazione in pdf a segreteriaconcorsofarini@pec.it, via PEC. Tale documentazione dovrà essere allegata alla mail secondo un ordine e una catalogazione prestabilita. Fa fede data e ora di invio. La segreteria organizza la documentazione in un database apposito, nel quale sono già evidenziate eventuali carenze nella documentazione inviata.
 - ⇒ Scaduti i termini per l'eventuale integrazione documentaria e la consegna, viene pubblicata sul sito www.scalimilano.vision la composizione della Commissione Giudicatrice.
 - ⇒ La Commissione Giudicatrice si riunisce per operare la selezione sulla base del database completo dei candidati redatto dalla Segreteria e di tutta la documentazione prodotta. Le segnalazioni della segreteria sulle carenze dei candidati non sono vincolanti. Qualora un giurato non potesse partecipare o fosse in conflitto d'interesse con un partecipante subentra il sostituto. Da quel momento in poi il giurato è sostituito in via definitiva.
 - ⇒ La Commissione Giudicatrice seleziona i Gruppi candidati che accedono alla seconda fase, con verbale scritto e motivato solo per quanto concerne i candidati selezionati. L'esito è pubblicato sul sito www.scalimilano.vision nonché in un'apposita pagina del sito web del Comune di Milano.

Seconda fase

- ⇒ Ai Gruppi selezionati la segreteria invia una specifica PEC che li informa sulla selezione avvenuta
- ⇒ I Gruppi selezionati vengono accompagnati al sopralluogo delle due aree dalla Segreteria del Concorso, senza la Commissione Giudicatrice.
- ⇒ I Gruppi selezionati inviano eventuali domande di chiarimento via PEC a segreteriaconcorsofarini@pec.it, entro i termini previsti dal Bando. Le risposte vengono inviate per PEC a tutti i Gruppi.
- ⇒ I Gruppi selezionati inviano la documentazione via corriere in cartaceo + DVD in busta chiusa con codice alfanumerico.
- ⇒ La Commissione Giudicatrice seleziona il vincitore tra i Gruppi selezionati con mediante verbale e motivato sottoscritto da tutti i membri. L'esito è pubblicato sul sito www.scalimilano.vision nonché in un'apposita pagina del sito web del Comune di Milano.
- ⇒ Viene effettuata la proclamazione formale del vincitore, con presentazione pubblica del risultato del Concorso.

PRIMA FASE

Termine per la richiesta di chiarimenti	31-10-2018
Termine per la pubblicazione dei chiarimenti	09-11-2018
Consegna da parte dei candidati della domanda di partecipazione e della documentazione	23-11-2018
Pubblicazione della composizione della Commissione Giudicatrice	26-11-2018
Pubblicazione degli esiti della prima fase, con la selezione dei Gruppi che accedono alla seconda fase	21-12-2018

SECONDA FASE

Sopralluogo dei Gruppi	08-01-2019
Termine per la richiesta di chiarimenti	18-01-2019
Termine per la pubblicazione dei chiarimenti	30-01-2019
Consegna da parte dei candidati della documentazione	29-03-2019
Aggiudicazione	10-04-2019



CONCORSO FARINI

LINEE GUIDA



Scalo Farini



Scalo Farini : Francesco Radino, 2018, Fondazione Aem - Gruppo A2A, Milano



16. Premessa

16.1 La rigenerazione degli Scali e il Masterplan di Farini e San Cristoforo

Il Concorso internazionale per la redazione del Masterplan di rigenerazione degli Scali Farini e San Cristoforo è parte del processo di riqualificazione di sette Scali ferroviari a Milano, che ha trovato esito nell'Accordo di Programma tra Il Comune di Milano, la Regione Lombardia, con l'adesione di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., FS Sistemi Urbani S.r.l. e Savills Investment Management S.G.R. S.p.A.

La mole del lavoro svolto in questi anni, prezioso per chi si candida alla redazione del Masterplan di Farini e San Cristoforo, è giustificato dalla dimensione, posizione e qualità delle aree degli scali, strategiche per il futuro della città, a scala regionale, metropolitana e cittadina.

Per questa ragione, il percorso che ha portato al presente Concorso non è stato meramente amministrativo e ha coinvolto, a diverso titolo, un grande numero di soggetti, pubblici e privati che hanno contribuito all'elaborazione delle strategie, poi condivise formalmente nell'Accordo di Programma.

Il futuro Masterplan di Farini e San Cristoforo, quindi, non potrà essere considerato in maniera indipendente dalla strategia generale, descritta dalla ADP (link a strategia) in quanto parte fondamentale di un disegno generale.

Per questo si suggerisce di prendere conoscenza dei documenti preparatori della revisione del PGT, al link <http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/territorio/revisionepgt> che sono utili per capire gli orientamenti al 2030 dell'Amministrazione milanese.

L'Unità Farini-Scalo e la Zona Speciale San Cristoforo sono legate dalle previsioni dell'ADP, che prevedono che le opere di urbanizzazione e dotazione di aree pubbliche di San Cristoforo, integralmente destinata a parco pubblico e servizi pubblici o funzioni di interesse pubblico o generale, siano ad integrazione delle opere di urbanizzazione o di dotazione di aree pubbliche di Farini.

L'obiettivo di questo Concorso, quindi, è selezionare e scegliere un progetto capace di individuare gli elementi orientativi del futuro assetto urbano delle due Zone Speciali, in conformità a quanto previsto dall'ADP e dai suoi allegati, che diverrà l'indirizzo per i futuri Piani Attuativi, promossi da soggetti terzi.

Data la dimensione e la complessità dell'intervento di rigenerazione, tenuto conto che il processo avverrà negli anni, in un contesto economico e sociale in continua mutazione, il Masterplan ha la missione di stabilire quali, dove e come siano gli elementi principali della città pubblica, compatibili con l'esistente ma anche capaci di rigenerare l'area in relazione alla città e all'area metropolitana.

Diversamente da un Piano Attuativo, quindi, il Masterplan disegna strategie e stabilisce elementi di invarianza, allo scopo di garantire l'interesse pubblico ma anche di rendere possibile lo sviluppo futuro delle aree con un elevato grado di flessibilità, rispetto ad una vita urbana in costante e rapida trasformazione.

Il Masterplan, quindi, dovrà essere capace di disegnare soluzioni in merito al sistema dell'accessibilità, degli spazi e servizi pubblici e di interesse generale, del disegno del verde ed in relazione ad essi dovrà testare l'elevata flessibilità degli approcci morfologici e insediativi differenti garantendo le compatibilità ambientali e di rispetto dei vincoli e verificando gli scenari di fattibilità nel tempo e a costi sostenibili.

La finalità del Concorso non è, quindi, la redazione di elaborati analoghi ad un "Piano attuativo" né un progetto planivolumetrico dell'area, bensì la rappresentazione di una strategia di rigenerazione, con particolare riferimento alle aree pubbliche, le connessioni e le infrastrutture verdi, dimostrando sia il



raggiungimento degli obiettivi generali che la resilienza nel tempo, al mutare degli scenari socio-economici della città.

16.2 La formazione dell'ADP e l'ascolto delle comunità locali

I contenuti dell'attuale AdP sono il portato di un lungo iter durato dodici anni, dal 2005 al 2017, scanditi da tre differenti fasi. L'atto di promozione del 2007, sottoscritto da Comune di Milano, Ferrovie dello Stato e Regione Lombardia, formalizzò per primo i termini per la riconversione funzionale degli scali dismessi e per il potenziamento del sistema ferroviario milanese, prevedendo una nuova linea di trasporto locale lungo la cintura ferroviaria, inclusa poi nel PGT del 2010 con il nome di circle line. L'ipotesi di accordo sottoscritta del 2015, non ottenne la ratifica da parte del Consiglio Comunale. In essa si confermava il quadro generale degli obiettivi dell'accordo, approfondendo però gli impegni sul fronte infrastrutturale e le destinazioni d'uso, con un ridimensionamento delle quantità edificabili iniziali.

L'AdP è stato siglato nel giugno del 2017 dagli stessi aderenti alla promozione di dieci anni prima, a cui si è aggiunta la società di gestione immobiliare Savills Investment Management S.G.R. S.p.A. per conto del "fondo Olimpia", proprietario di una porzione dello scalo Farini. Il documento in vigore costituisce un'evoluzione di quello proposto nel 2015, di cui riprende l'impostazione complessiva integrandola e perfezionandola con diverse indicazioni di natura funzionale, qualitativa e metodologica derivate anche da una serie consistente di dibattiti pubblici di approfondimento a cui hanno partecipato complessivamente più di 60.000 persone.

Il Consiglio Comunale, in questa occasione, ha affidato a due documenti – una delibera (AdP All. R) e una mozione (AdP All. Y) – i propri indirizzi di rigenerazione urbana inerenti i sette scali. L'AdP nel giugno 2017 si è integrato con il documento di visione strategica (AdP All. U) che ha inquadrato i contenuti tematici dell'ADP in una prospettiva strategica rispondente agli indirizzi del Consiglio Comunale espressi durante l'iter di approvazione.

L'ascolto della cittadinanza, risultato prioritario durante l'ultima fase, fu avviato da un gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DASU) del Politecnico di Milano, su mandato del Comune, già tra il 2013 e il 2014 in preparazione dell'accordo del 2015. Mentre questa prima occasione aveva coinvolto in workshop tematici una selezione di enti e associazioni locali particolarmente rappresentativi degli interessi dei quartieri limitrofi agli scali, alla ripresa delle consultazioni, tra febbraio e maggio del 2017, vennero organizzati dai nove Municipi – sempre con la consulenza del DASU – 19 nuovi incontri con i cittadini e le parti politiche, secondo diverse modalità di coinvolgimento e di approfondimento. Le indicazioni e le aspettative sul futuro sviluppo degli scali emerse in quelle sedi sono state raccolte in due documenti di sintesi allegati all'AdP (AdP All. K e AdP All. K bis). I lavori sono stati articolati secondo cinque linee tematiche, concernenti il trattamento dei bordi e delle connessioni interne ed esterne, la natura e le vocazioni degli spazi aperti, i tipi e la portata dei servizi attesi, le funzioni da insediare, in una prospettiva anche metropolitana, e gli usi temporanei per una prima restituzione di queste aree alla città.

16.3 Scali Milano: il processo partecipato e i 5 scenari

Il 15, 16 e 17 Dicembre 2016, allo Scalo Farini, si sono celebrati 3 giorni di workshop, a cui hanno partecipato circa 2 mila cittadini oltre a associazioni, esperti, istituzioni.

Nel workshop, cinque Gruppi di lavoro guidati da architetti di fama internazionale hanno coordinato tavoli di lavoro e team di progettazione su temi specifici, con particolare attenzione all'interconnessione tra le aree, al disegno delle zone verdi, all'incremento dell'edilizia sociale. Gli stessi team hanno poi rappresentato alla città cinque scenari di rigenerazione dei sette Scali, fornendo così ulteriori argomenti di discussione ed analisi, con presentazioni pubbliche ed assai affollate.

L'elaborazione di tali scenari ha avuto un ruolo esplorativo dei temi di progetto ed è stata funzionale allo



Scalo Farini : Francesco Radino, 2018, Fondazione Aem - Gruppo A2A, Milano



Scalo Farini



svolgimento della consultazione pubblica e non devono essere considerati cogenti in questa fase di elaborazione del Masterplan.

Le informazioni e documentazioni del workshop e dei 5 scenari sono reperibili presso <http://www.scalimilano.vision/#home>

16.4 I servizi pubblici e di interesse generale: esiti delle consultazioni pubbliche

Gli scali Farini e San Cristoforo costituiscono – con quello di Porta Romana – le aree di trasformazione più grandi del sistema ferroviario in dismissione. In virtù della loro consistenza e della loro accessibilità, presente e futura, i documenti di indirizzo del Consiglio Comunale (AdP All. R e AdP All. Y) li hanno indicati “...come localizzazioni privilegiate per l’insediamento di funzioni pubbliche e di servizio” (AdP All. Y).

Nel caso dello scalo Farini, durante le consultazioni pubbliche sono state espresse diverse ipotesi e richieste che tengono conto dell’ampio potenziale dell’area: grazie alle connessioni di livello metropolitano è stato sottolineato che il grande parco previsto sui due terzi della superficie “...potrebbe anche ospitare attività innovative di carattere produttivo” (AdP All. Y) o connotarsi per attività di ricerca scientifica e tecnologica (AdP All. K) o di servizi connessi all’artigianato (AdP All. Kbis). Sono stati proposti anche servizi di livello cittadino per il tempo libero, come la Cittadella dello Sport, o della Salute, e la Cittadella della Musica (anche in considerazione dell’attuale funzione ospitata da Villa Simonetta), e in più casi è stato chiesto che il futuro parco fosse destinato specialmente a famiglie e bambini, prevedendo attività di edutainment (AdP All. K e Y). Dai quartieri limitrofi è venuta la richiesta di servizi alla scala locale (AdP All. K), come una biblioteca e un polo scolastico (scuole secondarie di secondo grado), strutture per anziani e giovani, centri di aggregazione con cinema e teatro e sedi per le associazioni, da integrare con le attività del parco e le altre funzioni di scala superiore.

Per lo scalo San Cristoforo, che sarà interamente destinato a verde pubblico, è proposto invece un ruolo di tipo prevalentemente ecologico e naturalistico, con una funzione di riconnessione ambientale e paesaggistica alla scala sovracomunale sia in senso trasversale, ossia nord-sud, che longitudinale, con la creazione di un parco lineare fino a Porta Genova (“Parco lineare del Naviglio Grande”, AdP All. K). La previsione di una fermata della linea 4 della metropolitana interconnessa alla stazione ferroviaria di piazza Tirana e la presenza del naviglio hanno inoltre suggerito la possibilità di creare un nodo intermodale – ferro, bicicletta, acqua – che possa servire anche come porta verso il sistema del Parco Agricolo Sud. Anche in questo caso dall’ascolto della cittadinanza sono emerse richieste alquanto specifiche circa le vocazioni multifunzionali della grande area verde, che dovrebbe ospitare attività legate ai giovani e allo sport, anche di tipo nautico, un orto botanico e una serie di servizi per il quartiere, riutilizzando in particolare la struttura abbandonata della ex stazione delle auto-cucette.

16.5 Innovazione ed ecologia al servizio del futuro

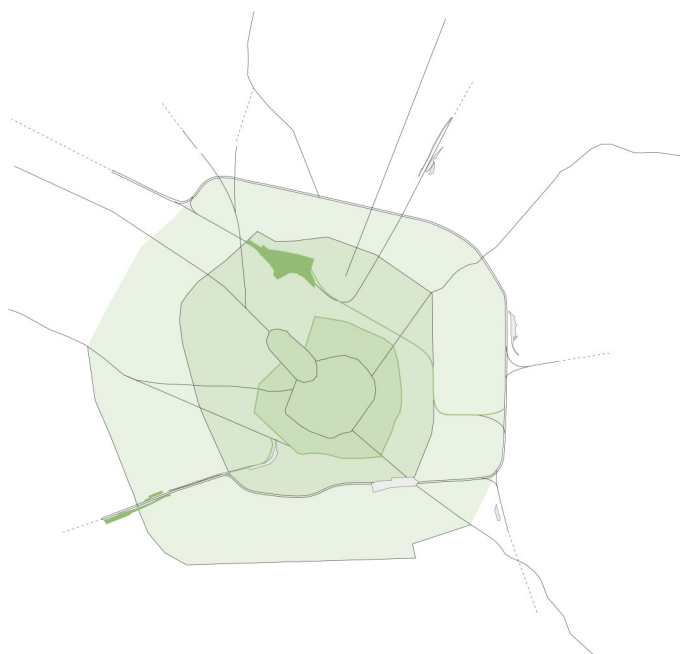
La strategia di rigenerazione degli Scali trae linfa dalle scelte urbanistiche generali di Milano e dei promotori del Concorso, i quali ritengono che una forte politica di riduzione del processo di consumo dei suoli passa dalla rigenerazione di aree urbane in cui i suoli siano già urbanizzati. Il fine dichiarato comprende sia la ri-naturalizzazione di suoli compromessi che il loro riuso, ad uso diverso dal passato, a vantaggio della vita della città. Del resto, i dati di inquinamento dell’area urbana milanese e degli effetti dell’isola di calore ci dicono che i progetti di rigenerazione devono creare le condizioni per invertire processi degenerativi connessi tanto ai cambiamenti climatici quanto a progetti passati, indifferenti alle questioni ambientali.

Il Masterplan dovrà tenere conto di questo approccio generale, non per promuovere soluzioni di dettaglio, bensì perché nel tracciare la strategia progettuale dei futuri sviluppi, si creino le condizioni perché l’insediamento di vita ed attività nell’area abbiano un effetto positivo e non carichino la città di ulteriori pesi in termini di consumo energetico, inquinamenti di varia natura, rifiuti, problemi di accessibilità,

sprechi idrici. La realizzazione futura di progetti di insediamento nella Zona Speciale Farini avverranno quando alcune regole saranno già state innovate, come ad esempio gli edifici NZEB, ma la sfida è la capacità di immaginare la città futura in termini di mobilità, ciclo dei rifiuti, gestione delle acque e del verde, produzioni energetiche: per questo alcune scelte strategiche generali, riservate al Masterplan, orienteranno lo sviluppo dell'area promuovendone la sostenibilità ambientale al di là ed oltre le regole vigenti.



La cintura e la relazione con l'area metropolitana



Tra centro e periferia

17. L'Accordo di programma: obiettivi, strategie e tematiche

17.1 La cintura e lo sviluppo delle relazioni con l'area metropolitana

La trasformazione degli scali innesca lo sviluppo e la ri-funzionalizzazione della linea di cintura da Stephenson a San Cristoforo ridefinendo così un nuovo rapporto tra città e ferrovia con collegamenti gestiti alla scala urbana superando l'attuale assetto radiale verso un sistema a rete e policentrico. Questo sarà possibile attraverso collegamenti caratterizzati dall'aumento delle frequenze, dalla creazione delle necessarie stazioni di interscambio, dei collegamenti con i poli d'interesse e tra le funzioni di interesse strategico.

A scala locale, la cintura ferroviaria diventerà anche un sistema di accesso e di connessione attraverso la riconnessione di percorsi pedonali, piste ciclabili, strade e soprattutto spazi pubblici. In questo quadro tutti gli interventi di Masterplan proposti dovranno considerare come invariante la giacitura dei binari esistenti evitando ogni tipo di spostamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Il potenziamento del servizio ferroviario urbano tramite la futura circle line offre inoltre l'occasione di integrare maggiormente le reti di trasporto pubblico di Milano intensificando i nodi di interscambio e le relazioni tra l'ambito cittadino e il territorio metropolitano, che nel prossimo decennio sarà interessato dallo sviluppo di nuove centralità di importanza regionale e nazionale, come la 'Città della salute' a Sesto San Giovanni e lo "Milan Innovation District" presso Expo.

Anche nelle linee tematiche deliberate nel 2016 dal Consiglio Comunale (AdP All. R) e riprese nella successiva mozione del 2017 (AdP All. Y) si richiama la necessità, nel promuovere i processi di rigenerazione urbana degli scali, di coniugare le istanze locali con una visione di area vasta, anche individuando, oltre alle connessioni ecologiche e al sistema degli spazi verdi, opportuni servizi e funzioni strategiche e di eccellenza che si confrontino con tale scala di riferimento.

In tale prospettiva, per esempio, le nuove destinazioni d'uso dello scalo Farini potrebbero essere considerate in funzione e a complemento delle importanti trasformazioni che, lungo la direttrice del Sempione, vedono connessi senza quasi soluzione di continuità i più consistenti e recenti episodi di trasformazione urbana dell'area metropolitana: dal polo terziario di Porta Garibaldi a quello universitario della Bovisa, fino al nuovo polo fieristico di Rho - con il già menzionato futuro insediamento del parco scientifico-universitario - e a quello commerciale di Arese nel cuore del dinamico comparto sovracomunale del Nord Ovest milanese.

E' quindi importante verificare l'approccio ai contenuti del Piano Strategico Metropolitano Milanese di cui al <http://www.cittametropolitana.mi.it/PSM/>

17.2 Riconnettere centro e periferie.

La rigenerazione degli Scali è un'occasione unica di ricucitura di parti della città separate dal fascio dei binari e dai muri di recinzione.

Tale cesura è stata causa di divisioni anche sociali, del confinamento di abitanti in aree marginali e con problemi di sicurezza, di qualificazione negativa delle "periferie" al di là della ferrovia.

Perciò "la continuità delle strade, delle piste ciclabili, delle connessioni pedonali, e del sistema dello spazio pubblico in generale, dovrà essere l'aspetto fondante dei futuri progetti su queste aree, non solo per portare a compimento il disegno della rete di mobilità, ma per ricucire le relazioni urbane e sociali interrotte." (AdP All. U - Documento di visione strategica)

Il Masterplan e la successiva pianificazione attuativa, quindi, dovranno non solo tenere conto delle voca-



zioni esistenti e di nuove funzioni attrattive per i nuovi quartieri, ma anche promuovere l'integrazione con l'esistente grazie anche a nuove connessioni urbane, declinate in tutte le loro differenti tipologie.

Gli spazi pubblici, a verde e ciclopedonali saranno protagonisti dell'opera di ricucitura, assieme ad un progetto razionale di inter-modalità dei trasporti, applicando principi innovativi di Accessibilità Universale.

17.3 Incrementare il verde e lo spazio pubblico

Anche Milano, come molte città europee stanno facendo, è chiamata ad offrire un livello superiore di qualità della vita attraverso una nuova generazione di spazi aperti, che nella sua consueta densità urbana si focalizza sulla rigenerazione di siti dismessi o abbandonati quali gli scali ferroviari. La dimensione stessa degli scali si configura come opportunità unica per ricucire interi quartieri, fornire nuovi servizi ed infrastrutture per lo più verdi, capaci di esprimere l'esigenza principale di una nuova natura urbana. La sfida della riduzione dell'inquinamento dell'aria è inoltre rappresentato dalle strategie e azioni per dotare la città di più verde e aumentarne la biodiversità, tra queste il piano di forestazione dell'area metropolitana. La rigenerazione degli scali ferroviari dismessi, e in particolare di quelli di Farini e San Cristoforo costituisce una risorsa strategica per raggiungere questo obiettivo.

La premessa urbanistica della rigenerazione degli Scali è la grande opportunità che ha Milano di dimostrare come si possa ripensare la città senza consumare nuovo suolo, anzi risanando e ri-naturalizzando grandi superfici. Sono proprio questi spazi pubblici ed aperti, di grandi dimensioni, la nuova infrastruttura diffusa che sostituisce il sedime del "ferro" e su cui si fondano le nuove connessioni e relazioni urbane, quelle dei quartieri preesistenti con i nuovi.

Il Documento di visione strategica dell'AdP sottolinea che "se si pensa alle proporzioni di queste aree e al fatto che la loro più ampia parte sarà destinata ad aree verdi, si può facilmente intendere il potenziale di questa opportunità di cambiamento, e il possibile impatto. In questo senso va interpretata la necessità di restituire un ruolo fondamentale allo spazio pubblico: da mero spazio risultante del rapporto tra vuoto e costruito, a sistema urbano di relazione, infrastruttura sociale di scala metropolitana, struttura portante della vita pubblica della città."

Il tema della pianificazione degli spazi aperti nelle aree degli scali ha coinvolto il dibattito pubblico e gli esperti durante le ultime fasi del processo che ha portato alla redazione dell'AdP, ma anche oltre nei lavori di aggiornamento del PGT.

Durante i workshop pubblici avvenuti a dicembre 2016, il tavolo di lavoro "La città del verde" ha espresso l'indubbia necessità di un verde ampio, esteso e sistemico. Un sistema di spazi aperti il più possibile interconnessi tra loro al fine di garantire la continuità di fruizione, articolati in tipologie con differenti gradienti di naturalità e al cui interno possano svolgersi diverse funzioni, divenendo elemento connettivo della vita sociale urbana.

Questi principi vengono ripresi dal workshop, che identifica 6 strategie per incrementare il verde e lo spazio pubblico e implementare una nuova infrastruttura ecologica e sociale:

- ⇒ Rinverdire la città. Verde esteso, consistente e connesso.
- ⇒ Risarcire l'ambiente. Verde a supporto dei servizi ambientali.
- ⇒ Identità, qualità, bellezza, naturalità. Il verde cuore della vita pubblica.
- ⇒ Verde fruibile, ricco e confortevole.
- ⇒ La scala umana. Centralità della strada e del piano terra.
- ⇒ Vitalità, accessibilità e sicurezza. L'offerta commerciale e di servizi.

Durante la serie di incontri per la revisione del PGT di Milano promossi dal Comune a maggio 2018, sono state individuate alcune strategie preliminari di rilevanza particolare per il progetto dello spazio aperto: connettere Milano, la città metropolitana, il mondo, ovvero lo sviluppo della Milano del 2030 sarà ne-

cessariamente incentrato sul rapporto tra pianificazione urbanistica e mobilità, al fine di costruire una città fortemente accessibile, che riesca a definire un equilibrio effettivo tra domanda di mobilità, qualità della vita e sostenibilità ambientale; una città green, vivibile, resiliente. La Milano del 2030 sarà molto più verde, grazie al nuovo Parco Metropolitano e ai 7 nuovi parchi all'interno degli scali, oltre agli altri progetti che ancora non si possono prevedere.

Il paesaggio come infrastruttura verde e sociale nel processo di trasformazione degli scali ferroviari milanesi assume un'importanza strategica per gli impatti positivi che avrebbe sui seguenti aspetti della quotidianità urbana:

- ⇒ Efficientamento delle risorse (gestione idrica integrata, controllo del consumo di suolo, diminuzione delle distanze, aumento dei servizi di prossimità); riduzione dei costi di gestione urbana, anche mediante sperimentazione di partenariato pubblico-privato.
- ⇒ Adattamento al cambiamento climatico (tutela della salute umana, mitigazione degli effetti nocivi del surriscaldamento globale, miglioramento del microclima urbano).
- ⇒ Implementazione e rafforzamento della rete ecologica comunale (aumento della biodiversità e della connettività, maggiore efficienza degli ecosistemi nell'erogazione di servizi ambientali).
- ⇒ Miglioramento della qualità urbana (tutela e valorizzazione attiva del patrimonio storico-culturale, creazione di spazi urbani attrattivi, vitali, sicuri e sostenibili nel tempo).
- ⇒ Arricchimento dell'offerta di spazi pubblici adatti alle nuove esigenze dei cittadini (utenti di generazioni e culture diverse, desiderio di contatto con la natura, digitalizzazione, multifunzionalità).

17.4 Gli scali leva dello sviluppo sostenibile

Come hanno dimostrato i risultati dello studio Rotaie Verdi allegato all'AdP, lungo i binari degli scali esiste una biodiversità sorprendente. Le varietà di specie vegetali presenti all'interno degli scali e lungo la cintura ferroviaria sud sono ben 368, pari all'81% del totale noto in tutta la città. Altrettanto ricca è la varietà di invertebrati (64 specie e sottospecie), in particolare di insetti; anche la presenza di anfibi, rettili, uccelli e mammiferi è variegata e comprende specie protette come il rospo smeraldino, alcuni rapaci e uccelli migratori. La realizzazione di una connessione ecologica continua tra gli scali consentirebbe la creazione di un corridoio di biodiversità urbana unico nel suo genere, garantendo la sopravvivenza delle specie e di conseguenza l'efficienza degli ecosistemi e dell'intero apparato urbano.

Ciò vale soprattutto per l'area di San Cristoforo che si presta a essere trasformata in un nodo della rete ecologica tra l'urbanizzato e il Parco Agricolo Sud, andando ad implementare la superficie di territorio che ospita gli ecosistemi tipici della campagna lombarda.

La riconversione ambientale delle aree di rispetto ferroviarie potrebbe essere finalizzato anche al miglioramento delle condizioni ecologiche dei suoli e delle acque, attraverso l'utilizzo della vegetazione come elemento di bonifica (fito-bonifica), fungendo al contempo da elemento di qualificazione del paesaggio urbano. I nuovi parchi che si potranno realizzare con lo sviluppo urbanistico degli scali ferroviari dismessi garantiranno un sistema di aree a verde articolato, diffuso e integrato alla città e al territorio.

17.5 Il parco come luogo di attività e socialità

Il fenomeno della digitalizzazione sta rivoluzionando il concetto di città, portando alla creazione di luoghi in cui le persone si incontrano e creano comunità temporanee, rendendoli venues della rete digitale oltre che spazi fisici. Lo spazio pubblico e in particolare il parco assumono quindi nella città contemporanea un carattere dilatato ma anche un forte ruolo sociale in quanto luoghi di aggregazione e confronto diretto; in esso la natura o, perlomeno, il senso di naturalità degli spazi verdi urbani, rende possibile la riappropriazione della scala umana.

Il parco urbano, oltre ad avere una fondamentale funzione ecologica, proprio perché luogo delle relazio-

ni, è spazio pubblico inclusivo, aperto a tutti, e deve offrire spazi adatti a culture, età e vocazioni diverse. Sia a livello spaziale che funzionale, il programma del parco deve rivolgersi a un'ampia fascia di utenti e prevedere un'offerta continuativa durante tutti i periodi dell'anno per assicurarne l'autosostentamento, la cura civica e la sicurezza.

Il parco diventa attrattore di livello urbano, metropolitano e internazionale attraverso l'apertura a grandi vocazioni pubbliche che creano identità e senso di appartenenza da parte della comunità:

- ⇒ Cultura: inserimento in un circuito di spazi culturali metropolitani.
- ⇒ Memoria: reinterpretazione della storia per identificare i caratteri e le potenzialità del luogo.
- ⇒ Arte ed eventi: parco come incubatore artistico e piattaforma per esposizioni, laboratori, ker-messe, grandi eventi e format internazionali.
- ⇒ Le sinergie con servizi, istituzioni culturali e nodi di accessibilità del trasporto pubblico e della mobilità lenta a scala metropolitana accrescono le potenzialità di interazione tra cittadini e aree verdi, facilitandone l'inserimento nell'offerta ricreativa della città e aumentandone l'attrattività.

17.6 Lo spazio pubblico come elemento strutturante dei nuovi quartieri

In relazione alla necessità di garantire un elevato grado di flessibilità delle funzioni, del loro posizionamento ed aggregazione, dei tempi e dei modi con cui verranno trasformati gli scali, la previsione della struttura degli spazi aperti e dello spazio pubblico, con le sue qualità e vocazioni, risulterà strumento importante - come in analoghe esperienze internazionali - per definire le caratteristiche morfologiche e formali e assicurare una coerente correlazione tra le diverse occasioni di intervento e la loro coesione reciproca fino al completamento del processo di trasformazione delle aree. La trama di piazze, strade e aree verdi, con la loro gerarchia di nodi, tramiti e connettivi formerà quindi la base del Masterplan e l'orientamento per il futuro sviluppo dell'area.

Dalle consultazioni con i cittadini (AdP All. K, AdP All. K bis) e soprattutto da parte del Consiglio Comunale (AdP All. Y) sono derivate indicazioni alquanto precise rispetto alla natura degli spazi pubblici da prevedere negli scali. Tanto nella progettazione dei margini in continuità con i quartieri confinanti, quanto nell'allestimento dei nuovi spazi aperti, in particolare quelli a verde, gli aspetti qualitativi del disegno urbano e del paesaggio non sono considerati di importanza inferiore rispetto a quelli quantitativi. Agli spazi pubblici è richiesto di essere sicuri e inclusivi, adatti ad accogliere ed esprimere una ricca varietà di attività e modi d'uso, contribuendo alla complessità funzionale e sociale auspicata nei futuri interventi.

Le strade, come le piazze e le aree verdi, vanno intese prima di tutto come infrastrutture della socialità piuttosto che aree a standard o manufatti per la mobilità. La strada, la ricchezza funzionale dei piani terra, la permeabilità di spazi capaci di accogliere attività e socialità, sono la chiave per realizzare quartieri accessibili, e sostenibili. La strada quindi come principio ordinatore del nuovo tessuto urbano.

17.7 Complessità e integrazione

L'AdP, all'articolo 6, stabilisce che "...le urbanizzazioni degli interventi dovranno non solo servire i nuovi insediamenti ma anche garantire la ricucitura e il completamento delle reti e dello spazio pubblico esistenti, finalizzati a superare l'effetto di frattura generato dalla presenza degli scali ferroviari nel contesto urbano". Gli interventi di trasformazione dunque non si devono limitare a riconvertire a nuovi usi aree oggi dismesse o sottoutilizzate, ma devono essere pianificati con l'obiettivo specifico di ricomporre le parti di città ai loro margini, integrandole anche dal punto di vista infrastrutturale, morfologico, funzionale e sociale.

I programmi di rigenerazione devono quindi sapere leggere attentamente e in maniera multidimensionale il contesto di questi ambiti per aprirsi a essi, avendo a modello in special modo e reinterpretando

la vitale complessità di forme e modi d'uso della città consolidata lungo il confine interno della cintura ferroviaria. La commistione delle destinazioni d'uso, specialmente ai piani terra, e l'articolazione dello spazio pubblico costituiscono in particolare due principi progettuali fondanti da considerare nelle relazioni tra le nuove parti e quelle esistenti, così come la pluralità di abitanti e utenti e la facilità degli spostamenti pedonali, ancora offerta da molte porzioni degli insediamenti del primo novecento.

La permeabilità dei tessuti e dell'architettura dei margini, la continuità della trama degli spazi aperti e l'eterogenea complementarietà delle funzioni rispetto al contesto sono pertanto requisiti da assicurare ai nuovi interventi perché gli ex scali, da vuoti urbani, si trasformino in eccezionali occasioni di riconnessione tornando a essere a tutti gli effetti parti integranti della città.



Riconnettere

18. Le aree di progetto

18.1 Cenni storici

Il cosiddetto Scalo Farini altro non è che l'ampliamento novecentesco del preesistente "Scalo Merci a piccola velocità" di Porta Garibaldi. In seguito alla statalizzazione delle ferrovie italiane si decide di ridisegnare la linea di cintura, che mantiene inalterato il solo tratto sud. Nel 1911 entra in funzione lo scalo Farini, successivamente e progressivamente ampliato.

Infatti è con il Piano Pavia-Masera che compare nella cartografia la perimetrazione dell'attuale Scalo con la dicitura "nuovo scalo merci", con attorno i nuovi tracciati viari della città futura, quando ancora è per lo più campagna.

Negli anni '30 l'area ha l'assetto definitivo e morfologico che vediamo oggi, compreso il cavalcavia Bacula: infatti la statalizzazione delle Ferrovie ai primi del '900 ha indotto un notevole lavoro di ampliamento dell'anello ferroviario milanese, compresa la realizzazione della nuova Stazione Centrale: opere sospese o ritardate dalla Prima Guerra Mondiale che hanno trovato conclusione nel decennio successivo.

Lo stesso vale per la Stazione San Cristoforo, funzionale alla Ferrovia Milano – Vigevano: anch'essa compare come nuova stazione nel Piano Masera. Qui il progresso della città attorno sarà più lento, trovando un assetto definitivo solo negli anni '90.

18.2 La ferrovia a Farini e San Cristoforo, attualità e prospettive

La realizzazione dei collegamenti ferroviari della città di Milano, nel XIX secolo, ha rappresentato l'elemento di innesco della transizione da un sistema economico-sociale di area urbana ristretta ad una proiezione più vasta, che da principio ha consentito l'approfondimento dei legami con altri centri urbani preesistenti ed in seguito ha strutturato la rete ferroviaria come spina dorsale di un sistema metropolitano di area vasta, con lo sviluppo della cintura di hinterland in stretta e interdipendente connessione col tessuto urbano originario.

L'Infrastruttura ferroviaria, sviluppatasi ai margini dell'abitato sia per assolvere alle esigenze di mobilità sia in relazione alle proprie necessità industriali di funzionamento e mantenimento, ha da subito richiesto una considerevole assegnazione di territorio, mediante l'infrastrutturazione di aree comunemente e collettivamente denominate Scali Ferroviari. Tali aree, centri industriali e logistici rilevanti negli anni passati, hanno subito dapprima un processo di inglobamento nel tessuto urbano, in forte crescita anche a motivo dell'apporto delle funzioni e dell'occupazione che venivano assolte proprio in tali impianti ferroviari. Dagli anni '90 tali scali sono stati progressivamente dismessi, a seguito dell'aggiornamento tecnologico del sistema ferroviario e della logistica, che ha richiesto la costruzione di nuovi poli in contesti più decentrati. Le aree degli scali dismessi, localizzate a cerniera tra centro città e periferia, costituiscono perciò ad oggi delle interruzioni all'interno del tessuto edificato e dello spazio pubblico.

Rientrano all'interno dell'ADP diversi scali tra cui quelli oggetti del Concorso: "Scalo Farini" e "Area Ferroviaria di Milano San Cristoforo".

Nella redazione del Masterplan si dovrà tenere conto delle fasce di rispetto di 30 metri dal sedime dei binari, entro le quali, ad esempio, non può essere edificato alcunché né piantumati alberi di alto fusto (rif. DPR 753/80).

Bisogna altresì tenere conto che le Aree Strumentali (vedi tav. A.2) saranno il risultato della futura riduzione del sedime ferroviario, che avverrà nei tempi consoni alle esigenze del trasporto ferroviario.



18.3 Lo scalo Farini: la ferrovia oggi e in futuro

La dismissione di molte funzioni ferroviarie industriali nell'area di Farini non ha compromesso l'accessibilità ferroviaria all'ambito, che continuerà ad essere attraversato da linee ferroviarie. In particolare, l'accessibilità dell'area è aumentata dagli anni '90, quando sono state attivate la linea Passante Ferroviario e, in piena area Farini, la stazione di Milano Lancetti.

Lancetti è la prima stazione sotterranea della linea Passante che si incontra provenendo da nord-ovest ed è la prima che consente l'interscambio tra i treni della rete delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Nord. Si situa alla confluenza della linea delle Ferrovie dello Stato, proveniente da Certosa, e quindi da Novara e Gallarate, con quella delle Ferrovie Nord proveniente da Bovisa, e quindi da Saronno e dalla Brianza. I due rami ferroviari, partendo dalle rispettive stazioni di superficie, si interrano fino a circa 20 metri di profondità, per unirsi in prossimità del cavalcavia Bacula, conosciuto come "Ponte della Ghisolfa" e sottopassando poi l'intera area oggetto del presente Concorso, proseguendo con interscambio alla stazione di Milano Porta Garibaldi (M3, M5, altri servizi regionali) ed attraversando tutta la città connettendosi con tutte le linee metropolitane.

La stazione Lancetti, collegata in uscita dall'area solo lato nord, ha rivoluzionato la mobilità di un vasto spazio urbano, ricco di terziario e residenza, precedentemente servito solo da mezzi pubblici di superficie.

La stazione Lancetti si caratterizza per le dimensioni notevoli, ben maggiori delle altre stazioni sotterranee, dovute al fatto che si tratta di una stazione di diramazione ed è quindi costituita da quattro binari. Il mezzanino, organizzato con uno spazio ampio e luminoso, caratterizzato dal colore verde di parte della copertura e dei sostegni verticali, è facilmente trasformabile per l'integrazione con un accesso preferenziale e diretto dal cuore dall'area oggetto di Concorso. Un'altra caratteristica di questa stazione è data dai lucernari, ampi fori sormontati da strutture metalliche che sorreggono delle coperture trasparenti che consentono alla luce di penetrare dalla superficie fino al mezzanino nei punti di accesso alla stazione. Tali soluzioni architettoniche andranno integrate o sostituite nel processo di ridefinizione dell'area. Una parte degli spazi interrati è predisposta per funzioni di parcheggio, mai sviluppate per la mancanza di urbanizzazione delle aree ferroviarie dismesse. Le ampie dimensioni degli spazi interrati del mezzanino sono a disposizione per eventuali spunti di utilizzo per attività commerciali o sociali connesse alla trasformazione di Scalo Farini.

Pertanto la stazione Lancetti, che caratterizza in maniera determinante l'accessibilità e la mobilità della parte nord dell'area oggetto di Concorso, si pone come complemento e completamento del maggiore polo di mobilità dell'area: quello della stazione di Milano Porta Garibaldi, comunque sito a distanza pedonale dall'altra estremità dell'area.

La stazione Lancetti ad oggi non sviluppa ancora appieno le proprie potenzialità di mobilità, in quanto il raggio di attrattività copre un settore urbanizzato solamente per la parte nord. L'urbanizzazione delle aree oggetto di Concorso porterà un incremento di utenza potenziale, ed è quindi importante che siano completate le dotazioni di interscambio con altri mezzi di trasporto, tradizionali e di mobilità dolce. Sarà opportuno perciò porre in atto interventi per facilitare le possibilità di interscambio con bici, linee urbane, car sharing, taxi, facendo diventare lo scalo il centro di una rete di percorsi pedonali protetti, di modo che, in analogia alle soluzioni architettonico-urbanistiche di maggiore pregio, l'area riqualificata sia un ambiente valorizzato dall'assenza di trasporto privato e a misura d'uomo, con connessioni ciclo-pedonali che garantiscano un avvicinamento alla fermata lungo percorsi facilmente identificabili, protetti e piacevoli.

La ferrovia si porrà quindi come elemento essenziale per rigenerare in qualità l'area se si avrà l'accortezza di favorire l'utilizzo del trasporto collettivo mediante una connessione efficace con il nuovo tessuto urbano e con i servizi di trasporto pubblico di superficie che oggi costeggiano l'area. Si realizzerà un interscambio facilitato tra i diversi sistemi di trasporto pubblico che interessano l'area, sviluppando così funzioni di hub di mobilità che costituiranno una nuova centralità nello spazio cittadino.



18.4 Area Ferroviaria di Milano San Cristoforo

La stazione di San Cristoforo si trova in Piazza Tirana, in corrispondenza del quartiere Lorenteggio – Giambellino, sulla linea Milano-Mortara-Alessandria. La stazione è stata costruita nel 1870 e verso la metà del XX secolo si sono avviati progetti di trasferimento di attività ferroviarie di supporto. Per quanto successivamente non attuati, tali progetti hanno di fatto mantenuto liberi ampi spazi che oggi possono essere ripensati e svolgere una funzione strategica nel disegno della città

La stazione è oggi utilizzata da relazioni di carattere regionale e suburbano, con utenza per lo più in transito. Con l'attivazione della linea metropolitana M4, che sarà direttamente interconnessa alla stazione, si configurerà come polo di mobilità di interscambio. Inoltre la stazione, ad oggi accessibile solo lato Nord, afferirà ad un corridoio di mobilità pedonale che ne aprirà l'accesso anche a Sud, all'Alzaia del Naviglio Grande e, mediante un'opera di attraversamento dello stesso, alla parte di città afferente a via Lodovico il Moro e a Piazzale Negrelli. (vedi in Apparatî grafici: B.2 schemi M4 San Cristoforo).

Lo scalo San Cristoforo rappresenta un importante tassello di un progetto strategico di miglioramento. La rigenerazione delle aree dello Scalo di San Cristoforo può inoltre rappresentare l'opportunità per un privilegiato collegamento con il sistema verde del Parco Sud e del Parco delle Cave. Un'infrastruttura di natura e di servizi per il tempo libero in grado di realizzare connessioni di sistema su vasta scala, aumentando le possibilità della mobilità dolce con la rete ciclabile. Un programma organico per innescare un rilancio turistico attento alle tematiche dell'ecologia e al rapporto dell'area con il Naviglio Grande. Le aree messe a disposizione in adiacenza alla stazione hanno la determinante funzione di supporto e di interscambio tra mezzi pubblici e ciclo-pedonalità, con anche opportunità turistiche di trasporto per via d'acqua. La stazione potrà quindi assumere il ruolo di porta tra parco e città ed essere il punto di accesso per l'utenza urbana e suburbana veicolata dai servizi ferroviari.

18.5 Descrizione dell'area di intervento

Scalo Farini

La Zona Speciale Farini, perimetrata come dalle tavole allegate al Bando, è composta da due Unità, di diversa proprietà:

- ⇒ L'Unità Scalo, di proprietà delle società del Gruppo FS, che comprende al suo interno la cosiddetta Area Strumentale, ovvero l'area di sedime dei binari ferroviari che rimarranno in attività, che la dividono in due parti il cui collegamento è uno degli obiettivi del presente Concorso.
- ⇒ L'Unità Valtellina, di proprietà di Coima Mistral Fund, al cui interno è presente l'edificio delle ex Dogane, sottoposto a vincolo monumentale.

Le due Unità sono comunque parte della medesima "Zona speciale" e come tali sottoposte a Masterplan unitario: infatti, qualora la proprietà dell'Unità Valtellina procedesse in futuro alla redazione indipendente di Piano Attuativo, lo stesso "dovrà contenere gli elementi di coordinamento con la restante parte della Zona Speciale Farini".

Nella zona speciale Farini il Comune di Milano è proprietario di aree di piccola dimensione.

Scalo San Cristoforo

Lo scalo San Cristoforo rappresenta un importante tassello di un progetto strategico di miglioramento del rapporto fra ferrovia e città: quello esplorato dallo studio Rotaie Verdi, allegato all'ADP. La sfida è quella di un completo rinnovamento delle aree libere gravitanti lungo la cintura ferroviaria, mediante un insieme di azioni sui diversi segmenti in grado di creare un sistema connesso di verde fruibile e verde

funzionale alla continuità ecologica.

La Zona Speciale del San Cristoforo, ed esclusione dell'area strumentale, per la sua forma e l'incidenza in essa dell'Area Strumentale è stata destinata a funzioni a verde, anche attrezzate, la cui realizzazione è associata, come urbanizzazione remota, allo sviluppo dell'Unità scalo della Zona Speciale Farini.

Il progetto e la realizzazione del parco di S.Cristoforo si dovranno inoltre integrare con le realizzazioni superficiali della nuova stazione M4, interconnessa alla stazione ferroviaria.

18.6 Inquadramento urbanistico

Il PGT e l'AdP

Le aree di Concorso sono classificate come di "ristrutturazione urbanistica" e come previsto dall'ADP, le aree oggetto di Concorso sono qualificate come Zone Speciali, comprensive di Aree Strumentali e di Aree di Riqualificazione esterne alle Zone Speciali medesime. Alle Zone Speciali, quindi, si applica la disciplina urbanistica contenuta nelle Norme Tecniche di Attuazione, allegate all'ADP.

Sono definite Zone Speciali le aree destinate a insediamenti misti residenziali, ivi compresi: edilizia residenziale libera convenzionata e sociale, terziari, ricettivi, commerciali, artigianali, attrezzature pubbliche o di uso pubblico e collettivo e funzioni di interesse generale. Sono definite Aree strumentali le aree destinate all'esercizio ferroviario. Sono definite Aree di riqualificazione esterna quelle esterne al perimetro delle Zone Speciali, finalizzate a interventi per sistemare reti, spazi e attrezzature pubbliche, in conformità al PGT vigente.

Ad esse non si applicano, quindi, le previsioni del PGT, se non quelle esplicitamente richiamate dall'ADP. Il perseguimento dei contenuti delle Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio del Documento di piano del PGT prevede la possibilità di scostamento motivato, come ammesso dall'art. 2.6.7. delle NTA dell'ADP

- ⇒ tenere conto degli indirizzi paesaggistici del PGT vigente a Milano, di cui all'Allegato 02 del piano delle Regole;
- ⇒ delle condizioni geologiche, dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di difesa e salvaguardia contenuti nelle relative allegati e tavole del PdR. Vigente a Milano.

Le previsioni relative alla nuova viabilità nell'ambito urbano dello scalo Farini sono state a loro volta approfondite e aggiornate dal PUMS

Unità Farini Scalo e Farini Valtellina

La Zona Speciale Farini dell'ADP è articolata in due Unità, Farini-Scalo e Farini-Valtellina. La prima Unità contiene l'Area Strumentale, che ridisegna il fascio ferroviario, accorpendo le linee e le funzioni strumentali in posizione più baricentrica.

Nella Zona Speciale Farini dovranno essere garantite le seguenti percentuali di verde attrezzato, definito come da art. 2.4.2 delle NTA allegate all'Accordo di Programma ovvero comprensivo di aree pedonali pavimentate ed attrezzate, percorsi, strutture e servizi connessi, spazi sosta per la fruizione del parco.

Unità Farini Scalo *minimo 65%*

Unità Farini Valtellina *minimo 70%*

Nella Zona Speciale Farini potranno essere realizzate le seguenti quantità di S.l.p., definite come da art. 2.2 delle NTA allegate all'Accordo di Programma



Unità Farini Scalo: mq. 362.947 di cui 30% minimo riservato a funzioni non residenziali

Unità Farini Valtellina: mq. 39.513 di cui 50% minimo riservato a funzioni non residenziali

Compresa nella Slp massima della Zona Speciale Farini è prevista una quota minima di Slp destinata a edilizia residenziale sociale così distribuita:

Unità Farini Scalo: mq. 52.170 minimo secondo le tipologie di cui all'art. 2.3.2 delle NTA dell'AdP

Unità Farini Valtellina: mq. 9.878 minimo secondo le tipologie di cui all'art. 2.3.2 delle NTA dell'AdP

Compresa nella Slp massima della Zona Speciale Farini è prevista inoltre una superficie minima di Slp complessiva destinata a edilizia residenziale convenzionata ordinaria così come definita all'art. 2.3.6 così distribuita:

Unità Farini Scalo: mq. 30.213 minimo.

Le aree di riqualificazione esterna

Tali aree sono riferite all' Art.7. dell'AdP. Sono Aree di Riqualificazione che saranno interessate da interventi di sistemazione dello spazio pubblico e di realizzazione di nuove connessioni viarie e ciclo-pedonali

Le aree di riqualificazione esterna Garibaldi, Cenisio e Pecetta non sono oggetto del Concorso, ma i concorrenti dovranno tenere conto delle relazioni e degli effetti del progetto a Concorso, integrandole agli indirizzi da un punto di vista viabilistico e del verde.

Allo scopo di aiutare i concorrenti a comprendere le relazioni tra lo Scalo e le attività di rigenerazione urbana dell'area più vasta nella specifica tavola sono indicate le aree di riqualificazione.

Le aree strumentali

Le Aree Strumentali⁶ (Art. 2.5 NTA AdP) sono aree che rimangono o saranno destinate all'esercizio ferroviario e sono costituite dagli spazi e dai fabbricati destinati alle infrastrutture e agli impianti ferroviari; gli interventi in queste zone, fatte salve le specifiche discipline di settore, sono finalizzati alla riqualificazione delle attrezzature esistenti e delle connessioni, nonché al coordinamento con le trasformazioni urbanistiche da attuarsi nelle Zone Speciali.

Nella redazione del Masterplan si dovrà tenere conto delle fasce di rispetto di 30 metri dal sedime dei binari, entro le quali, ad esempio, non può essere edificato alcunché né piantumati alberi di alto fusto (rif. DPR 753/80).

Bisogna altresì tenere conto che per le Aree Strumentali della Zona Speciale Farini, come descritte alla tavola A.2, è allo studio l'adeguamento del sedime ferroviario attuale, in accordo con una programmazione di lungo termine in via di definizione. La normativa di attuazione dell'ADP prevede determinati margini di flessibilità nella definizione esatta del perimetro.

Le aree strumentali presenti nella Zona Speciale di San Cristoforo verranno interessate dalla riqualificazione della stazione ferroviaria, in coordinamento con il progetto del parco e della stazione M4.

Zona Speciale San Cristoforo

La Zona Speciale San Cristoforo è integralmente destinata a parco pubblico e servizi pubblici o funzioni di interesse pubblico e generale ovvero pari al 100%, al netto delle aree strumentali.

La quantità di S.l.p realizzabile per funzioni urbane è quindi pari a zero.

19. Le aree di intervento nei piani e programmi sovraordinati

19.1 Il PUMS

La programmazione della mobilità è regolata dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) in corso di approvazione. Il PUMS definisce le scelte generali di mobilità e indica, per gli ambiti soggetti a pianificazione attuativa, i tracciati funzionali al completamento delle reti. Il tracciato preciso potrà essere valutato nell'ambito del progetto urbanistico. Lo studio della viabilità e dell'accessibilità alle aree, in particolare, si configura come un'occasione epocale di completamento e ricucitura della forma urbana che attraverso le proposte progettuali dovrà raggiungere i seguenti obiettivi:

- ⇒ Promuovere gli scali come grandi aree per la mobilità attiva (pedonale e ciclistica)
- ⇒ Un'accessibilità multimodale a servizi e poli attrattori principalmente attraverso la molteplicità dei mezzi di trasporto pubblici. Questo significa integrare l'accessibilità attuale realizzando piste ciclabili, parcheggi bici e mezzi in condivisione sfruttando l'alto livello di accessibilità al trasporto pubblico delle aree di progetto.
- ⇒ Contenere le emissioni attraverso un uso ragionato dell'automobile e quindi di gestione della sosta e delle modalità di accesso all'area, favorendo i processi di innovazione tecnologica per la mobilità assistita.
- ⇒ Preservare l'area attraverso uno sviluppo infrastrutturale a minimo impatto ambientale che incentivi i modi alternativi; contenere il consumo di suolo destinato alle infrastrutture che vada di pari passo con un set di soluzioni intelligenti puramente strategiche e gestionali.
- ⇒ Strategie sostenibili per "l'ultimo miglio" di persone e merci, cioè la parte finale del percorso che separa gli snodi principali della mobilità (p.es. il parcheggio di attestamento, la stazione dei treni o la fermata dell'autobus) dalla destinazione finale dell'utente.

19.2 PGTU

Anche il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Milano, attualmente vigente, convalida gli obiettivi generali del PUMS che dovranno costituire la base di riferimento per le proposte progettuali per entrambi i Masterplan di rigenerazione degli scali con particolare riferimento alle seguenti linee di intervento:

- ⇒ Opportunità posta dalla creazione della Città Metropolitana per l'estensione dell'ambito territoriale di pianificazione degli interventi di estensione dell'offerta di interscambio modale
- ⇒ Attuazione della gerarchizzazione della rete stradale grazie alla creazione di aree a "mobilità lenta"
- ⇒ Recupero di superfici stradali attualmente destinate alla circolazione veicolare privata e alla sosta per la protezione della mobilità dolce e per la riqualificazione dell'ambiente pubblico
- ⇒ Attuazione di interventi capaci di promuovere il trasferimento modale e la riduzione dell'uso dell'auto privata senza pregiudicare l'accessibilità urbana e la mobilità delle persone
- ⇒ Aumento della sosta di interscambio come componente essenziale per la promozione del trasferimento modale verso il mezzo pubblico
- ⇒ Miglioramento dell'accessibilità al territorio tramite mezzi pubblici per effetto delle nuove reti di forza in realizzazione.

19.3 Piano d'azione per l'energia sostenibile e il clima

Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 135 del 31/01/2014 sono state approvate le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento di elaborazione del Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) e della relativa valutazione ambientale strategica (VAS).

Il PAES costituisce il documento di pianificazione e programmazione delle politiche per la riduzione delle emissioni di gas serra, che l'Amministrazione Comunale si è impegnata a predisporre nell'ambito dell'iniziativa della Commissione Europea denominata Covenant of Mayor (Patto dei Sindaci).

L'obiettivo del PAES è la riduzione delle emissioni di anidride carbonica di almeno il 20% al 2020, rispetto all'anno di riferimento 2005.

Il PAES, per raggiungere l'obiettivo fissato, agisce sui 5 grandi temi di seguito elencati:

- ⇒ Edifici: attraverso la riqualificazione energetica, la riduzione dei consumi elettrici e delle emissioni, nelle costruzioni del patrimonio pubblico ed in quelle del patrimonio residenziale privato, individuando misure regolamentari, incentivanti e di formazione della cittadinanza
- ⇒ Settore Terziario e Servizi: individuando misure regolamentari, incentivanti di formazione, al fine di attivare azioni per la riqualificazione energetica e la riduzione dei consumi elettrici e delle emissioni nel settore delle imprese
- ⇒ Mobilità e Trasporti: potenziando e rendendo maggiormente efficienti i servizi di trasporto pubblico e favorendo la mobilità sostenibile (ciclabile, elettrica, car sharing ...)
- ⇒ Produzione di Energia da Fonti Rinnovabili: promuovendo ed incentivando l'uso del solare termico, del fotovoltaico e delle pompe di calore geotermiche
- ⇒ Rifiuti: aumentando la frazione di rifiuti differenziata e rendendo più efficiente il recupero energetico della frazione residua

20. Vincoli di tutela, infrastrutturali e di rispetto

20.1 Aree di rispetto ferroviarie

Sia nella Zona Speciale Farini che nella Zona Speciale San Cristoforo sono presenti aree strumentali che comportano un vincolo di rispetto di 30 metri dall'ultimo binario. Nel progetto di Masterplan va tuttavia preso a riferimento il perimetro del progetto di razionalizzazione delle aree strumentali ferroviarie indicato nelle tavole di ADP e negli allegati.

20.2 I vincoli monumentali

Nella redazione del Masterplan si dovrà tenere conto della presenza di alcuni monumenti vincolati ai sensi del Codice dei Beni Culturali di cui le Dogane all'interno dell'Unità Valtellina e immediatamente all'esterno il Cimitero Monumentale e Villa Simonetta.

Dogane

<http://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede-complete/LMD80-00958/>

Edificio dalle spiccate ascendenze eclettiche, che presenta il corpo principale arretrato rispetto al fronte stradale e alle due ali laterali. La composizione dei prospetti è improntata alla simmetria ed alla regolarità, sottolineate da decorose incorniciature e fasce marcapiano.

Villa Simonetta

<http://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede/LMD80-00549/2/4>

La villa si struttura secondo un impianto ad U aperto verso il giardino. La facciata principale, in forme classicheggianti, presenta un massiccio portico a nove arcate, con pilastri ingentiliti da semicolonne toscane poggianti su basamenti quadrangolari, sul quale insiste un doppio ordine di logge con balaustra, il primo scandito da colonne toscane, il secondo da colonne con capitelli corinzi. La volta del porticato è a botte ed originariamente era completamente affrescata. Il fronte verso il giardino è compositivamente più semplice ed è alleggerito nella testata delle ali minori da loggiati all'ultimo piano. Internamente ed esternamente la villa era decorata da cicli di affreschi che illustravano le imprese dei Gonzaga, celebrati da Paolo Giovio, che rendevano ancora più prestigiosa la villa, di cui non sono rimaste che poche tracce.

Il bombardamento degli scali ferroviari limitrofi, durante la Seconda Guerra, che la coinvolsero pesantemente, misero fine alla sua lenta agonia con il totale abbandono delle strutture e la distruzione della facciata. Dal 1959, il Comune, divenuto proprietario del complesso, si è impegnato con gli abitanti della zona, prima in una bonifica ambientale e poi in un accurato restauro, dal 1960 al 1970 che ha portato ad una ricostruzione degli ambienti per adibirli a scuola musicale. Oggi la Villa di proprietà comunale, è sede della "Civica scuola di Musica".

L'obiettivo della valorizzazione della villa Simonetta, anche mediante il parziale ripristino del suo giardino storico, sacrificato con la costruzione dello scalo ferroviario, è uno dei contenuti indicati nelle schede di indirizzo del PGT, all.J.



20.3 Il Cimitero Monumentale, il vincolo e la fascia di rispetto

Il Masterplan dovrà tenere conto della presenza del Cimitero Monumentale, sia in quanto monumento vincolato, che per quanto riguarda il vincolo di rispetto.

Cimitero Monumentale

<http://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede/LMD80-00175/>

L'area cimiteriale si sviluppa su un'area di 250.000 mq. organizzata sull'asse del viale di prolungamento di Viale Ceresio che si diparte da Porta Volta e arriva sulla curvilinea piazza antistante il cimitero. Il fronte d'accesso è costituito da due gallerie laterali limitate da cappelle unite al centro dal Famedio, il pantheon dei milanesi illustri. Il recinto del complesso è tagliato a nord dallo scalo ferroviario Farini. E' oggi ammirato come museo a cielo aperto per le svariate opere scultoree di materiali lapidei pregiatissimi e per gli innumerevoli capolavori dei più importanti artisti moderni e contemporanei Epoca di costruzione: terzo quarto sec. XIX - Autori: Maciachini, Carlo, progetto; Arcaini, ampliamento (Lombardia Beni Culturali, Compilatore: Ribaudò, Robert -2011)

Per quanto riguarda, invece, la fascia di rispetto dal Cimitero, profonda 200 metri, l'AdP, anche in considerazione del fatto che la linea ferroviaria separa il cimitero dallo scalo, prevede che il Comune, in concomitanza all'iter di Piano Attuativo, avvii le procedure di riduzione della fascia di rispetto a 50 mt.

21. Obiettivi generali

L'obiettivo del Masterplan è quello di dare indirizzi utili alla trasformazione dell'area, con particolare riferimento a:

- ⇒ L'assetto morfologico generale e la valorizzazione delle preesistenze e progetti avviati all'intorno.
- ⇒ Il rapporto con il contesto, il sistema dello spazio pubblico e la relazione con l'area vasta.
- ⇒ Il sistema degli spazi pubblici, dei servizi delle aree a verde, e l'ecologia generale delle aree.
- ⇒ Il sistema delle connessioni e dell'accessibilità, integrato agli spazi pubblici ed edificabili, sostenibile sotto il profilo ambientale ed economico.
- ⇒ L'assetto funzionale, anche in relazione ai servizi pubblici e di interesse generale.
- ⇒ La flessibilità nella realizzazione, l'implementazione delle urbanizzazioni in relazione ai nuovi quartieri e la fattibilità per fasi traguardando la possibilità di attuazione urbanistica autonoma di subunità.
- ⇒ La sostenibilità economica dell'intervento.

Il Masterplan dovrà tenere conto dello sviluppo che l'area avrà nel tempo, data la dimensione e la complessità, e delineare indirizzi progettuali capaci di disegnare un sistema di spazi pubblici, spazi a verde e connessioni che accompagnino lo sviluppo dei nuovi cantieri in un processo incrementale e sostenibile, capace di garantire l'uso progressivo delle aree nell'interesse pubblico ma compatibile con i tempi della realizzazione dell'intero comparto.

Inoltre, il Masterplan dovrà promuovere paradigmi innovativi con riferimento particolare alle tematiche dello sviluppo di "Smart District" e "Smart Grid" immaginando infrastrutture e reti per la raccolta di dati su scala urbana di quartiere, infrastrutture per la gestione del verde e manutenzione, sicurezza delle aree; altrettanto dovrà tenere conto di principi di economia circolare e utilizzo di protocolli di certificazione internazionali anche su scala urbana.

Data la progressione temporale dei futuri interventi, sarà necessario garantire una adeguata flessibilità di assetti e funzioni private all'interno di un disegno della città pubblica che risponda positivamente alle esigenze garantite dall'accordo di Programma ed emerse nelle diverse fasi del processo partecipato. Sarà inoltre opportuno definire le fasi di attuazione in modo tale che le subunità possano essere attuate in autonomia, rispondendo quindi a criteri di equilibrio urbanistico ed economico.

Per queste ragioni, anche il Masterplan della Zona Speciale San Cristoforo (i cui costi di realizzazione sono resi possibili come integrazione delle opere di urbanizzazione o di dotazione di aree pubbliche a verde attrezzato in relazione agli sviluppi dell'Unità Farini-Scalo) dovrà tenere conto, nel disegno dell'assetto finale, del processo di realizzazione perché sia progressivamente messa a disposizione della città.

21.1 Il sistema dello spazio pubblico e i servizi di interesse generale

Lo spazio pubblico, verde o artificiale, sarà l'ossatura degli sviluppi futuri.

Come recita l'AdP, dovrà: " non solo servire i nuovi insediamenti ma anche garantire la ricucitura e il completamento delle reti e dello spazio pubblico esistenti, finalizzati a superare l'effetto di frattura generato dalla presenza degli scali ferroviari nel contesto urbano."

Disegnare il Masterplan dell'assetto morfologico dello spazio pubblico è precisamente la missione di questo Concorso, per garantire la qualità futura degli insediamenti, una relazione virtuosa con la città consolidata del contesto, l'interesse pubblico generale di Milano.



Scalo San Cristoforo: Francesco Radino, 2018, Fondazione Aem - Gruppo A2A, Milano



Scalo San Cristoforo: Francesco Radino, 2018, Fondazione Aem - Gruppo A2A, Milano



La dimensione e posizione strategica dello Scalo Farini fa sì che la sua rigenerazione avrà effetti alla scala della metropoli così come del quartiere.

Come descritto nel capitolo inerente la mobilità e i trasporti, elementi fondamentali dello spazio pubblico saranno gli attraversamenti viari, ciclabili e pedonali dell'area, così come le connessioni con i principali mezzi di trasporto pubblico.

E' altresì evidente che tali collegamenti e attraversamenti devono inserirsi in un piano di spazi collettivi capaci di fare dell'ex Scalo un luogo riconoscibile, con proprie identità formali e funzionali.

Il sistema di strade e piazze così come il verde attrezzato devono essere in grado di connettere ed aggregare, rigenerando i bordi dell'area, creando luoghi pubblici nuovi e attrattivi anche attraverso soluzioni che prevedono funzioni aggregative e culturali qualificanti per la città.

L'assetto proposto nel Masterplan dovrà essere sia in grado di disegnare la qualità e la struttura pubblica delle aree, che garantire i principi di flessibilità indispensabili ad una azione di rigenerazione che si svilupperà in un tempo lungo, nel quale i progetti di sviluppo saranno inevitabilmente adattati alle trasformazioni del mercato e della città.

21.2 Scalo Farini

L'area di Farini occupa un tassello fondamentale nella sequenza di spazi aperti che parte da Porta Nuova e si estende fino alla Bovisa e alle aree verdi di Quarto Oggiaro, molte delle quali di recente realizzazione.

Tra gli obiettivi strategici si possono annoverare

- ⇒ Creare il parco come tassello di una infrastruttura verde metropolitana che parte da Porta Nuova e, passando dalle aree in trasformazione di Farini, Bovisa Stephenson, raggiunge il Milan Innovation District sull'area Expo.
- ⇒ Ricomposizione dei margini urbani attraverso spazi aperti attrattivi e multifunzionali che coinvolgano le preesistenze di rilievo (ad esempio Villa Simonetta).
- ⇒ Superamento della cesura rappresentata dallo scalo tramite la realizzazione di nuove connessioni verdi e ciclabili mettendo in relazione le aree a verde.
- ⇒ Riallacciamento delle reti viaria secondo le indicazioni funzionali del PUMS e con infrastrutture attente ai valori ambientali e paesaggistici.

21.3 Scalo San Cristoforo

Lo scalo di San Cristoforo funge da cerniera tra il sistema di spazi aperti della città consolidata e della fascia periurbana (Parco Agricolo Sud) e rappresenta un'occasione per ricucire il sistema ambientale lungo l'asse del Naviglio. Tra gli obiettivi strategici segnaliamo:

- ⇒ Parco lineare Porta Genova-San Cristoforo.
- ⇒ Connessione ciclo-pedonale tra i quartieri di Giambellino e Barona;
- ⇒ Localizzazione di funzioni legate allo sport, al turismo e alle attività ricreative.
- ⇒ Parco naturalistico per l'implementazione dello studio Rotaie Verdi
- ⇒ Favorire la reintegrazione della biodiversità (vegetale e animale).

In generale, si segnala quindi come un grande parco urbano dotato di ampie aree di forestazione urbana abbia effetti di mitigazione dell'effetto isola di calore; come siano utili interventi di mitigazione del rumore generato dalla linee ferroviaria; gli effetti positivi dell'integrazione di aree umide per la gestione delle acque meteoriche e l'aumento della biodiversità (bacini infiltranti, trincee drenanti, raingarden) così



come dei sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche favorendo l'uso di specie xerofile per ridurre il fabbisogno idrico per l'irrigazione.

21.4 Il Campus delle Arti

All'interno dell'Unità Scalo della Zona Speciale Farini è prevista la dislocazione di un Campus delle Arti. (vedi in Apparati grafici: B.1 Campus delle Arti).

Questi nuovi spazi saranno ottenuti sia recuperando una parte degli storici magazzini ferroviari esistenti, sia prevedendo nuovi edifici. L'insieme consentirà una più razionale integrazione tra laboratori e servizi condivisi, oltre a nuovi grandi spazi di lavoro.

Esso potrà essere organizzato in diversi blocchi tra loro adiacenti, collocati in parte recuperando l'ex magazzino merci FS e in parte in uno o più edifici di nuova realizzazione da prevedersi in contiguità, anche considerando una possibilità di crescita ulteriore nel futuro.

21.5 La Cittadella degli Uffici

A margine della Zona Speciale Farini il Comune di Milano intende localizzare un nuovo insediamento da destinare alla concentrazione delle proprie sedi tecniche e amministrative non territoriali, con finalità di razionalizzare e dismettere progressivamente gli immobili attualmente occupati in varie parti della città. (vedi in Apparati grafici: B.3 La Cittadella degli Uffici). La concentrazione riguarderà le funzioni che non hanno necessità di essere decentrate sul territorio, migliorando l'accessibilità da parte dell'utenza e le prestazioni ambientali e l'efficienza delle sedi.

L'intervento, che si prevede di sviluppare in due fasi, interessa una prima area di proprietà comunale, esterna alla Zona Speciale, tra via Messina e via Cenisio, e una seconda area in via Messina, adiacente alla prima, che interessa una proprietà comunale ricadente, seppur ai margini, nella Zona Speciale-Unità Scalo e che potrebbe essere estesa ad un'area di proprietà ferroviaria anch'essa interna alla medesima Unità.

La prima fase che riguarda l'area di proprietà comunale di circa 40.000 mq, prevede un intervento pari a circa 70.000 mq di superficie costruita, che permetterà l'insediamento di circa 4.000 dipendenti.

La seconda è finalizzata alla collocazione di edifici atti ad ospitare ulteriori 37.000 mq di superficie costruita. A quest'area potrebbe aggiungersi un'ulteriore area di proprietà comunale posta sul lato ovest di via Messina, al civ.51-53.

Al Masterplan si richiede di esprimere indicazioni per garantire il coordinamento con lo sviluppo del resto della Zona Speciale, soprattutto in merito al tema delle connessioni.

21.6 Stazione M4 San Cristoforo

Il Masterplan dovrà dare indicazioni per la sistemazione definitiva delle aree superficiali della stazione metropolitana, connessa alla stazione ferroviaria, garantendo un progetto unitario di parco, di percorsi, di qualità delle sistemazioni a verde. (vedi in Apparati grafici: B.2 Schemi stazione M4 a San Cristoforo)

Vincoli al progetto sono rappresentati dalle uscite pedonali dalla stazione ipogea, dai manufatti tecnologici superficiali, e dai gruppi ascensore di una passerella ciclopedonale che collegherà piazza Tirana, l'Alzaia del Naviglio Grande e via Ludovico il Moro, il cui sviluppo progettuale sarà oggetto di specifico concorso.

22. Ecologia del Masterplan

Milano è parte attiva ed importante della rete di città “C40 Cities” che, mediante un “Patto dei Sindaci”, promuove obiettivi di sostenibilità ambientale misurati al 2030.

Per questo le Linee Guida assumono come propri i parametri che C40 Reinventing Cities <https://www.c40reinventingcities.org/it/guidelines/> ha assunto per raggiungere il risultato di azzerare le emissioni di carbonio, ovvero

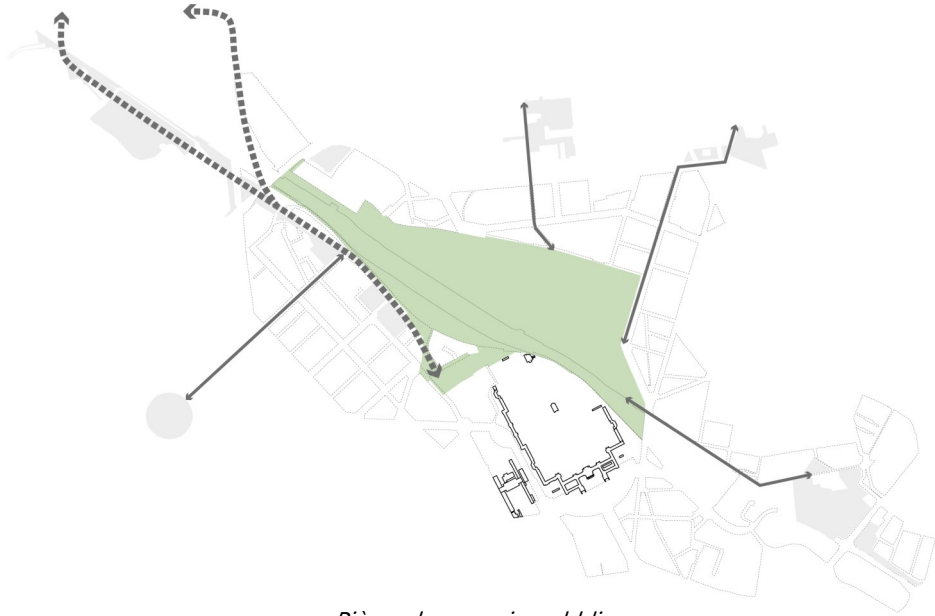
- ⇒ Efficienza energetica e fornitura di energia pulita.
- ⇒ Gestione materiali sostenibili ed economia circolare.
- ⇒ Mobilità verde.
- ⇒ Resilienza e adattamento.
- ⇒ Nuovi servizi ecologici per il sito e l’ambiente circostante.
- ⇒ Crescita verde e città intelligenti.
- ⇒ Gestione idrica sostenibile .
- ⇒ Biodiversità, ri-vegetazione urbana e agricoltura.
- ⇒ Azioni inclusive e benefici per la comunità.
- ⇒ Architettura e design urbano innovativi.

22.1 Il verde attrezzato e naturalistico

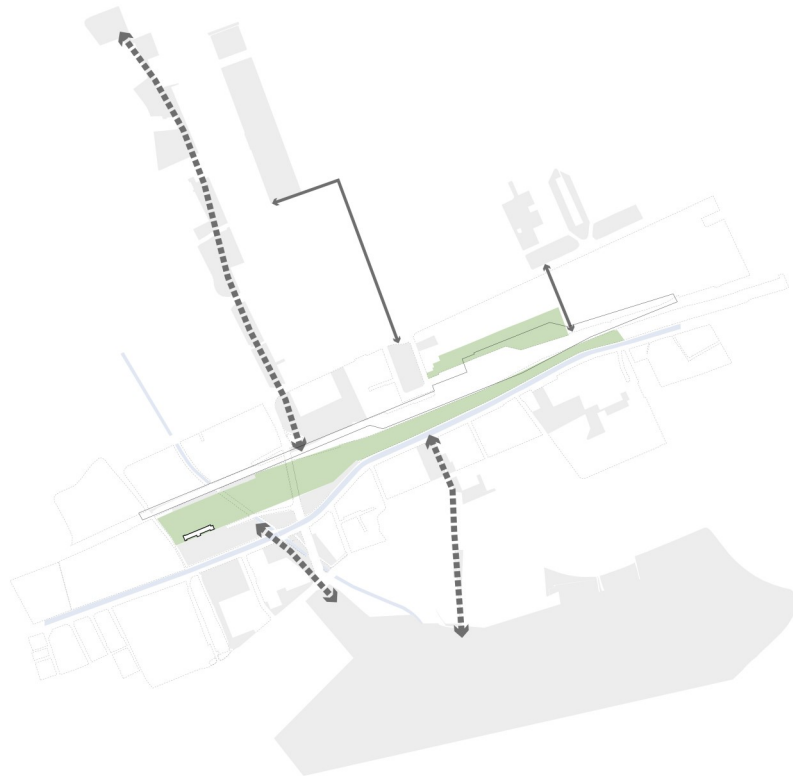
Il Documento di Visione Strategica dell’AdP suggerisce che, perché l’aumento di aree verdi possa incidere sui servizi ecosistemici, è fondamentale che il sistema del verde sia organizzato come rete e, in quanto tale, sia pianificato come un sistema multiscalare. A scala territoriale la connessione con corridoi ecologici e sistemi paesaggistici definisce l’orizzonte di riferimento, con riferimento anche alla pianificazione della Città Metropolitana; a scala urbana è importante evidenziare i margini dell’urbanizzazione, il sistema della mobilità, la rete del verde di prossimità e delle grandi funzioni urbane di afferenza, con riferimento alle linee strategiche del PGT, come i Raggi Verdi; a scala di quartiere è opportuno identificare le attività e i servizi, gli accessi, i caratteri del verde e degli spazi pubblici e la loro sequenza rispetto al contesto esistente e/o programmato, anche in relazione alle Schede di Indirizzo dei singoli Ambiti di Trasformazione Urbana.

La dialettica tra verde attrezzato (comprensivo di aree pedonali pavimentate ed attrezzate, percorsi, strutture e servizi connessi, spazi sosta per la fruizione del parco) e del verde naturalistico deve trovare un equilibrio tra aree con gradi di selvaticità e fruizione differenti che assicuri una loro integrazione nel denso tessuto urbano della città consolidata e nelle dinamiche dei singoli quartieri. Nell’ottica di una infrastrutturazione verde, l’impiego di nature-based solutions può costituire una strategia valida per raggiungere questo equilibrio mantenendo un adeguato grado di compatibilità tra l’erogazione di servizi funzionali alla gestione urbana (gestione delle acque meteoriche, manutenzione del verde più efficiente, attrattività per l’attivazione di PPPs, risparmio di risorse energetiche) e al benessere dei cittadini (mitigazione degli effetti del cambiamento climatico, offerta ricreativa).

La dimensione spaziale dovrà trovare il giusto dialogo con le altre dimensioni: la dimensione temporale, attraverso la capacità di anticipazione della realizzazione di alcune opere con interventi di “preverdissement”, che garantiscono la continuità degli usi, seppur temporanei; la dimensione gestionale attraverso modelli innovativi di public-private partnership; la dimensione propriamente ecologica per far sì che si possano offrire risposte concrete agli effetti del cambiamento climatico. La realizzazione di opere di pre-greening e di attraversamenti pedonali potrebbero per esempio enfatizzare il potenziale latente dell’area attivando dinamiche che coinvolgono direttamente i cittadini e attirano l’interesse di possibili investitori.



Più verde e spazio pubblico



23. Il sistema delle connessioni e della mobilità

23.1 Le connessioni di area vasta e la ferrovia

La stazione di Milano Porta Garibaldi si pone oggi come secondo polo principale per la mobilità ferroviaria della città. Pur essendosi in parte ridotto l'interesse dei gestori dei servizi di Alta Velocità, che seguono logiche di mercato contingenti e potrebbero tornare a chiedere con insistenza l'utilizzo della stessa, è tuttora sede di servizi veloci di pregio: ad esempio, è capolinea del sistema TGV Milano-Parigi.

Inoltre vi afferiscono la maggior parte dei sistemi regionali e suburbani che innervano la mobilità dell'area metropolitana milanese, nel suo ruolo di sutura tra i sistemi ferroviari che percorrono la linea Passante e quelli più superficiali che collegano Monza e la Brianza, Malpensa e altre connessioni a nord-ovest.

La stazione è anche hub di mobilità urbana, con la fermata delle linee metropolitane 2 e 5 e numerose linee tranviarie.

La stazione è connessa su tre lati con aree che hanno subito processi di riqualificazione architettonica (area di Porta Nuova) o urbanistica, con modificazione del tessuto sociale (aree dell'Isola e di Corso Garibaldi). Si è visto ad esempio l'insediamento di poli importanti di terziario avanzato (torre Unicredit), a distanza pedonale dai punti di fermata dei treni. Il lato ovest dell'area è l'unico a non essere stato coinvolto nel processo di aumento di valore e della piacevolezza di fruizione. Lo sviluppo urbanistico dello Scalo Farini, localizzato ad ovest del polo Garibaldi-Porta Nuova, si pone sulla direttrice strategica di sviluppo dell'asse nord-ovest, in grado pertanto di creare nuove connessioni fra le aree di Garibaldi, Farini e Bovisa.

23.2 I servizi pubblici di trasporto

La maglia urbana a contorno dello scalo è di formazione novecentesca, congestionata nei pochi tracciati che superano la barriera ferroviaria e priva di connessioni locali trasversali tra i diversi quartieri, mentre le condizioni di accessibilità al trasporto pubblico possono ritenersi ottime. Grazie alla presenza del nodo di Garibaldi e delle stazioni delle linee M2, M3, M5, la stazione Lancetti del Passante Ferroviario, le auto-linee circolari 90, 91 e 92 e le linee tranviarie la zona ha un'elevata accessibilità del trasporto pubblico che ne suggerisce la vocazione a nuova centralità urbana caratterizzata da un ambiente di natura prevalentemente pedonale.

La vocazione sostenibile dell'intero sviluppo dovrà sfruttare al massimo il sistema di trasporto pubblico esistente come valida alternativa all'uso dell'auto privata.

Sul trasporto pubblico di superficie il PUMS prevede un intervento di riorganizzazione della rete costituita dalle linee primarie che andranno a costituire la "rete di forza di superficie", creando così la spina dorsale della rete di trasporto pubblico (Linee tranviarie T, Corridoi veloci e S-Bus). Inoltre, il potenziamento delle linee S per la stazione Lancetti fornirà un servizio ad alta capacità e frequente sia per le connessioni a lunga distanza che per quelle locali.

23.3 La linea ferroviaria Passante

Il Passante è una linea ferroviaria interrata che attraversa la città di Milano da nord-ovest a sud-est, specializzata per i servizi di breve raggio, che consegue l'integrazione tra le reti di Ferrovie dello Stato e Ferrovie Nord Milano con il trasporto pubblico urbano, in particolare con tutte le linee della rete metropolitana.



Il collegamento fu pensato negli anni '90 per colmare il gap esistente tra la mobilità prettamente urbana, che si stava strutturando sempre più attorno alla rete metropolitana, e quella di medio-lungo raggio, che avrebbe continuato a gravitare sulle stazioni di testa cittadine, in particolare su Milano Centrale. Ci si pose il problema di servire il territorio suburbano, con servizi a frequenza commisurata alla popolazione di quei bacini e sfruttando appieno la capillarità della rete ferroviaria esistente. Si unirono così le linee in afferenza alla città, in maniera tale da costituire un corridoio di alta frequenza che assumesse caratteristiche di servizio affini a quelle di una metropolitana urbana per l'utenza cittadina e migliorasse la distribuzione urbana per le persone dirette o provenienti dal territorio esterno.

L'infrastruttura, come indica il nome, consente di realizzare collegamenti "passanti" in treno da un punto all'altro della città, evitando la sosta nelle stazioni di testa e garantendo grandi vantaggi dal punto di vista funzionale.

La realizzazione infrastrutturale ha permesso di reimpostare il servizio all'hinterland, individuando corridoi a frequenza di 30 minuti o 15 minuti, a seconda della popolazione servita e della possibilità di potenziare le linee ferroviarie. Tali servizi si estendono a tutto l'arco di servizio, fino a sera inoltrata, consentendo effettivamente una mobilità non limitata alle categorie pendolari di lavoratori e studenti; ciò ha comportato un aumento importante dell'utenza servita, che su alcune direttrici è arrivata a più che raddoppiare.

Va tenuto presente che lo scalo Farini, in assenza del Passante e dei propri servizi, sarebbe poco collegato rispetto alla rete di forza del trasporto cittadino. La stazione Lancetti, che si situa nel suo cuore, è quindi l'elemento di connessione primario e di pregio tra la funzioni che si andranno ad insediare ed il resto della città. Sarà soprattutto l'efficacia di tale accesso che determinerà se l'area diverrà parte del nuovo ampliato centro cittadino o costituirà invece una nuova periferia.

L'infrastruttura è predisposta per ulteriori potenziamenti dei servizi, che si attueranno anche in relazione all'efficacia delle strategie di rigenerazione degli spazi che saranno messi in atto.

23.4 La connessione viaria

L'area di progetto occupa una posizione strategica nella città, collocandosi su una delle direttrici principali di sviluppo e di accesso.

Il lato settentrionale dello scalo Farini si trova a ridosso della circonvallazione esterna, la principale arteria urbana che circonda l'area più densamente popolata di Milano e che garantisce connessioni dirette alle varie direttrici autostradali.

La riqualificazione dell'area Farini dovrà nascere per rispondere alle esigenze di una mobilità a scala umana, di una mobilità attiva diffusa e capillare.

Il PUMS individua due principali nuovi tracciati di connessione : il collegamento sud-ovest/nord-est tra Via Caracciolo e Via Lancetti, una strada di quartiere, e una strada di scorrimento nord-ovest/sud-est tra Via Valtellina e Via Bovisasca. I tracciati del PUMS vanno recepiti nella loro finalità, a completamento delle reti esistenti, e non nella loro geometria: il Masterplan e soprattutto i successivi Piani Attuativi hanno la libertà di approfondirla in rapporto al nuovo disegno urbano.

23.5 Sistema degli accessi e aree di sosta

La gestione della sosta pubblica e delle modalità di accesso al Masterplan dovranno rappresentare gli elementi cardine per governare la domanda di mobilità, scoraggiando l'utilizzo dell'automobile per quella quota parte degli spostamenti potenzialmente ciclabili o pedonali per tipo, distanza e contesto.

Allo stesso tempo è importante valorizzare il tessuto urbano e minimizzare il traffico creato alla ricerca di parcheggio. Particolare attenzione dovrà essere riposta nella localizzazione delle aree di sosta in corri-



spondenza degli accessi principali al Masterplan in modo tale da ridurre al minimo la circolazione veicolare all'interno del comparto.

23.6 I percorsi ciclo pedonali

L'impostazione delle strategie in tema di ciclabilità dovrà basarsi su alcuni temi essenziali e altrettanti campi di azione: inserimento della mobilità ciclistica tra le priorità, innovazione, miglioramento della vivibilità e della qualità urbana, progressivo innalzamento dei livelli di comfort e della velocità degli spostamenti e infine l'aumento del senso di sicurezza che gli utenti devono percepire quando scelgono e usano la bicicletta come mezzo di trasporto. L'area dello scalo Farini dovrà essere trattata come un'area ambientale all'interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico, concentrando il traffico di attraversamento su determinate direttrici a contorno.

La rete dei percorsi per la mobilità pedonale e ciclistica dovrà garantire un'adeguata accessibilità all'area e al trasporto pubblico circostante attraverso strategie sostenibili per "l'ultimo miglio" di persone e merci dalla destinazione finale dell'utente.

Milano, grazie anche alla sua topografia, ha il potenziale di diventare una città sempre più a portata di ciclista. L'apertura dell'area dello scalo Farini alla città richiede l'estensione della rete al suo interno in modo da garantire la permeabilità dell'area ai quartieri circostanti.

Il PUMS indica come itinerario prioritario di progetto una connessione ciclo-pedonale che scavalchi il fascio dei binari ferroviari per connettere Via Cenisio con Via Lancetti.

23.7 San Cristoforo: i servizi pubblici di trasporto

Lungo l'asta del Naviglio Grande i tracciati delle infrastrutture alla scala territoriale si sono moltiplicati nel tempo: alla via di terra si è affiancata la via d'acqua e, successivamente, la via del ferro. La linea per Mortara/Vigevano poi collegata alla Milano/Torino, che ha il suo caposaldo nella Stazione ferroviaria di Porta Genova, corre parallela al Naviglio Grande sul versante nord e lambisce il complesso storico di San Cristoforo fino alle aree dello scalo e alla stazione in Piazza Tirana coinvolgendo qui una più spessa fascia di suolo compresa tra Naviglio e ferrovia.

L'accordo di Programma prevede la dismissione della stazione di Porta Genova e di una porzione del fascio binari dalla stazione di San Cristoforo. I servizi ferroviari oggi attestati a Porta Genova verranno indirizzati sulla cintura ferroviaria e potranno inter-scambiarsi con il trasporto pubblico locale nelle altre stazioni esistenti e previste di Romolo, Tibaldi, e Romana.

L'AdP indica lo scalo di San Cristoforo come oasi naturalistica integrata (progetto "rotaie verdi") al tessuto circostante. L'accessibilità su quest'area vanta molte potenzialità attraverso l'imminente arrivo della linea metropolitana M4. La stazione di San Cristoforo potrà quindi diventare un importante nodo di scambio tra il ferro, le reti ciclo-pedonali e l'acqua rafforzando le connessioni del tessuto circostante con altre polarità metropolitane. ciclopedonali trasversali per superare la ferrovia e il Naviglio. Una di queste verrà realizzata nell'ambito delle sistemazioni esterne della stazione M4 e l'altra va prevista in corrispondenza della parrocchia Santo Curato D'Ars, per connettere al parco la ciclabile che si svilupperà a nord del fascio binari prevista con la dismissione della stazione di Porta Genova.

Si dovrà pensare alla realizzazione di un importante interscambio che soddisfi le esigenze di un'intensa circolazione pedonale che sarà rafforzata in futuro dalla vicinanza di importanti linee di trasporto pubblico (la nuova linea della metropolitana M4, la tramvia veloce lungo via Giambellino e via Lodovico il Moro, la stazione di San Cristoforo del Sistema Ferroviario Regionale e la navigabilità del Naviglio). (vedi in Apparati grafici: B.2 schemi M4 San Cristoforo)

Questo significa integrare l'accessibilità attuale realizzando piste ciclabili, parcheggi bici e garantendo



Attraversabile





un'adeguata frequenza del trasporto pubblico. Si dovrà quindi puntare su una migliore accessibilità agli snodi del trasporto pubblico, per attivare spostamenti intermodali efficienti ed interscambi rapidi.

23.8 La connessione viaria

Considerando la futura vocazione dello scalo a parco lineare, non sono previste nuove connessioni viarie, ma solamente mediante connessioni ciclopedonali trasversali per superare la ferrovia e il Naviglio. Una di queste verrà realizzata nell'ambito delle sistemazioni esterne della stazione M4 e l'altra va prevista in corrispondenza della parrocchia Santo Curato D'Ars, per connettere al parco la ciclabile che si svilupperà a nord del fascio binari prevista con la dismissione della stazione di Porta Genova..

La ricucitura del tessuto urbano dovrà essere conseguita attraverso lo sviluppo di collegamenti trasversali ciclo-pedonali, e lungo il corso del Naviglio che possano ricostruire il rapporto tra gli spazi verdi, gli spazi pubblici ed il tessuto edificato circostante. Attraverso il completamento dei principali percorsi ciclo-pedonali che collegano i quartieri circostanti si potrà garantire un'accessibilità sicura e sostenibile ai principali servizi e poli attrattori.

Gli interventi prioritari previsti dal PUMS sugli itinerari ciclo pedonali dovranno essere integrati da quelli inerenti ai quartieri adiacenti all'area dello scalo, pensati con lo scopo di favorire la crescita della ciclabilità diffusa.

L'area presenta attualmente un accesso carrabile dal Cavalcavia Giordani mediante una rampa, che nel progetto originario avrebbe dovuto servire la stazione autocucette non completata. La conferma o meno di questo accesso può essere valutata in rapporto al progetto del parco.

24. Scenari e flessibilità della rigenerazione

L'articolazione delle destinazioni d'uso private, pubbliche e di interesse generale formerà uno dei sistemi principali di invariants delle proposte di Masterplan, che dovranno descrivere il modo in cui tali assetti potrebbero ottimizzare la trama complessa delle relazioni funzionali e sociali nell'area di progetto in linea con le strategie esplicitate nel Documento di Visione Strategica dell'AdP (AdP All. U).

Le modulazioni tra la sfera privata, quella collettiva e la dimensione pubblica andranno studiate in modo che si arricchiscano a vicenda e collaborino alla qualità complessiva dei nuovi insediamenti tramite prossimità, commistioni e contaminazioni, e limitando al massimo attriti e incompatibilità.

Sarà altresì indispensabile valutare la configurazione ottimale di questi tre diversi ambiti funzionali anche in rapporto alle possibili fasi e sequenze temporali di trasformazione dei due scali, così da mettere in luce potenziali sinergie, economie di scala ed effetti volano nell'attrazione di risorse, evitando invece, durante la realizzazione degli interventi, che si generino squilibri nella dotazione dei servizi, problemi di accessibilità e difficoltà nella gestione di spazi, attività e cantieri.

24.2 La flessibilità

Il Masterplan oggetto di questo Concorso è prodromico a futuri Piani Attuativi, di iniziativa privata, Tali piani potranno essere estesi alle singole Unità di intervento della Zona Speciale o, nel caso dell'Unità Scalo, a sub-aree delle Unità di intervento, individuate come sub-unità di attuazione autonoma da un Documento di Progettazione Unitario (DPU), redatto sulla base del Masterplan e approvato dall'Amministrazione comunale.



Come recita l'AdP all'art. 9.6 "... il DPU indicherà, sulla base delle unità di intervento individuate dal Masterplan, le quantità edificatorie, i mix funzionali, i margini di flessibilità, le fasi di attuazione, i rispettivi obblighi urbanizzativi, nonché gli strumenti di intervento ammessi. Sempre in questo caso il DPU dovrà essere assoggettato a Valutazione Ambientale Strategica, che potrà definire l'eventuale esclusione dei sub-ambiti da ulteriori procedimenti di V.A.S."

Le sub-unità di attuazione dovranno essere individuate tenendo conto del principio dell'equilibrio dei pesi insediativi, del mix funzionale (con riferimento alle quote di Edilizia Residenziale Sociale) e delle opere pubbliche, in modo tale da poter essere sviluppate con piano attuativo autonomo, assicurando la fattibilità urbanistica di ogni fase.

Per l'Unità Valtellina della Zona Speciale Farini, in quanto unità di attuazione autonoma già definita, ai sensi dell'art. 9.8 dell'AdP, a valle del Masterplan non si renderà necessaria la sottoposizione dell'area a detto DPU, ma sarà possibile procedere a presentare autonomo piano attuativo che tenga conto delle indicazioni del Masterplan stesso.

La Zona Speciale Farini e le due Unità

Le infrastrutture generali dell'intera Zona Speciale Farini, quali ad esempio gli assetti viari e ciclopedonali e le connessioni degli spazi a verde di attraversamento dell'area sono i principali elementi di coordinamento, comunque condivisi tra le due Unità che la compongono.

La rigenerazione a verde attrezzato dello Scalo San Cristoforo, è da considerarsi come "standard" urbanistico per la rigenerazione dell'Unità Scalo della Zona Speciale Farini (v.art.4 punto 3 delle NTA dell'AdP)

Per questo gli "elementi minimi di coordinamento" di cui al suddetto articolo sono almeno i seguenti:

- ⇒ continuità: degli spazi pubblici contigui e dei percorsi pedonali e ciclopedonali che possono attraversare le due Unità
- ⇒ permeabilità: fisica e visiva tra le due Unità, per non costituire comparti separati
- ⇒ coerenza: nel disegno degli spazi pubblici e nell'impianto paesaggistico
- ⇒ accessibilità: in entrambi i sensi, applicando i medesimi standard di accessibilità universale

E' evidente che la redazione di un unico Masterplan, coerente ed integrato nel disegno morfologico e delle infrastrutture, risolve alla radice il problema, ma i concorrenti dovranno comunque tenere conto che il processo di rigenerazione delle aree, anche sulla base di un Masterplan complessivo, potrà avere tempi e modi differenti data la diversa dimensione e proprietà delle due Unità.

Per questo è importante tenere conto dei suddetti elementi minimi di coordinamento che il Masterplan potrà integrare con quanto sia ritenuto necessario.

Flessibilità dei modelli insediativi e delle funzioni

Nella formazione dei Masterplan non sarà opportuno e nemmeno possibile definire univocamente e a priori tutte le destinazioni d'uso per gli ambiti di riqualificazione e i conseguenti assetti insediativi. Le proposte dovranno piuttosto valutare i caratteri potenziali degli insediamenti predisponendo almeno 2 opzioni strategiche per la correlazione tra i tipi di funzione, i livelli e i modi dell'accessibilità, le combinazioni tipologiche degli edifici e la loro relazione con la struttura dello spazio aperto.

Tale previsione comporterà l'elaborazione di scenari che suggeriscano invarianti e gradi di flessibilità rispetto alle possibili conformazioni di questi quattro aspetti, stabilendo in particolare:



- ⇒ carattere e le vocazioni degli insediamenti, ossia le potenziali destinazioni d'uso prevalenti, complementari e alternative e le loro possibili configurazioni urbanistiche e architettoniche (aree fondiarie e standard, rapporti volumetrici, tipologie edilizie);
- ⇒ le densità edilizie e le quantità di abitanti, lavoratori e fruitori ritenute ottimali per la vitalità dei luoghi e la sostenibilità economica delle realizzazioni;
- ⇒ la posizione e il grado di attrattività – mobilità indotta e consistenza dei flussi pedonali – degli insediamenti rispetto al loro carattere e ai modi di fruizione delle proprietà pubbliche o private;
- ⇒ i punti e le modalità di accesso ai diversi comparti di progetto.

Scenari di implementazione della rigenerazione e sostenibilità

La rigenerazione delle aree oggetto del Masterplan avverranno in un lasso temporale adeguatamente lungo: per la dimensione del comparto, in particolare Farini; per le trasformazioni del sedime ferroviario, che saranno realizzate compatibilmente con le esigenze del sistema dei trasporti; per le future necessarie bonifiche; per le opportunità di valorizzazione che si potranno verificare sul mercato.

Questo fa sì che il processo di rigenerazione non solo dovrà dimostrare la sua adattabilità alle diverse condizioni di contesto sociale, ambientale ed economico che potranno manifestarsi, ma anche dimostrare come una trasformazione che non potrà avvenire che per parti sia in grado di:

- ⇒ mantenere la coerenza con gli orientamenti del Masterplan e tra le sue parti;
- ⇒ realizzare assieme parti di città pubblica e spazi privati, entrambi funzionali e funzionanti;
- ⇒ raggiungere gli obiettivi generali, come ad esempio la ricucitura tra le parti di città separate dalla ferrovia, compatibilmente con l'economia delle singole fasi di intervento.

Queste esigenze comportano la necessità di disegnare diversi scenari di implementazione della rigenerazione, che abbiano il grado di adattabilità di cui sopra, che siano verificabili sia dal punto di vista dell'interesse pubblico di recuperare una parte di città, oggi separata e inutilizzabile, sia da quello di una ragionevole economicità del processo.

Ai concorrenti non si chiede tanto una valutazione economica precisa, quanto, tenendo conto del quadro economico di cui all'Allegato E dell'AdP, come si possa risolvere il tema della sostenibilità dei costi e degli investimenti in un processo di rigenerazione complesso e lungo.

25. Dati e tabelle

VERDE		<i>% su St</i>
ZONA SPECIALE FARINI		
<i>Unità Farini Scalo</i>	minimo	65%
<i>Unità Farini Valtellina</i>	minimo	70%
ZONA SPECIALE SAN CRISTOFORO		100%

S.l.p.	<i>Mq. totali compresa ERS e residenziale convenzionata</i>	<i>Minimo riservato a funzioni non residenziali</i>	<i>Mq. ERS minimo secondo le tipologie di cui all'art. 2.3.2 delle NTA dell'AdP</i>	<i>Mq. residenziale convenzionata ordinaria così come definita all'art. 2.3.6 delle NTA dell'AdP</i>
ZONA SPECIALE FARINI				
<i>Unità Farini Scalo</i>	362.947	30%	52.170	30.213
<i>Unità Farini Valtellina</i>	39.513	50%	9.878	0
ZONA SPECIALE SAN CRISTOFORO	0%	0%	0	0

FASCE DI RISPETTO	<i>mt</i>
Cimitero Monumentale	50 metri dal confine cimiteriale
Ferrovia	30 metri dall'ultimo binario



CONCORSO FARINI

DATI E TABELLE

CREDITI

DOCUMENTAZIONE

26. I crediti

Enti banditori

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

con socio unico, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, capitale sociale pari a 36.340.432.802,00 euro, interamente sottoscritto e versato, R.E.A. di Roma n. 962805, iscritta al Registro delle Imprese di Roma, codice fiscale e Partita IVA 06359501001

Rete Ferroviaria Italiana

società con socio unico soggetta all'attività di Direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. codice fiscale ed iscrizione al Registro delle imprese n. 01585570581, Partita IVA 01008081000, capitale sociale pari a 31.525.279.633,00 euro interamente versato, iscritta al R.E.A. di Roma al n. 758300, con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1

FS Sistemi Urbani S.r.l.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, società con socio unico, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, capitale sociale euro 532.783.501,00, iscritta al Registro delle Imprese di Roma, codice fiscale e Partita I.V.A. 06356181005 – R.E.A. n. 962741

COIMA sgr S.p.A.

con sede in Milano, Piazza Gae Aulenti 12, quale società di gestione del fondo COIMA Mistral Fund- Fondo Comune di Investimento Alternativo Immobiliare Riservato" in qualità di avente causa dell' "Olimpia Investment Fund - Fondo Comune di Investimento Alternativo Immobiliare Riservato", ai sensi dell'art. 22 dell'Accordo di Programma,

Responsabile Unico del Concorso

Leopoldo Freyrie, architetto.

Nato a Milano nel 1958 si è laureato in Architettura presso il Politecnico di Milano. Ha cominciato l'attività professionale nel 1984 e dal 2013 svolge l'attività professionale con lo Studio Freyrie Flores Architettura. È Presidente della Fondazione RIUSO per la rigenerazione urbana, membro del Comitato Promotore della Fondazione Symbola per le Qualità Italiane, del Consiglio Direttivo del CRESME e del Comitato Scientifico di Legambiente.

Ha fatto parte delle Giurie per l'ampliamento della Galleria Nazionale d'Arte Moderna di Roma, per il Museo Archeologico di Vicenza e per la Biblioteca della Presidenza del Consiglio dei Ministri a Roma. Nel 2017 è stato Presidente della Commissione Giudicatrice del Concorso di Idee per la Realizzazione del Parco Tecnologico Connesso al Deposito Nazionale di Rifiuti Radioattivi per conto di Sogin. Nel 2001 è stato nominato dal Governo italiano suo rappresentante al Comitato Consultivo per la Formazione di Architetto presso l'Unione Europea e nel 2004 è Presidente del Consiglio degli Architetti d'Europa (ACE-CAE). Nel 2004 è stato insignito della AIA Presidential Medal (USA) e della Medalla Presidencial della FCA de la Repubblica Mexicana. 2007 è stato designato dal Ministro dei Beni e delle Attività Culturali



membro del Consiglio Italiano del Design. Nel 2008 è stato Relatore Generale del XXIII Congresso Mondiale degli Architetti a Torino. Dal 2011 al 2016 è stato Presidente del Consiglio Nazionale Architetti PPC.

E' autore di numerosi progetti in Italia e nel mondo. Tra gli ultimi annotiamo il Masterplan per la rigenerazione della Ex Piazza d'Armi a Milano, il Programma di Rigenerazione Urbana della Città di Gubbio (PG) e processo partecipato "L'Oro di Gubbio" e Programma di Rigenerazione Urbana della Città di Celano (AQ), il Masterplan per la riconversione dell'area industriale ex Tubi Ghisa a Cogoletto (GE), il progetto di sostenibilità ambientale e paesaggistica delle Stazioni Elettriche di Terna Rete Italia Spa.

Gruppo di lavoro

Ing. Davide Cavone, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Direzione Produzione, Direzione Territoriale Produzione Milano - Responsabile Unità Territoriale Milano NODO

E' responsabile dell' Unità Territoriale Milano Nodo, con il compito di gestire 13 unità manutentive, 2 Reparti Territoriali Movimento, Reparto Tecnico Gestione Lavori, Staff Ingegneria, Reparto CPO e Reparto Programmazione e Controllo, per un totale di circa 800 risorse. E' inoltre PM e Responsabile dei lavori e Soggetto Tecnico per vari Progetti.

Esperto in ambito infrastrutturale, con particolare riferimento alle attività produttive legate ai processi di manutenzione/gestione della rete e di circolazione in sicurezza dei treni.

E' stato responsabile della Sala Operativa Infrastruttura curando le attività di coordinamento Esercizio Infrastruttura dell'intera rete per tutte le anomalie rilevanti, gestendo le informazioni sullo stato dell'infrastruttura verso i vertici aziendali e i comunicatori aziendali e coordinando funzionalmente le attività delle 13 Sale Operative Territoriali.

E' abilitato alla professione di ingegnere, settore informazione.

Dr. Luigi Massimilla, COIMA SGR S.p.A. – Director Asset & Fund Management

E' il Fund Manager di COIMA MISTRAL Fund

Ha una ventennale esperienza nel settore immobiliare. Ha ricoperto il ruolo di Financial Controller nella Direzione Finanza del Gruppo Rinascente-Auchan con responsabilità sulla gestione immobiliare e finanza agevolata e ha curato lo start up della partnership nel settore dei centri commerciali con Simon Property Group in Italia in qualità di Responsabile del Controllo di Gestione e Chief Financial Officer. E' stato Investment e Fund Manager della divisione Fondi Immobiliari di Monte dei Paschi Asset Management SGR e di Prima SGR. Ha ampliato la propria attività occupandosi dell'avvio e gestione di numerosi fondi immobiliari rivolti a investitori istituzionali, sia di sviluppo che a reddito, in COIMA SGR.

Ing. Nicola Madonna, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Direzione Centrale Finanza, Investor Relations e Patrimonio - Responsabile Asset Management

E' responsabile della funzione Asset Management di FS, con il compito di definire gli indirizzi strategici in materia immobiliare e di asset allocation del patrimonio immobiliare non funzionale, garantendo il governo delle attività immobiliari del Gruppo.

Esperto in ambito immobiliare, ha lavorato a diverse operazioni di valorizzazione del patrimonio, elaborando proposte e piani di sviluppo immobiliari.

E' stato Area Manager della società Ferrovie Real Estate, garantendo la corretta valorizzazione del patrimonio immobiliare dall'azienda e definendo le strategie di vendita più adeguate. E' stato Area Manager delle società Enel.si (Gruppo Enel) e Telecom Italia, curando lo Start Up delle Reti in franchising, coordi-



nando le attività di recruiting dei partner e della forza vendita.

Arch. Luca Novara, Responsabile Progetto Milano, FS Sistemi Urbani Srl

È responsabile del Progetto Milano relativo all'attuazione dell'Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica degli ex scali ferroviari milanesi.

Esperto in urbanistica ed in ambito immobiliare ha lavorato in amministrazioni pubbliche collaborando alla formazione di piani urbanistici e alla redazione di norme e disegni di legge.

È stato direttore dell'area valorizzazione territoriale e direttore generale di Sviluppo Sistema Fiera, società controllata da Fondazione Fiera Internazionale di Milano, occupandosi tra l'altro della realizzazione del Nuovo Polo Fieristico di Rho e delle funzioni compatibili, della valorizzazione e cessione dell'Area City Life già quartiere espositivo milanese e della realizzazione del nuovo Centro Congressi MICO. Ha organizzato e gestito concorsi di progettazione per la realizzazione di immobili e per la cessione e trasformazione di aree.

Comitato degli esperti

Ing. Rosa Frignola, Rete Ferroviaria Italiana

Dopo la laurea in Ingegneria presso l'Università Federico II di Napoli, nel 1999 ha intrapreso il suo percorso in Rete Ferroviaria Italiana ricoprendo incarichi nell'ambito dei settori di Pianificazione Funzionale dello Sviluppo della Rete e di Esercizio della Circolazione Ferroviaria. Attualmente è Responsabile della Direzione Commerciale RFI per il territorio del Nord Ovest, assicurando le funzioni di pianificazione dello sviluppo della rete, progettazione dell'orario programmazione e regolazione dell'esercizio ferroviario.

Arch. Andreas Kipar, LAND

Architetto e paesaggista, cofondatore e direttore creativo dello studio internazionale di architettura del paesaggio LAND (Landscape, Architecture, Nature, Development) con sede in Germania, Italia e Svizzera. Diplomato in Architettura del paesaggio presso l'Università GHS di Essen dal 1980 al 1984 e dal 1989 al 1994 in Architettura e Urbanistica presso il Politecnico di Milano, dove insegna Public Space Design dal 2009. È membro a pieno titolo della German Academy of Urban and Regional Planning (DASL), della Association of German Landscape Architects (BDLA), dell'Associazione Italiana degli Architetti del Paesaggio (AIAPP) e dell'Istituto Italiano di Urbanistica (INU).

Ideatore del modello dei "Raggi Verdi" a Milano che collega aree verdi esistenti e nuove, favorendo una nuova mobilità lenta dal centro verso la periferia. Un modello che oggi viene riconosciuto internazionalmente come pionieristico nell'urbanistica green, con applicazioni a Essen, capitale Europea del Verde 2017, alla premiata Smart City di Rublyovo-Arkhangelskoye a Mosca e all'Expo 2020 di Dubai.

Federico Parolotto, MIC

Senior partner e co-fondatore di MIC Mobility In Chain, ha collaborato come pianificatore dei trasporti e consulente per la mobilità con molti dei principali studi di progettazione, come Foster+Partners, SOM e OMA, su numerosi progetti internazionali a scala urbana.

Ha partecipato a numerose conferenze in tutto il mondo, quali l'Ecological Urbanism ad Harvard nel 2009, ha fatto parte dell'Helsinki Design Lab nel 2010, Superurbano a Padova nel 2011; nel 2012 è stato invitato a parlare al FORA Event a Toronto e all'MUF Moscow Urban Forum nelle edizioni del 2012, 2013 e 2014. Nel 2011 ha co-fondato Flow, il gruppo di ricerca di MIC ed attualmente è curatore, insieme ad Andrea Boschetti, della rubrica che si occupa di analisi urbana per la rivista The Plan.



Arch. Francesco Vescovi, Politecnico di Milano

Architetto e dottore di ricerca in Architettura, Urbanistica e Conservazione dei luoghi dell'abitare e del Paesaggio al Politecnico di Milano. Si è formato, dopo la laurea, nella 'gestione delle periferie urbane' su iniziativa dell'Assessorato alle Periferie del Comune di Milano, con cui ha collaborato dal 2000 al 2002. Dal 2005 svolge ricerca nel campo della pianificazione territoriale e del progetto urbano (urban design). Dal 2002 al 2009, in particolare, ha avuto la responsabilità operativa, sotto la direzione scientifica del prof. Giancarlo Consonni, del "Laboratorio Sperimentale di Pianificazione e Ricerca del Magentino", una struttura per l'analisi e il progetto a scala sovracomunale del territorio metropolitano dell'Est Ticino. Ha al suo attivo diverse pubblicazioni, anche monografiche, inerenti ai due filoni di ricerca sopra richiamati, con un particolare attenzione alle strategie di rigenerazione urbana: si segnala in particolare, tra gli ultimi e più importanti lavori, il libro edito dalla Springer sulle recenti esperienze di rigenerazione urbana inglese (Designing the Urban Renaissance: Sustainable and competitive place making in England). Dal 2007 insegna come docente a contratto al Politecnico di Milano: Analisi della città e del territorio (dal 2007 al 2010) e Laboratorio di Progettazione Urbanistica (dal 2010 a oggi).

Commissione Giudicatrice

Ai sensi dell'art. 4 del Bando la Commissione Giudicatrice sarà nominata e resa pubblica solo successivamente alla scadenza dei termini per le candidature dei Gruppi di progettazione per la prima fase del Concorso.

Segreteria del Concorso

Ing. Marianna Beltrani

Dopo la laurea in Ingegneria Civile presso l'Università degli Studi di Padova, nel 2011 intraprende il suo percorso in diversi studi tecnici di settore. È iscritta all'Ordine degli Ingegneri di Treviso dal 2012 e fa parte della Commissione Giovani dello stesso. L'anno successivo consegue il diploma di Master Universitario di II Livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari presso l'Università degli Studi di Roma "Sapienza". Nel 2014 inizia il suo percorso in FS Sistemi Urbani a staff dell'Amministratore Delegato. Dal 2018 fa parte della S.O. Progetto Milano, per l'attuazione dell'Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica degli ex scali ferroviari milanesi. È stata componente della Segreteria Tecnica del concorso internazionale "Reinventing Cities", per lo sviluppo di progetti urbani resilienti e a zero emissioni dell'ex scalo ferroviario di Greco Breda a Milano.

Dr. Angela Cipolla

Laurea in Giurisprudenza con indirizzo di diritto amministrativo presso la LUISS Guido Carli di Roma. Iscritta dal novembre 2015 presso l'Ordine degli Avvocati di Roma. Dal marzo 2017 è specialista tecnico amministrativo all'interno della S.O. Affari Legali e Societari di FS Sistemi Urbani S.r.l. È stata componente della Segreteria Tecnica del concorso internazionale "Reinventing Cities", per lo sviluppo di progetti urbani resilienti e a zero emissioni dell'ex scalo ferroviario di Greco Breda a Milano.

Avv. Silvia Gnocco

Silvia Gnocco si occupa di diritto amministrativo e, in particolar modo, di tematiche attinenti all'urbanistica, all'edilizia, all'ambiente e alla contrattualistica pubblica.

Prima di entrare a far parte dello Studio Belvedere Inzaghi & Partners nel 2017, ha maturato una significativa esperienza nel diritto amministrativo presso lo Studio Villata Degli Esposti e Associati, con cui ha collaborato sin dal 2012. Inoltre, ha svolto la propria attività professionale in DLA Piper.



Arch. Paola Tessitore

Dottorato in Pianificazione Urbana Territoriale e Ambientale conseguito al Politecnico di Milano nel 2001, Laurea in Architettura, Master Politecnico di Milano-Isfort sui Sistemi per la Mobilità Locale, iscritta all'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Milano, ha maturato esperienza nella gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare in diverse società, curando in particolare le attività urbanistiche volte alla ridestinazione funzionale di immobili dismessi, i progetti di sviluppo degli interscambi modali, gli usi temporanei di aree ed edifici. Specialista valorizzazioni immobiliari presso la società FS Sistemi Urbani s.r.l., dal 2017 nella S.O. Area Lombardia con sede a Milano

27. Documenti

Apparato normativo generale

Piano Di Gestione Del Territorio, Piano delle Regole e Piano dei Servizi all'indirizzo:

http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/territorio/Piano_Governo_Territorio_Vigente

Piano Urbano della Mobilità all'indirizzo:

http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/mobilita/Pianificazione_mobilita/piano_urbano_mobilita

Accordo di programma

Accordo di Programma ed allegati all'indirizzo: http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/territorio/pubblicazioni_urbanistiche/archivio_pubblicazioni_urbanistiche_2017/adp_scali_milano

- ⇒ All. A - Ambiti territoriali oggetto dell'Accordo di Programma - 1:25.000
- ⇒ All. B - Planimetrie catastali dell'Accordo
- ⇒ All. B1 – Zona Speciale Farini
- ⇒ All. B7 – Zona Speciale San Cristoforo
- ⇒ All. C - Cronoprogramma dell'Accordo
- ⇒ All. D - Valutazione Ambientale Strategica:
- ⇒ All. D1 - Rapporto Ambientale
- ⇒ All. D2 - Valutazioni Trasportistiche
- ⇒ All. D3 - Sintesi Non Tecnica
- ⇒ All. D4 - Parere Motivato Finale
- ⇒ All. D5 - Dichiarazione di Sintesi Finale
- ⇒ All. E - Piano finanziario
- ⇒ All. F - Normativa Tecnica di Attuazione
- ⇒ All. G - Relazione illustrativa
- ⇒ All. H - Disciplina urbanistica-planimetrie in scala 1:5.000
- ⇒ All. H1 - Farini
- ⇒ All. H7 - San Cristoforo
- ⇒ All. I - All. J - Schede di indirizzo per l'assetto del territorio
- ⇒ All. K - Trasformazione degli scali ferroviari milanesi - Esiti di un confronto su attese, esigenze e



- desideri dei soggetti locali - Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
- ⇒ All. K BIS - Addendum del giugno 2017 al documento “Esiti di un confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali” del Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
- ⇒ All. L - Relazioni e asseverazioni geologiche
- ⇒ All. M - Tavole dei vincoli sovraordinati
- ⇒ All. N - All. O - Inquadramento degli interventi trasportistici: Schede 0-8
- ⇒ All. P - Documento “Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell’area metropolitana di Milano” di cui alla DGR X2524 del 17/10/2014
- ⇒ All. Q - Decreto del Sindaco Metropolitano del 25/06/2015 Rep. Gen. N. 201/2015, Atti n. 160981 \7.4\2009\244
- ⇒ All. R - Delibera del Consiglio Comunale del Comune di Milano n. 44/2016
- ⇒ All. U - Documento di Visione Strategica predisposto e redatto dall’Area Urbanistica Attuativa Strategica con supporto di un gruppo di lavoro intersettoriale e del DATSU del Politecnico di Milano, e validato con determina del Direttore dell’Area Urbanistica Attuativa Strategica n. 11/2017
- ⇒ All. V - Estratto dello Studio di Fattibilità per una rete ecologica urbana denominato “Progetto Rotaie Verdi” del 31/01/2016
- ⇒ All. W - Indagine preliminare delle aree, che saranno sottoposte a Studio di fattibilità per la realizzazione della rete ecologica e ciclabile lungo la cintura ferroviaria
- ⇒ All. Y - Mozione del Consiglio Comunale n. 144 del 15/06/2017

Apparati grafici

- ⇒ A. le Zone Speciali Farini e San Cristoforo (PDF)
 - ⇒ A.1 Localizzazione
 - ⇒ A.2 Perimetrazione Zona Speciale Farini
 - ⇒ A.3 Vincoli Zona Speciale Farini
 - ⇒ A.4 Mobilità Zona Speciale Farini
 - ⇒ A.5 Mappa delle aree di aree e progetti di rigenerazione Zona Speciale Farini
 - ⇒ A.6 Perimetrazione Zona Speciale San Cristoforo
 - ⇒ A.7 Vincoli Zona Speciale San Cristoforo
 - ⇒ A.8 Mobilità Zona Speciale San Cristoforo
 - ⇒ A.9 Mappa delle aree di aree e progetti di rigenerazione Zona Speciale San Cristoforo
- ⇒ B. Campus delle Arti e M4 a S.Cristoforo (PDF)
 - ⇒ B.1 Campus delle Arti: quadro delle esigenze
 - ⇒ B.2 Schemi stazione M4 a San Cristoforo
 - ⇒ B.3 Estratto relazione Cittadella e gli Uffici
- ⇒ C. Perimetrazioni aree di Concorso (DWG)
 - ⇒ C.1 Zona Speciale Farini
 - ⇒ C.2 Zona Speciale S. Cristoforo

Altri link utili

- ⇒ Le 5 visioni al link: <http://www.scalimilano.vision/visioni/>
- ⇒ Workshop Report al link: <http://www.scalimilano.vision/wp-content/uploads/2017/02/Workshop-Report.pdf>

