



## **SCALI FERROVIARI**

### **SECONDA FASE: USI TEMPORANEI E PARTECIPAZIONE**

7 novembre

**SOCIETA' UMANITARIA**

Via Francesco Daverio 7 – Milano

Piergiorgio Vitillo

Dipartimento DATSU- Scuola AIUIC - Politecnico Milano

**Attuazione degli indirizzi del Documento di Visione Strategica (DVS)**

## ***Indice***

### ***Premessa\_ I contenuti di sintesi dell'AdP***

- 1. Un ricco patrimonio sociale insediato e radicato nei Quartieri**
- 2. Gli scali nel contesto urbano e territoriale**
- 3. Quali progetti per gli scali (contenuti, esigenze, temi ricorrenti)**
- 4. Attenzione al passato e anticipazione del futuro ( tempi, cantiere e memoria)**
- 5. Usi temporanei come modalità per anticipare la rigenerazione urbana**
- 6. La disciplina degli usi temporanei nell'Accordo di Programma**

## **Premessa\_ I contenuti di sintesi dell'AdP**

Il punto di partenza è la Delibera n.14 del Consiglio Comunale del 14.11.2016, che individua gli **obiettivi strategici prioritari**, finalizzati a migliorare l'AdP non ratificato:

- il **sistema del verde**, di cui si intende aumentare in maniera considerevole la dotazione complessiva e la fruibilità;
- l'**housing e il mix sociale e funzionale**, equamente distribuiti in tutti i nuovi interventi, dando priorità a famiglie con redditi minimi, la popolazione universitaria, i giovani in formazione, i lavoratori precari e i nuclei monoreddito e monofamiliari;
- il **potenziamento del trasporto ferroviario** (individuazione di risorse per la realizzazione della *circle line*) e il miglioramento del rapporto tra la rete ferroviaria e il sistema urbano.

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <p>1 Definizione della vocazione delle aree garantendo <b>visione strategica</b> generale e risposta ai <b>bisogni locali</b></p>  | <p>2 <b>Mix sociale</b> e con priorità a famiglie con redditi minimi, nuclei monoreddito, giovani, studenti e lavoratori</p>             | <p>3 Garantire la <b>regia pubblica</b> del processo coordinando gli interventi con le strategie dei documenti pianificatori</p>                    |
| <p>4 Aumento della dotazione di verde con l'obiettivo di realizzare un sistema continuo di <b>valenza ecologica</b></p>            | <p>5 <b>Circle Line</b> ferroviaria da San Cristoforo a Stephenson per collegare funzioni di interesse strategico</p>                    | <p>6 Garantire la disponibilità di <b>risorse aggiuntive</b> rispetto agli oneri per gli interventi di riqualificazione urbana</p>                  |
| <p>7 <b>Verde fruibile</b> e attrezzato: un nuovo grande parco a Farini e un sistema naturalistico a San Cristoforo</p>            | <p>8 Creazione di nuove <b>stazioni di interscambio</b> con il trasporto pubblico locale su scala metropolitana</p>                      | <p>9 Prevedere il ricorso a <b>processi concorsuali</b> per i Masterplan delle aree principali, gli edifici e i parchi più rilevanti</p>            |
| <p>10 <b>Mix di servizi</b> e funzioni pubbliche che rispondano alle prospettive di sviluppo economico e sociale della città</p>   | <p>11 Miglioramento della infrastruttura ferroviaria con particolare attenzione al tema dell'<b>inquinamento acustico</b></p>            | <p>12 Dare seguito a un processo di <b>riabilito pubblico</b> sviluppando un confronto con la cittadinanza e gli stakeholder pubblici e privati</p> |
| <p>13 Previsione di <b>quartieri sostenibili</b> dotati di tecnologie intelligenti e dal contenuto flusso viabilistico privato</p> | <p>14 Promozione di <b>usi temporanei</b> per restituire nell'immediato alla cittadinanza aree vive e accessibili, fruibili e sicure</p> | <p>15 Valutare l'attuale offerta e la necessità di <b>funzioni urbane</b> di rilievo metropolitano e le priorità di intervento</p>                  |
| <p>16 Incremento delle previsioni relative all'edilizia convenzionata, all'<b>edilizia sociale</b> e alla residenza temporanea</p> | <p>17 Impostare <b>processi autorizzativi</b> e obblighi che vincolino la realizzazione delle opere di urbanizzazione</p>                | <p>18 Garantire <b>tempistiche rapide</b> che consentano di attivare il processo di rigenerazione delle aree, oggi degradate e inutilizzate</p>     |

## INDICE DI EDIFICABILITÀ

**0.65**

mq/mq

indice di utilizzazione  
territoriale medio, pari a  
**674.460 mq** di superficie  
lorda di pavimento totale

Dati generali  
dell'Accordo di Programma  
↓

<b>Superficie complessiva</b>	1.247.605 mq
Superficie territoriale	1.037.631 mq
Superficie strumentale	193.882 mq
Viabilità esistente	16.092 mq
<b>Superficie lorda pavimento</b>	<b>674.460 mq</b>

## MIX FUNZIONALE

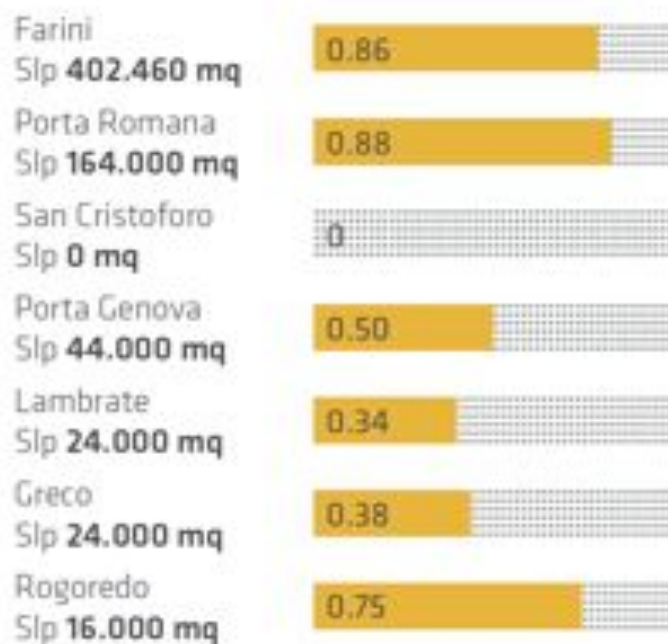
>32

per cento

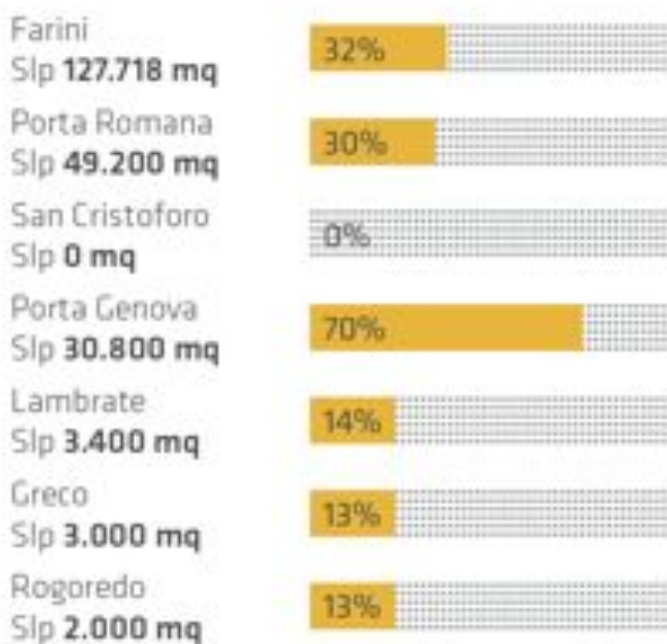
quota minima delle volumetrie complessive destinata a funzioni non residenziali a garanzia del mix funzionale, >70% della slp di Porta Genova

- la concentrazione delle volumetrie negli scali più accessibili, e, pur mantenendo un'impostazione orientata alla flessibilità, la previsione di una **quota minima di funzioni non residenziali** a garanzia del mix funzionale, da specificare in sede di pianificazione attuativa

### Indice territoriale massimo negli scali



### Percentuale minima di funzioni non residenziali



## TEMATICHE PRINCIPALI

### RESIDENZA SOCIALE E CONVENZIONATA

---

>30

per cento

quota minima delle volumetrie complessive destinate a residenza sociale e convenzionata a garanzia del mix sociale, il 44% delle volumetrie a uso residenziale, di cui almeno il 40% da destinare all'affitto.

- la garanzia del mix sociale destinando una quota consistente dell'**edilizia residenziale a canone sociale e convenzionato**, in particolare alle tipologie in affitto, anche grazie all'introduzione di una quota di 'convenzionata ordinaria', orientata al ceto medio.



# 44

per cento

quota minima delle volumetrie complessive destinate a uso residenziale per residenza sociale e convenzionata a garanzia del mix sociale

# 3.400

alloggi

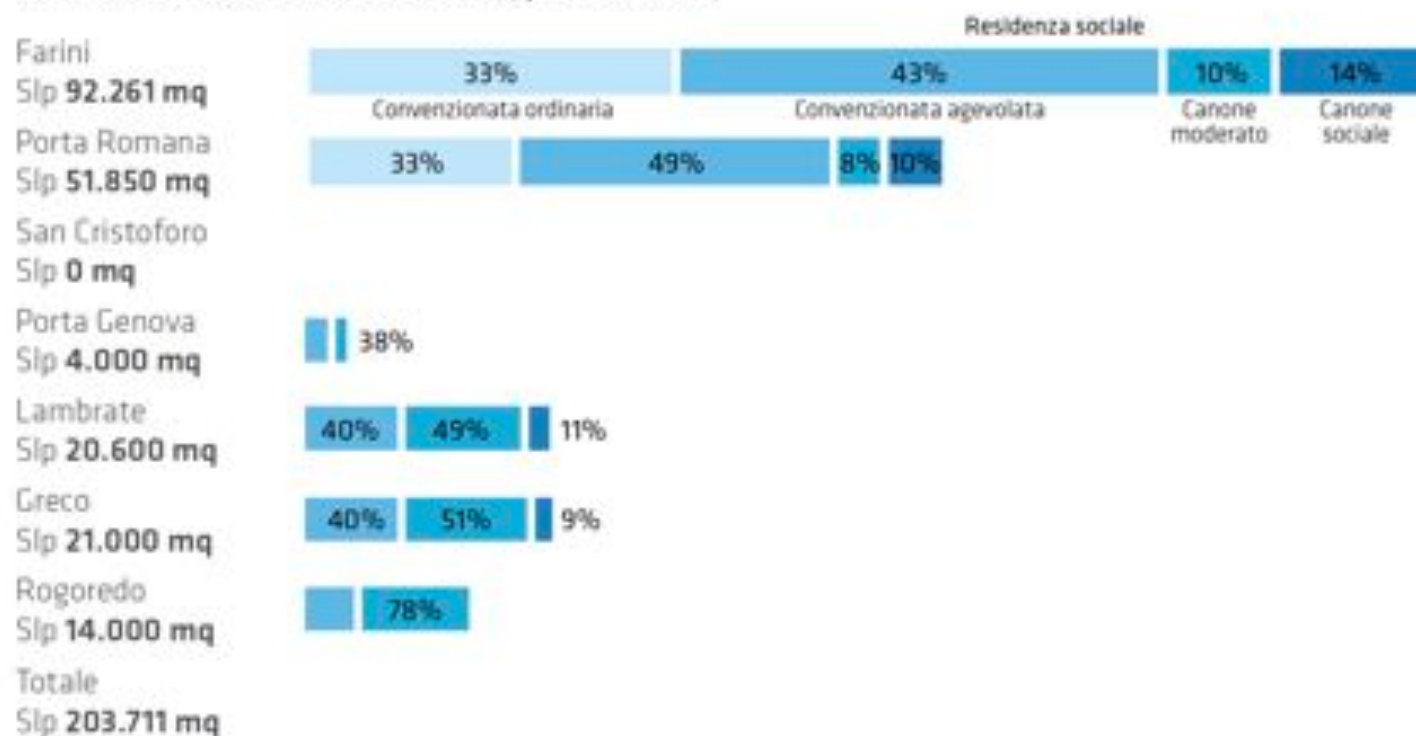
stima alloggi a residenza sociale e convenzionata di cui  $\frac{3}{4}$  a social housing (ca. 2600 alloggi),  $\frac{1}{4}$  a edilizia convenzionata ordinaria (ca. 800 alloggi)

# 70

per cento

della slp residenziale sociale e convenzionata dell'AdP a Farini e Porta Romana

### Residenza sociale e convenzionata (quote minime)



↑  
Alt. (3)

## VERDE PUBBLICO

>65

per cento

quota minima di superficie territoriale complessiva da cedere per verde, fruibile e attrezzato, e spazi pubblici, >50% della superficie territoriale di ogni area

In termini urbanistici, pur mantenendo un'impostazione orientata alla flessibilità, sono stati definiti parametri vincolanti orientati a strutturare elementi di visione complessiva da dettagliare in fase attuativa:

- la **massimizzazione della dotazione di verde pubblico** negli scali, in particolare a Farini e San Cristoforo, garantendo un **sistema di connessione ecologica** lungo i binari attivi;

**676.867**

**metri quadri**

superficie territoriale minima complessiva da cedere per verde, fruibile e attrezzato, e spazi pubblici, >50% della superficie territoriale di ogni area

**200.000**

**metri quadri**

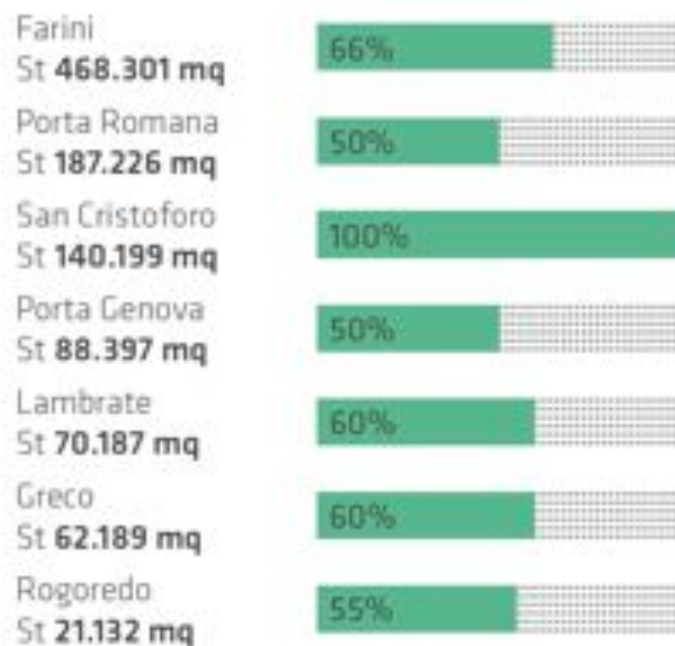
stima dimensionale delle aree per connessioni ecologiche lungo i binari, su modello Rotaie Verdi + cessione delle aree dismesse per una pista ciclopedonale per Chiaravalle

**81**

**per cento**

specie di flora della città di Milano rinvenute nell'area di studio del progetto Rotaie Verdi.

### Quote di verde attrezzato negli scali



### Dimensione dei parchi urbani di Milano



**29,5 km**

lunghezza Circle Line

**11 stazioni**

4 esistenti (Rho Fiera, Certosa, Lambrate, Forlanini), 5 nuove (Tibaldi, Romana, Stephenson, Dergano, Istria), 2 rifunzionalizzate (San Cristoforo, Romolo)

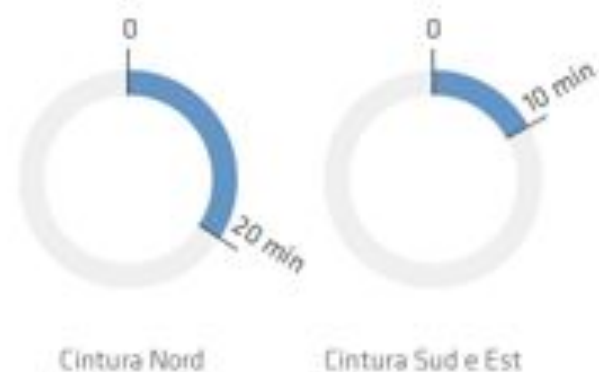
**97 mln€ finanziamenti**

previsti per interventi trasportistici, di cui almeno 50 mln € a carico delle plusvalenze dell'AdP

Frequenza di servizio attuale  
da 30 a 60 minuti



Frequenza di servizio in prospettiva  
da 10 a 20 minuti



## TEMATICHE PRINCIPALI INVESTIMENTI E PLUSVALENZE

---

**1.755**

milioni €

Investimenti in interventi ferroviari sul nodo di Milano nel periodo 2005-2016

**1.000**

milioni €

Stima degli ulteriori investimenti in interventi ferroviari previsti sul nodo di Milano

**97**

milioni €

Investimenti previsti per interventi trasportistici propedeutici alla Circle Line, di cui almeno 50 mln € a carico delle plusvalenze dell'AdP

## TEMATICHE PRINCIPALI

### RISORSE PER LE TRASFORMAZIONI URBANISTICHE

---

**45**

milioni di euro

stima dei costi  
preurbanizzativi a carico degli  
operatori per smantellamenti  
e razionalizzazione delle  
strutture ferroviarie

**133**

milioni di euro

stima degli oneri di  
urbanizzazione a carico degli  
operatori che trasformeranno  
le aree

**81**

milioni di euro

extraoneri complessivi a  
carico degli operatori che  
trasformeranno le aree, di cui  
**46 mln €** su Farini, **30 mln €**  
su Porta Romana e **5 mln €**  
su Porta Genova





2. Per le Zone Speciali di Farini, Romana e Genova, al fine di favorire il confronto fra diverse soluzioni e migliorare la qualità degli interventi, è previsto l'obbligo di **concorsi aperti** - preferibilmente in due gradi, con selezioni basate su esperienze precedenti e proposte metodologiche e/o progettuali - per la redazione di Masterplan funzionali alla successiva presentazione dei Piani Attuativi, avendo come riferimento per la procedura l'art. 8, commi 5, 6, 7, 8 e 10, del vigente Regolamento Edilizio del Comune di Milano.

3. Per le altre le Zone Speciali sono raccomandate forme di procedura concorsuale di cui sopra per la redazione di Masterplan preventivi ai Piani Attuativi.

4. Saranno inoltre sottoposti a concorsi di progettazione gli interventi per la realizzazione dei nuovi parchi, degli spazi pubblici e degli edifici pubblici più rilevanti, da realizzare a scomputo degli oneri di urbanizzazione, nei casi e con le modalità concordate con l'Amministrazione Comunale in sede di istruttoria dei Piani Attuativi.

Testo dell'Accordo di  
Programma  
→

## **Art.9** Strumenti Attuativi e Partecipazione

## 1. Un ricco patrimonio sociale insediato e radicato nei Quartieri

L'**attività di ascolto** ha consentito la **scoperta, la ricognizione e la messa in valore di un ricco e articolato patrimonio sociale insediato e radicato nei quartieri**, con una sua prima mappatura/localizzazione: Associazioni, Comitati, Gruppi di cittadini (ma anche singoli cittadini) si sono dimostrati soggetti attivi su diversi temi (cultura, sociale, tempo libero, sport); e hanno contribuito **attraverso idee e progettualità specifiche**, per alcuni aspetti inaspettate, alla costruzione complessiva delle attese, delle esigenze e dei desideri degli attori locali

A dimostrazione di **un attivismo sociale diffuso e pervasivo**, che andava semplicemente riconosciuto, relazionato e messo a sistema.

Che ha attribuito un **ruolo centrale delle infrastrutture della socialità** riconoscendo il ruolo che **gli spazi aperti pubblici** (strade, piazze, verde etc.) e i rapporti fra spazio pubblico e spazio privato possono assolvere nel favorire le relazioni di prossimità e in generale la qualità.

In particolare, il **verde** è considerato fattore decisivo, ma visto come **scenario di relazioni, intessuto di articolazioni**, di attività e di presenze che arricchiscano di opportunità il tempo libero.

Puntando essenzialmente su due elementi:

- **la complessità funzionale e sociale** favorendo sinergie e l'instaurarsi negli spazi aperti pubblici di interferenze e di presenze nei modi d'uso; così da favorire, con la socialità, il naturale presidio dei luoghi urbani: la sicurezza di un luogo passa principalmente dal suo uso. La ricchezza degli usi e delle opportunità di fruizione di uno spazio rappresentano la condizione indispensabile per conferire sicurezza a chi lo frequenta (sia reale che percepita).

- il rinnovarsi di **una stretta relazione fra spazi aperti pubblici, spazi collettivi e spazi privati** che, se ben architettonicamente interpretata, faccia da principio fondante dei luoghi del convivere: della loro vitalità e della loro "bellezza civile."

## 2. Gli scali nel contesto urbano e territoriale

Sebbene l'ascolto si sia focalizzato sulle condizioni dell'immediato **contesto**, sui margini urbani prospicienti l'infrastruttura ferroviaria, l'immagine in molti casi emersa è quella degli **scali come occasione per rimettere in gioco potenzialità di scala superiore**, per trattare temi di portata più ampia.

Dal progetto del singolo scalo alla possibilità di **riorganizzare parti di città a scale diverse**:

- per un **intorno maggiormente significativo**: come occasione per trattare questioni al di fuori degli scali: edilizia pubblica, aree mercatali, ecc. Ma anche per fare informazione pubblica, occasione per sperimentare nuove modalità sui temi delle trasformazioni urbane;
- entro un **sistema territoriale**: il sistema navigli, dei parchi a sud est, della nuova mobilità (**sistemi e figure urbane** che in alcuni casi travalicano per loro natura i confini comunali).

### 3. Quali progetti per gli scali (contenuti, esigenze, temi ricorrenti)

Almeno tre questioni connotano il ruolo che, pur nelle differenze, gli scali assumono:

#### ***a. Spazi attraverso i quali favorire le occasioni di attraversamento e connessione***

Gli scali come cerniera di scala territoriale, ricucitura dei quartieri a scala locale, spazio di dialogo e connessione tra città storica, città moderna, città in corso di trasformazione.

Gli scali, da spazio murato e intercluso a nuovo spazio di relazione tra parti anche differenti di città.

#### *Caratteri emersi*

- occasione per proporre un nuovo modello di città, che si muove utilizzando il trasporto pubblico, la bicicletta, i piedi.

### ***b. Luoghi sede di nuove centralità e servizi***

**Gli scali come luogo di servizi e centralità urbana** a scale differenti: la localizzazione di molti di questi potrebbe contribuire a rigenerare e rivitalizzare parti urbane “periferiche”.

#### *Caratteri emersi*

- mancanza generalizzata di servizi per la pratica di attività sportive;
- declinazione dei servizi sempre in termini di creazione di “benessere” per gli abitanti (e questo dipende dalla tipologia degli interlocutori invitati a intervenire ai tavoli) e non anche in termini di risposta a situazioni di grave emergenza e disagio per la coloro che vivono in condizioni di marginalità;
- ruolo dell’acqua e relazioni con l’acqua (acqua anche come possibile nuova infrastruttura di trasporto pubblico);
- ruolo dei manufatti delle stazioni quando cambieranno le funzioni all’interno degli scali;
- idea forte di mix culturale/produttivo, cui si riconosce un anaturale funzione di presidio.

***c. Ambiti di rafforzamento e integrazione del sistema del verde e degli spazi aperti***

Scali come **possibilità di integrare il sistema del verde e delle attrezzature pubbliche alla scala allargata.**

*Caratteri emersi*

- **nuova idea di parco:** parco da gestire e da curare, oltre che da utilizzare (sport, orti, etc.);
- **ruolo dell'acqua** e relazioni con l'acqua (acqua come nuovo paesaggio);.

#### 4. Attenzione al passato e anticipazione del futuro (tempi, cantiere e memoria)

Tre temi di carattere generale riguardano l'**organizzazione dei tempi del progetto**, la gestione del cantiere:

- **temporaneità**: anticipazione e usi temporanei;
- **attenzione alla gestione e fruibilità del cantiere**: attraversabilità delle aree degli scali; i cantieri devono “farsi guardare”; e i cantieri come luogo di informazione;
- **heritage**: gli scali come luoghi della memoria, attenzione al valore storico di alcune parti di città/manufatti; necessità di un'opportuna attenzione ai contenuti del progetto e al ruolo che gli scali dovranno comunque mantenere nella storia e nella memoria collettiva della città.



## 5. Usi temporanei come modalità per anticipare la rigenerazione urbana

Il tema degli utilizzi temporanei delle aree dismesse assume una connotazione strategica quando si parla di **processi di rigenerazione urbana che possono durare diversi anni**, talvolta decenni.

Gli scali ferroviari hannogià fatto da apripista di questa nuova modalità di utilizzo degli spazi ospitando nel corso del 2015 attività di ***Expo in Città*** che hanno avuto risonanza e frequentazione inaspettate.

*Expò in Città*, promosso dal Comune e della Camera di Commercio come aggregatore delle attività off-site per accompagnare e integrare l'offerta attrattiva e di intrattenimento dell'Esposizione Universale, ha visto la realizzazione di oltre **46 mila appuntamenti**, cui hanno partecipato circa **11 milioni di persone**.

Occorre ricordare che **attivare processi di riuso temporaneo è possibile da subito.**

Il **Regolamento Edilizio** consente (art.116) di installare **manufatti provvisori, leggeri e amovibili**, destinati a **utilizzi temporanei**, per un periodo massimo di **24 mesi** (con possibile proroga di 12 mesi).

Lo stesso articolo prevede la possibilità di convenzionare **casi e aspetti particolari.**

**L'Accordo di Programma (AdP)** sugli scali **promuove** (art.16) la **regolazione degli utilizzi provvisori**, sempre per mezzo di specifiche Convenzioni.

La possibilità di "**colonizzare**" queste aree, da troppo tempo abbandonate o sottoutilizzate, con funzioni che sperimentino **nuove modalità di utilizzo degli spazi** è sicuramente di grande interesse per la città.

L'introduzione di nuove attività consente infatti di **testare vocazioni funzionali** ancora inesprese, ma anche di **gestire produttivamente spazi abbandonati** migliorando la qualità ambientale e sociale dei quartieri. Il coinvolgimento di giovani progettisti, nuovi imprenditori e delle comunità locali in tali iniziative potrà inoltre facilitare lo sviluppo nuove attività e di rafforzare le reti di quartiere.

Con **progettualità leggere**, veloci ed economiche, il riuso temporaneo delle aree si pone come strumento innovativo di sperimentazione di **nuove forme del vivere urbano**, in grado di restituire senso del luogo, attrarre persone ed investimenti, ricucire quartieri e comunità a lungo disconnessi.

Si tratta di un'operazione difficile, che richiede una chiara visione ma anche una **forte regia pubblica**, e che mette in gioco una innovazione profonda degli strumenti di pianificazione e progettazione urbana.

## 6. La disciplina degli usi temporanei nell'Accordo di Programma

L'uso temporaneo è definito come dispositivo per **anticipare il processo di riappropriazione** da parte **delle comunità locali** e per **sperimentare impieghi innovativi** degli spazi esistenti.

Un'appropriata disciplina degli usi temporanei, intesa sia come regolamentazione che come deregolamentazione, consente di anticipare e sperimentare soluzioni, anche funzionali, innovative, che prevedano, insieme ad attività più remunerative, la disponibilità di aree per **usi di interesse generale**, come **spazi per lo sport**, la **didattica**, lo **svago**, nonché **spazi di creatività e lavoro per i giovani**.

Per quanto l'occasionalità dell'uso, limitato nel tempo di permanenza, non rappresenti un fattore di rischio, è necessario che l'attivazione di attività temporanee sia accompagnata **indagini dello stato dei suoli** e degli immobili da utilizzare, introducendo **forme temporanee di naturalizzazione in grado di anticipare e favorire le successive attività di bonifica**.

Tra le azioni da intraprendere per potere attivare usi temporanei è quindi indispensabile avviare una **mappatura delle aree abbandonate** immediatamente disponibili per l'uso temporaneo, con definizione dell'orizzonte temporale e identificazione degli usi compatibili.

L'attivazione delle aree immediatamente disponibili **mediante convenzione per bandi e concessioni** e d'uso da parte della proprietà e l'introduzione di fasi temporanee nei bandi di concorso per la realizzazione delle singole aree, potrà concorrere alla **semplificazione delle procedure**, con l'obiettivo di favorire l'implementazione per fasi delle aree.

L'**anticipazione della realtà** ha il potere di **alleggerire il periodo transitorio** verso le soluzioni definitive, **aprendo i recinti** e mitigando i disagi che derivano dall'implementazione dei futuri processi di rigenerazione permanente. Per questo motivo, la politica di anticipazione temporanea degli scenari definitivi, dev'essere uno **strumento che accompagna non solo la fase di pianificazione**, ma anche quella di **implementazione e costruzione dei progetti**

.

### ***Azioni proposte***

Mappatura delle aree abbandonate immediatamente disponibili per l'uso temporaneo, con **definizione dell'orizzonte temporale** e **identificazione degli usi compatibili**.

**Attivazione delle aree immediatamente disponibili** mediante convenzione per bandi e concessioni e d'uso da parte della proprietà.

**Analisi delle problematiche ambientali** e delle azioni necessarie ad incrementare le aree disponibili per il riuso a verde pubblico.

**Introduzione di fasi di progettazione temporanea** nei bandi di Concorso per i *Masterplan*.

**Semplificazione delle procedure** con l'obiettivo di favorire l'attivazione per fasi delle aree.

**Anticipazione di scenari futuri**, attraverso la realizzazione di attraversamenti pedonali.

Per questo, sarà fondamentale predisporre progetti e regole capaci di misurarsi con l'eventuale **modificazione nel tempo di opportunità e domande emergenti**, per evitare un disallineamento tra le realizzazioni e la realtà in mutamento. I progetti dovranno avere la capacità di sostenere lunghi periodi di implementazione con **adeguati gradi di flessibilità**, ma contemporaneamente dovranno **contenere gli elementi irrinunciabili di natura strutturale e di orientamento nel lungo periodo delle trasformazioni**.

**Adattabilità e flessibilità non sono sinonimi di vaghezza**, ma modi di pensare ai progetti, stabilendo **ambiti di variazione possibile**, in riferimento alla **configurazione formale, al modello organizzativo, al programma funzionale**, consentendo comunque il trattamento dei temi di scala urbana e di rapporto con il contesto.

Specie negli scali di maggior dimensione, la **scomponibilità e la relativa autonomia realizzativa** dovrà essere la caratteristica fondamentale per avviare processi di trasformazione che riescano a **sostenere tempi di realizzazione imprevedibili**, garantendo contemporaneamente la qualità urbana e l'autosufficienza dei risultati parziali; **curando la convivenza tra aree trasformate e aree in attesa**, per garantire la qualità urbana e funzionale durante gli stadi intermedi di realizzazione.