



Regione Lombardia
Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche



CODICE
COMMESSA

Q 0 3

LIVELLO
PROGETTAZIONE

P

D.P.R.
207/10

d

PROGRESSIVO
ELABORATO

0 0 2

CATEGORIA
OPERA

I T

NUMERO
OPERA

- -

REVISIONE

R 0

SCALA

===

AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DEL
NODO DI BOVISA - COMUNE DI MILANO
Progetto di fattibilità tecnica ed economica

ELABORATI GRAFICI
Generali
Relazione di inquadramento urbanistico

Revisioni		Data	Descrizione	Redatto	Controllato
	3				
	2				
	1				
	0	dic. 2024	PRIMA EMISSIONE		

NORD_ING

NORD_ING Srl
IL DIRETTORE TECNICO
Ing. Laura Stiriti

FERROVIENORD

FERROVIENORD S.p.A.
DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURA
IL DIRETTORE
Ing. Andrea Lucia Passarelli

Progettista



Collaborazione

REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	DATA
CODICE ARCHIVIO COLLABORATORE			AGG.

INDICE

1. PREMESSA	2
2. INQUADRAMENTO GENERALE.....	3
2.1. Inquadramento territoriale	3
2.1.1. <i>Stato di fatto infrastruttura</i>	4
2.2. INQUADRAMENTO PROGETTUALE.....	6
2.3. Descrizione intervento	7
3. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO	8
3.1. P.T.R. – Piano Territoriale Regionale	8
3.2. P.T.R.A. – Piani Territoriali Regionali d’Area	12
3.3. Regime vincolistico - Sistema Informativo Beni e Ambiti Paesaggistici (S.I.B.A.).....	13
3.4. P.P.R. – Piano Paesaggistico Regionale	14
3.5. P.R.M.T. Programma regionale della mobilità	16
3.6. P.T.C.P. di Milano.....	19
3.7. P.G.T. Vigente del Comune di Milano (Milano 2030).....	23
3.7.1. <i>Documento di Piano (Vigente)</i>	26
3.7.2. <i>Piano delle Regole (Vigente)</i>	31
3.7.3. <i>Piano dei Servizi (Vigente)</i>	37

1. PREMESSA

Il presente elaborato raccoglie le informazioni utili ad inquadrare l'ambito e le caratteristiche generali del contesto urbanistico-ambientale in cui s'inserirà il progetto per l'ammodernamento ed il potenziamento della Stazione di **BOVISA**, nel Comune di Milano, per verificare la conformità con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica sia a livello sovracomunale che urbano.

2. INQUADRAMENTO GENERALE

2.1. Inquadramento territoriale



Figura 1 – Foto aerea delle aree d'intervento.

Sviluppata come zona industriale periferica di Milano, con lo stabilimento Candiani, realizzato nel 1882 per la produzione di acido solforico, divenuto poi parte del gruppo chimico Montecatini, alla fine del XX secolo il quartiere subisce un declino dovuto allo smantellamento delle molte industrie che risiedevano nella zona.

Il conseguente degrado del quartiere è stato recentemente parzialmente arginato dall'insediamento del polo universitario del Politecnico di Milano che rappresenta oggi una delle attività più importanti di questa ex zona industriale.

Il polo universitario è diviso in due campus, quello est per la Facoltà del Design (ricavato nelle strutture della ex Ceretti e Tanfani) e quello ovest per Ingegneria.

Un carattere distintivo del quartiere e simbolo del passato industriale dell'area è la presenza delle strutture dei gasometri, ormai dismessi, quale esempio di archeologia industriale.

In tale contesto si colloca la stazione FERROVIENORD di Milano Bovisa, realizzata, nella sua configurazione attuale, nel corso degli anni '90 nell'ambito dei lavori di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bovisa-Saronno.

2.1.1. Stato di fatto infrastruttura

L'impianto di Bovisa, costruito negli anni '90 con la realizzazione del quadruplicamento della tratta Bovisa-Saronno, è attualmente costituito da otto binari passanti, serviti da tre banchine ad isola e due banchine laterali integralmente coperte dalla struttura in c.a. del fabbricato di stazione.

In particolare, i binari I e II sono connessi a nord con la linea diretta del collegamento Milano-Saronno, ed a sud con il passante ed il "passantino". I binari III e IV rappresentano il naturale prolungamento della linea diretta Milano-Saronno, mentre i binari V e VI collegano a nord sia la linea locale proveniente da Saronno, sia la linea della Brianza proveniente da Seveso/Asso ed a sud il passante ed i binari della linea locale verso Cadorna.

I binari VII e VIII sono invece dedicati ai servizi locali suburbani provenienti dal passante (unico collegamento in direzione sud) e diretti verso la linea della Brianza.

Il fabbricato si presenta con una struttura in c.a. parzialmente realizzata in opera (fondazioni e pilastri/setti in elevazione) e parzialmente prefabbricata (travi e solette). Le pannellature di finitura esterne sono costituite da elementi prefabbricati.

Il piano del ferro è posto ad una quota inferiore rispetto alla viabilità esterna; pertanto, l'accesso al fabbricato viaggiatori avviene dal piano mezzanino (piano ingressi), posto al di sopra del fascio di binari di stazione, raggiungibile grazie a rampe e scale poste su entrambi i lati dell'impianto.

Dal piano mezzanino, il collegamento con le banchine di stazione avviene grazie ad una serie di rampe scale, scale mobili e ascensori posti a servizio di ciascuna banchina.

Ad ovest del fabbricato, trovano posto due ulteriori fabbricati di servizio, il primo impegnato dalla squadra di manutenzione armamento ed ACS, mentre il secondo accoglie la sottostazione elettrica (SSE) a servizio della linea.

Dal punto di vista urbanistico, la stazione è in genere considerata poco integrata con i due quartieri circostanti (a est e a ovest), con presenza di aree dismesse su ambo i lati, piazze utilizzate quasi esclusivamente a parcheggio, un solo servizio bus di linea direttamente connesso alla stazione (bus 82). Le aree urbane, in particolare a ovest, vedono da anni la previsione di importanti piani di riqualificazione, che tuttavia non si sono ancora concretizzati.

2.2. INQUADRAMENTO PROGETTUALE

La stazione di Bovisa gestisce attualmente l'intero traffico ferroviario del ramo Milano della rete FN ad esclusione della linea Seregno - Saronno.

Attualmente il traffico ferroviario conta circa 800 corse nei giorni feriali, oltre agli invii a vuoto, principalmente da/per il capolinea di Cadorna, su un arco di servizio di 21 ore giornaliere (dalle 4.30 alla 1.30 circa).

A Bovisa convergono infatti sia i numerosi servizi provenienti da Milano Cadorna, sia quelli provenienti dal Passante.

Tali flussi subiscono nella stazione di Bovisa un primo "smistamento" tra la linea per "Seveso e la Brianza" e la linea per "Saronno". Sono inoltre attualmente presenti presso l'impianto anche servizi attestati relativi alle linee suburbane S12 e S13.

La stazione di Bovisa riveste pertanto un ruolo strategico sia dal punto di vista della regolazione della circolazione ferroviaria, sia dal punto di vista del servizio, svolgendo il ruolo di "Stazione Porta" all'area milanese. A Bovisa, infatti, i passeggeri possono interscambiare, ad esempio, tra i servizi provenienti dalle linee di Saronno e quelli per Seveso-Asso e tra servizi "diretti" e linee S per la penetrazione capillare nel capoluogo.

Malgrado sia un impianto di realizzazione relativamente recente (inizio anni '90) e di concezione "moderna", Bovisa mostra già da tempo numerosi limiti, in parte strutturali, in parte dovuti al fatto che è stata utilizzata con modelli di esercizio differenti da quelli per i quali era stata concepita.

I limiti dell'impianto di Bovisa si sono accentuati nel tempo, dapprima con l'attivazione dell'orario del dicembre 2004, che ha segnato un vero e proprio salto quali/quantitativo soprattutto nei servizi da/per il Passante, e successivamente con l'attivazione dei quattro binari sulla tratta per Cadorna, che annullando le penalizzazioni a valle di Bovisa, ha manifestato con maggiore evidenza i limiti propri dell'impianto.

Nella Stazione, inoltre, non sono previsti percorsi tattili di collegamento alla stazione.

2.3. Descrizione intervento

Il presente paragrafo descrive sinteticamente i diversi interventi (destinati all'accessibilità di stazione) previsti sull'impianto di Bovisa.

Il progetto prevede:

- realizzazione della nuova rampa di accesso carrabile al piano ingressi (lato est);
- nuova rampa di accesso ai binari per i mezzi di soccorso e VVFF con realizzazione di alcuni locali di servizio (lato est);
- nuove uscite di sicurezza per l'utenza dal piano banchine (lato est);
- nuovo accesso al piano ingressi con realizzazione di scala e ascensore per il superamento delle barriere architettoniche (lato est);
- opere di rinforzo del solaio sulla piastra nord per il futuro passaggio del tram.

Si specifica che il progetto rispetta la norma urbanistica del PGT, in cui non si prevedono indici di copertura né limiti all'edificabilità, in quanto riqualificazione dello spazio pubblico, come previsto dall'art. 15 Piano delle Regole del PGT di Milano.

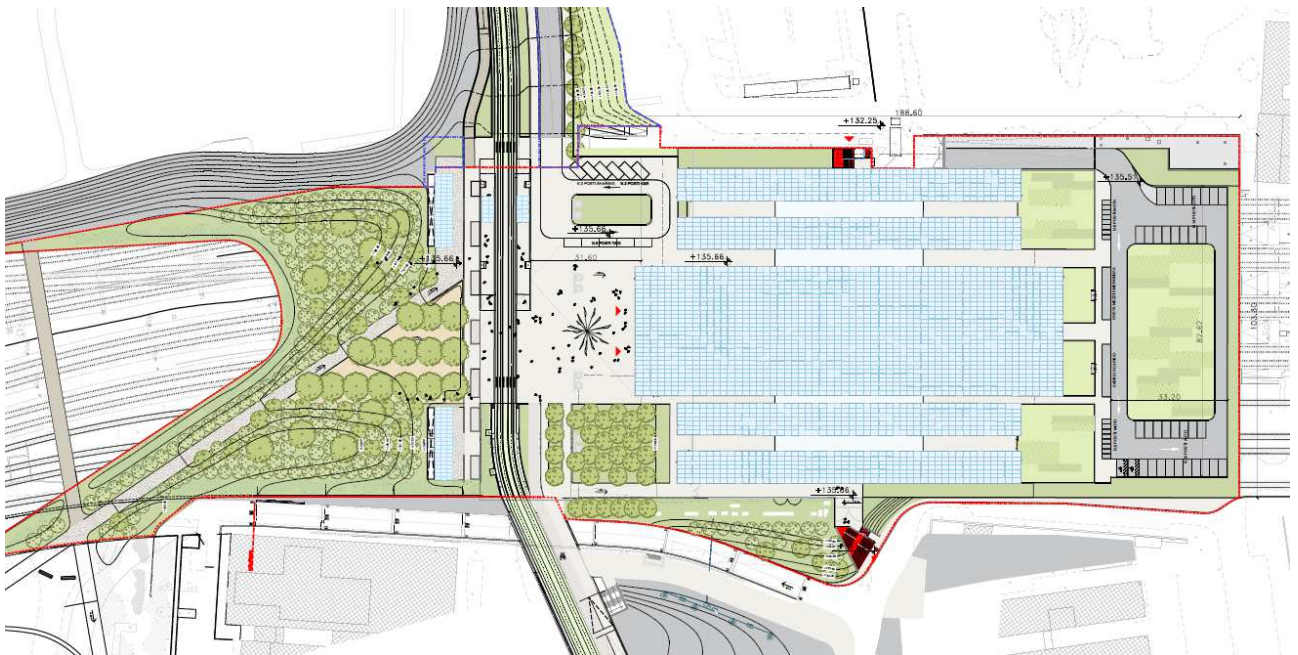


Figura 2 – Planimetria generale degli interventi

3. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Al fine di verificare la coerenza e la compatibilità dell'intervento con le previsioni contenute negli strumenti di pianificazione territoriale sia locali che di area vasta, sono stati presi in esame il **Piano di Governo del Territorio** (PGT) del Comune di Milano, il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale** (PTCP) della Provincia di Milano, ed è stato verificato il regime vincolistico di area vasta attraverso l'analisi di quanto riportato nel **Piano Territoriale Regionale** (PTR) della Lombardia, con annessi **Piani Territoriali Regionali d'Area** (PTRA), **Piano Paesaggistico Regionale** (PPR) e **Sistema Informativo Beni ed Ambiti Paesaggistici della Regione Lombardia S.I.B.A.**

3.1. P.T.R. – Piano Territoriale Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Lombardia. Si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale; ne analizza i punti di forza e di debolezza, evidenzia potenzialità ed opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali.

Il PTR è aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo, ovvero con il Documento Strategico Annuale. L'aggiornamento può comportare l'introduzione di modifiche ed integrazioni, a seguito di studi e progetti, di sviluppo di procedure, del coordinamento con altri atti della programmazione regionale, nonché di quelle di altre regioni, dello Stato, dell'Unione Europea (art. 22, l.r. n.12 del 2005). L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con d.c.r. n. XI/2064 del 24 novembre 2021 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 49 del 07 dicembre 2021).

Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale della Lombardia, e, più specificamente, per un'equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP). Gli strumenti di pianificazione, devono, infatti, concorrere, in maniera sinergica, a dare attuazione alle previsioni di sviluppo regionale, definendo alle diverse scale la disciplina di governo del territorio.

Il PTR definisce tre macro-obiettivi quali basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, che concorrono al miglioramento della vita dei cittadini:

- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia, ovvero la capacità di migliorare la produttività, aumentando allo stesso tempo la qualità della vita dei cittadini;
- riequilibrare il territorio lombardo, attraverso la riduzione dei disequilibri e la valorizzazione dei punti di forza in complementarità con i punti di debolezza;
- proteggere e valorizzare le risorse ambientali, paesaggistiche, economiche, culturali e sociali che costituiscono la ricchezza della Lombardia e che rappresentano opportunità di sviluppo.

I tre macro-obiettivi vengono concretizzati attraverso l'articolazione in 24 obiettivi generali, ulteriormente declinati per tematiche (ambiente, assetto territoriale, assetto economico-produttivo, paesaggio e patrimonio culturale, assetto sociale) e sistemi territoriali (metropolitano, montagna, pedemontano, laghi, pianura irrigua, fiume Po e grandi fiumi di pianura).

Prendendo in considerazione i sistemi territoriali, in cui il PTR ha suddiviso il territorio regionale e che ne rappresentano le priorità specifiche, il territorio in esame è interessato dal **Sistema territoriale Metropolitano**, denso e continuo, contenitore di importanti risorse propulsive per lo sviluppo, ma anche generatore di effetti negativi sul territorio circostante (congestione, inquinamento, concentrazione delle attività), per il quale il PTR individua i seguenti obiettivi:

- Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;
- Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale;
- Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;
- Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia;
- Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;
- Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili;

- Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;
- Riorganizzare il sistema del trasporto merci;
- Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;
- Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;
- EXPO – Creare le condizioni per la realizzazione ottimale dell’evento e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio.

Le opere in oggetto risultano compatibili con gli obiettivi perseguiti dal PTR.

Si rileva che le aree di intervento vengono classificate all'interno della **Carta dell'Uso del Suolo** 2015, come "Reti ferroviarie e spazi accessori", "Tessuti residenziali" e "Insediamenti industriali".

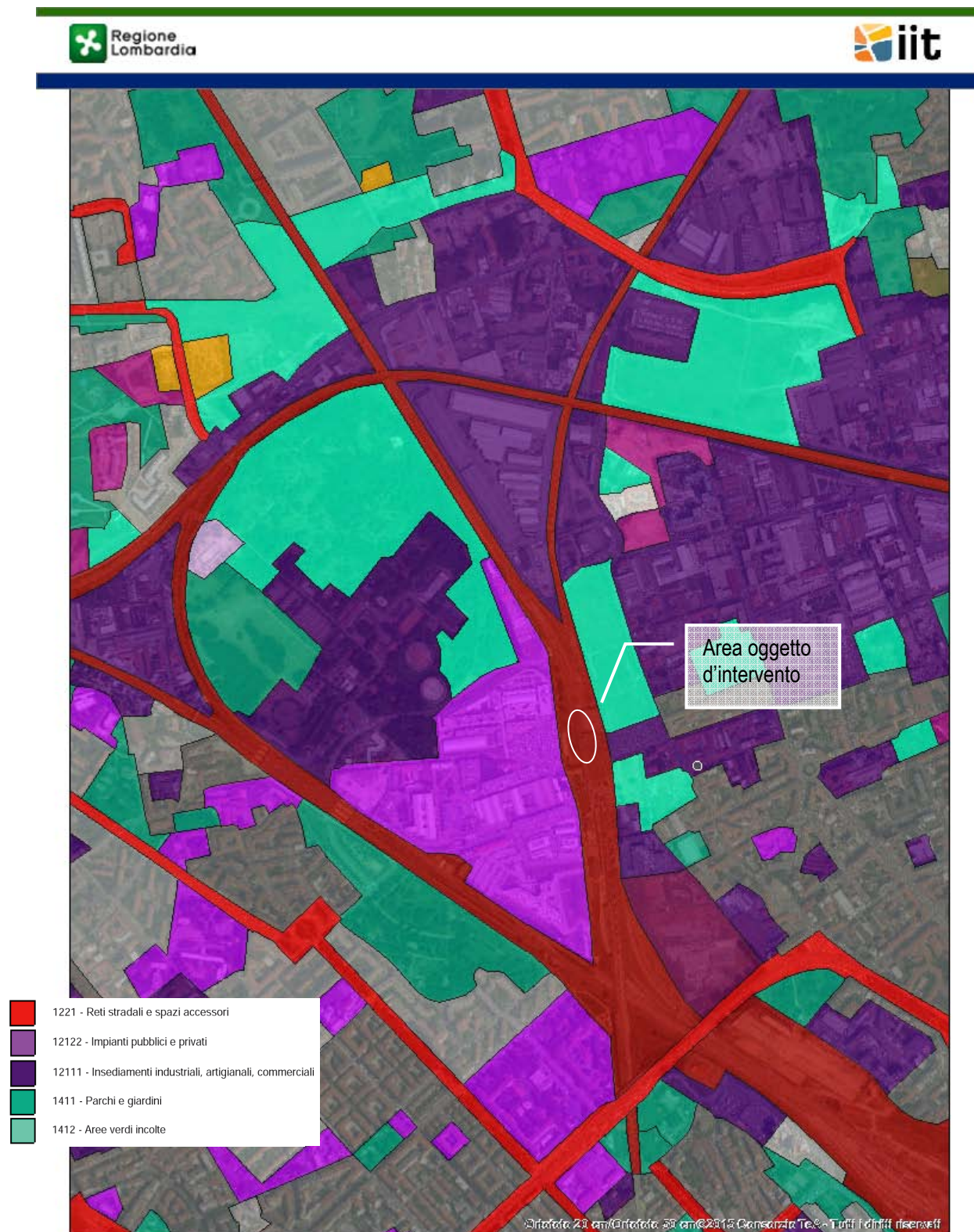


Figura 3 – Stralcio Dusaf 5.0 - Uso del Suolo 2015

3.2. P.T.R.A. – Piani Territoriali Regionali d'Area

I Piani Territoriali Regionali d'Area (PTRA) sono strumenti di pianificazione territoriale strategica individuati dal Piano Territoriale Regionale (PTR) per lo sviluppo di aree interessate da opere, interventi o destinazioni funzionali di livello regionale o sovraregionale, come stabilito dalla legge regionale n. 12 del 2005 di governo del territorio.

Sono strumenti innovativi, costruiti secondo una logica di "governance multilivello" e con un approccio di tipo "multisetoriale". I PTRA infatti prevedono la partecipazione attiva e continuativa di tutti i soggetti presenti sul territorio durante tutte le fasi di elaborazione del piano, per la condivisione di strategie, obiettivi e azioni. La condivisione con il mondo sociale, economico, istituzionale e culturale permette di creare piattaforme unitarie efficaci per il raggiungimento di obiettivi comuni, integrando le politiche settoriali regionali per convogliare tutte le energie e le risorse possibili nell'attuazione del piano. Sono strumenti di valenza strategica di medio-lungo termine, finalizzati a migliorare la competitività del territorio, la qualità del vivere, del produrre e del lavorare. Le disposizioni e i contenuti del PTRA hanno efficacia diretta e cogente nei confronti dei Comuni e delle Province o della Città metropolitana di Milano compresi nel relativo ambito, qualora previsto nello stesso Piano Territoriale Regionale d'Area.

Si rileva che l'area di intervento ricade solamente all'interno del perimetro del PTRA "Navigli Lombardi", ma non è classificata né vincolata da nessun articolo.

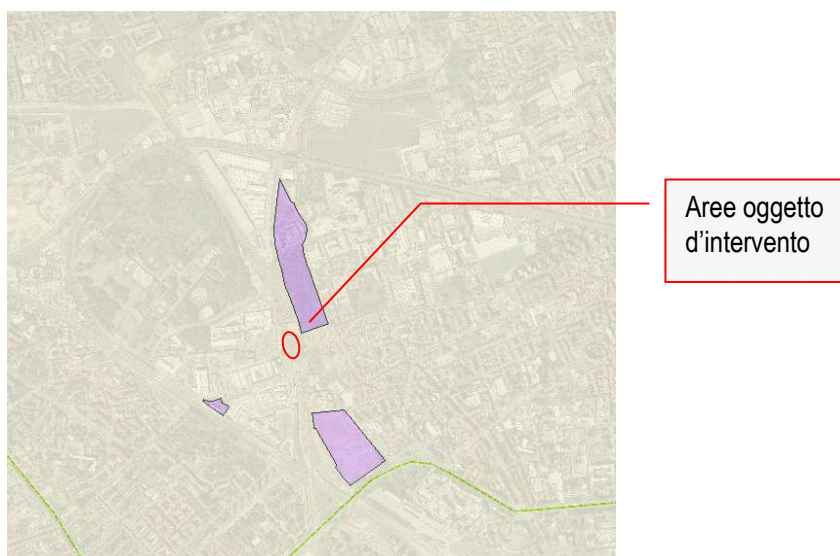


Figura 4 – Stralcio PTRA

3.3. Regime vincolistico - Sistema Informativo Beni e Ambiti Paesaggistici (S.I.B.A.)

Il Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici (S.I.B.A.) rappresenta la ricognizione di aree ed immobili tutelati ai sensi di legge, i cosiddetti “*vincoli ex L. 1497/39 e L. 431/85*”, vale a dire i beni paesaggistici tutelati ai sensi della legislazione nazionale (D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.), che rappresentano quelle parti del territorio, aree o complessi di cose immobili di singolare bellezza o valore estetico, bellezze panoramiche, ecc., nonché elementi specifici del paesaggio quali fiumi, laghi, territori alpini, ghiacciai, parchi, ecc., che sono oggetto di particolare attenzione ai sensi di legge, e come tali sono soggetti per ogni trasformazione alle procedure di preliminare autorizzazione paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e della disciplina che ne governa la tutela.

Il Sistema Informativo riporta anche le informazioni relative agli ambiti e agli elementi di prioritaria attenzione che il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), sezione specifica del Piano Territoriale Regionale approvato dal Consiglio regionale il 19 gennaio 2010, individua e disciplina, ad integrazione del sistema dei beni paesaggistici tutelati per legge o riconosciuti con specifico atto amministrativo (dichiarazioni di notevole interesse pubblico).

Si rileva che le aree di intervento, all’interno del **SIBA**, non ricadono in **Vincoli paesaggistici** né in **Indirizzi di paesaggio**.

3.4. P.P.R. – Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della l.r. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (Dlgs. n. 42/2004). Il PTR in tal senso recepisce e consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente in Lombardia dal 2001, integrandone e adeguandone contenuti descrittivi e normativi e confermandone impianto generale e finalità di tutela.

Il Piano Paesaggistico Regionale diviene così sezione specifica del PTR, disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità.

Le misure di indirizzo e prescrittività paesaggistica si sviluppano in stretta e reciproca relazione con le priorità del PTR al fine di salvaguardare e valorizzare gli ambiti e i sistemi di maggiore rilevanza regionale: laghi, fiumi, navigli, rete irrigua e di bonifica, montagna, centri e nuclei storici, geositi, siti UNESCO, percorsi e luoghi di valore panoramico e di fruizione del paesaggio.

L'approccio integrato e dinamico al paesaggio si coniuga con l'attenta lettura dei processi di trasformazione dello stesso e l'individuazione di strumenti operativi e progettuali per la riqualificazione paesaggistica e il contenimento dei fenomeni di degrado, anche tramite la costruzione della rete verde.

Il PTR contiene così una serie di elaborati che vanno ad integrare ed aggiornare il Piano Territoriale Paesistico Regionale approvato nel 2001, assumendo gli aggiornamenti apportati allo stesso dalla Giunta Regionale nel corso del 2008 e tenendo conto degli atti con i quali in questi anni la Giunta ha definito compiti e contenuti paesaggistici di piani e progetti.

Analogamente a quanto avviene PTPR, anche il PPR suddivide la Regione in "ambiti geografici" che rappresentano territori organici, di riconosciuta identità geografica, spazialmente differenziati, dove si riscontrano componenti morfologiche e situazioni paesistiche peculiari.

All'interno degli ambiti geografici, il territorio è ulteriormente modulato in "unità tipologiche di paesaggio", che corrispondono ad aree caratterizzate da una omogeneità percettiva, fondata sulla ripetitività dei motivi, sull'organicità e unità dei contenuti e delle situazioni naturali e antropiche.

Il territorio in esame appartiene alla Fascia della Brianza, caratterizzata da un elevato grado di urbanizzazione che va attenuandosi procedendo verso nord e che lascia ben poco spazio alle aree agricole e naturali che meritano, pertanto, attenzione e salvaguardia.

In merito alle unità tipologiche di paesaggio si rileva la presenza di “Paesaggi dell’alta pianura asciutta”, che si estendono verso sud fino al tracciato del Canale Villoresi, per i quali valgono i seguenti indirizzi generali di tutela: va soprattutto protetta la fascia più meridionale dell’alta pianura, corrispondente peraltro alla fascia più densamente urbanizzata, dove si inizia a riscontrare l’affioramento delle acque di falda. Vanno pure mantenuti i solchi e le piccole depressioni determinate dallo scorrimento dei corsi d’acqua minori che, con la loro vegetazione di ripa sono in grado di variare l’andamento uniforme della pianura terrazzata. Lungo i solchi vallivi dovrebbe essere disincentivata e preclusa la percorrenza veicolare, favorendo invece itinerari pedonali o ciclistici, sempre con l’obiettivo di favorire la conservazione e la miglior fruizione di questi ambienti.

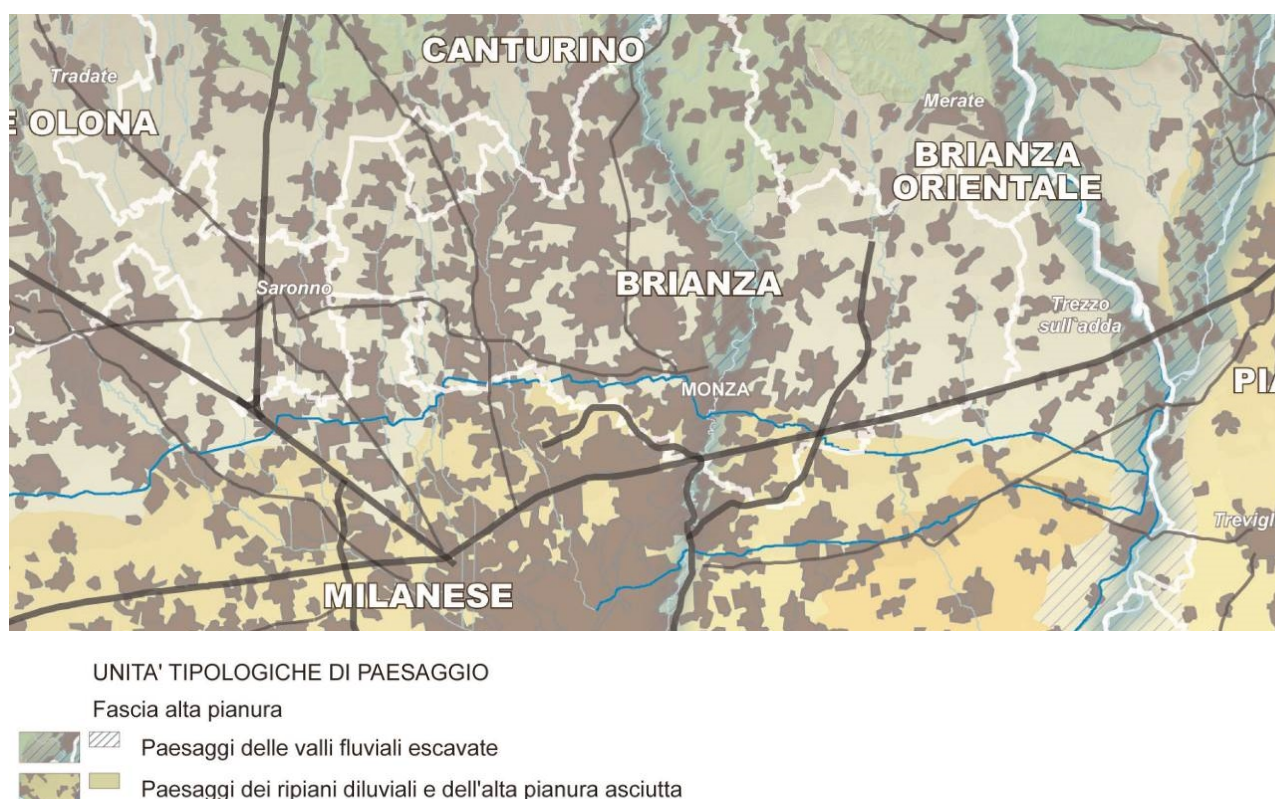


Figura 5 - Piano Paesaggistico Regionale: Estratto tav A – Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio.

Si rileva che l’area di intervento non ricade in nessun aspetto vincolante previsto dal PPR (artt 17-18, art.19, artt. 20-21, artt. 22-23, art.26, art.27).

3.5. P.R.M.T. Programma regionale della mobilità

Il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) delinea il quadro di riferimento dello sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità di persone e merci in Lombardia, approvato da Regione Lombardia con D.C.R. n. 1245 il 20 settembre 2016.

Il PRMT (previsto ai sensi dell'art. 10 della LR 6/2012 "Disciplina del settore dei trasporti") è uno strumento di programmazione finalizzato a configurare, sulla base dei dati di domanda e offerta, il sistema delle relazioni di mobilità, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto (oltre agli strumenti utili per migliorare il sistema delle conoscenze, la pianificazione, la programmazione e la progettazione degli interventi).

Esso ha un orizzonte temporale di riferimento di breve-medio periodo (5 anni), ma si pone in un orizzonte di analisi e di prospettiva di medio-lungo termine, prevedendone un aggiornamento con cadenza almeno quinquennale (fatta salva l'opportunità di considerarne modifiche/integrazioni annuali in una logica dinamica del tipo piano-processo, valorizzando in particolare l'attività di monitoraggio).

Il tema dei trasporti viene affrontato nel PRMT con un approccio integrato, che tiene conto anche delle relazioni esistenti tra mobilità e territorio, ambiente e sistema economico, con l'intento di mettere al centro dell'attenzione non tanto il mezzo attraverso il quale avviene il movimento, bensì il soggetto che lo compie.

In tal senso, la Proposta di PRMT si pone i seguenti obiettivi generali:

- migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socioeconomico;
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio;
- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

La Proposta di PRMT individua:

- un sistema di azioni di settore correlate agli obiettivi e alle strategie, a seconda dei casi di carattere infrastrutturale, regolamentativo, gestionale, di analisi o relativo ai servizi;
- un sistema di strumenti trasversali che possono contribuire a facilitare lo sviluppo di iniziative efficaci, efficienti e sostenibili nell'ambito della mobilità e dei trasporti, prefigurano un quadro di supporto per realizzare in modo agevole e compiuto il sistema degli obiettivi e delle strategie; a seconda dei casi essi si riferiscono agli ambiti della pianificazione e della programmazione, della progettazione e dell'innovazione dei procedimenti, dell'innovazione tecnologica, del supporto per gli stakeholder di settore, dell'orientamento e del governo della domanda sia per le azioni che per gli strumenti vengono evidenziati quelli che contribuiscono maggiormente alla sostenibilità ambientale della mobilità.

In tale contesto il PRMT nella Parte 2, dedicata alle scelte di programma, contempla fra il sistema delle azioni anche “Interventi tecnologici e infrastrutturali su altri nodi ferroviari del sistema” (punto F19) ed “Interventi tecnologici e infrastrutturali nel Nodo ferroviario di Milano” (punto F18).

In particolare, per quanto attiene il punto F18 l'iniziativa riguarda lo sviluppo del servizio ferroviario nel nodo di Milano e degli interventi connessi sulla rete nazionale e sulla rete regionale.

Lo sviluppo dell'iniziativa si basa su due principi fondamentali:

- 1) rendere “passanti” le relazioni oggi invece attestate nell'impianto di superficie di Porta Garibaldi e provenienti dall'asse Milano – Monza;
- 2) creare un sistema ferroviario semicircolare sfruttando l'attuale infrastruttura già presente nel nodo ed attrezzandola sia dal punto di vista impiantistico sia con una maggiore permeabilità e capillarità di accesso verso la città (nuove fermate).

I due interventi, sommati insieme tra loro, permettono di liberare ingenti potenzialità di trasporto che oggi risultano vincolate da itinerari rigidi e imposti dall'infrastruttura o da un'impostazione più tradizionale ereditata dal passato.

Il nodo ferroviario milanese è stato analizzato individuando quattro corridoi: Passante, Monza e Brianza, Cinture, Bovisa-Cadorna. Per ognuno è stato condiviso un modello di servizio obiettivo e

sono stati individuati i principali interventi infrastrutturali e tecnologici e gli interventi per l'accessibilità e la capillarità che consentirebbero l'attuazione del modello di servizio obiettivo.

Corridoio Bovisa-Cadorna

- servizi indicati nelle precedenti azioni F12 e F16.

Infine il punto F19 prevede come per il Nodo di Bovisa, si rende necessario il potenziamento e la conseguente riorganizzazione del nodo di Bovisa a seguito delle seguenti previsioni: aumento dei treni diretti nel Passante ferroviario, potenziamento delle connessioni con P.ta Garibaldi RFI, triplicamento della linea Brianza e specializzazione funzionale dei 4 binari delle linee lenta e veloce provenienti da Saronno. A questo proposito è prevista una riprogettazione complessiva dell'impianto ferroviario e degli apparati tecnologici che si attuerà nel lungo periodo attraverso interventi tra loro sequenziali e di seguito elencati in ordine di priorità temporale:

- **radice nord:** si tratta di un intervento di potenziamento tecnologico connesso e preliminare alla realizzazione del terzo binario tra Affori e Cormano-Cusano, che garantirà un aumento della interscambiabilità in ingresso/uscita da Bovisa verso la Brianza. Tale intervento dovrà essere accompagnato dal contestuale prolungamento della linea S13 da Bovisa a Garbagnate, con la realizzazione almeno di un binario di attestamento e relativa banchina;
- **nuovi binari lato ovest:** in ottica di potenziamento delle relazioni tra Bovisa e le stazioni di P.ta Garibaldi, Centrale e Cadorna, si ritiene necessaria la realizzazione di due nuovi binari di stazione lato ovest, portando da 8 a 10 il numero dei binari di transito. I due nuovi binari potranno essere realizzati in affiancamento al binario 1 utilizzando il sedime della vecchia stazione.
- **riattivazione binario Libreria:** consentirà l'attestamento a Bovisa di relazioni provenienti da P.ta Garibaldi RFI e comporterà la realizzazione di un nuovo binario tronco in prosecuzione del binario 8 a nord e l'adeguamento degli apparati di connessione con la rete RFI.

Il progetto risulta assolutamente coerente e compatibile con il PRMT.

3.6. P.T.C.P. di Milano

La Provincia di Milano ha approvato il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) il 17 dicembre 2013 con Delibera di Consiglio n.93. Il nuovo PTCP ha acquistato efficacia il 19 marzo 2014, con la pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - Serie Avvisi e Concorsi, n.12, secondo quanto prescritto all'art.17, comma 10 della LR 12/2005.

Con Variante n.1 per la correzione di errori materiali, redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera a) delle Norme di Attuazione del PTCP e approvata con Deliberazione di Giunta Provinciale n.346 del 25 novembre 2014, sono state modificate la Tavola 0 - Strategie di Piano; le sezioni 2,3,4,5 e 6 della Tavola 2 - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica; la Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico e la Tavola 8 - Rete ciclabile provinciale.

Con Variante n.2 per la correzione di errori materiali, redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera a) delle Norme di Attuazione del PTCP e approvata con Decreto del Sindaco Metropolitano n.218 del 14 luglio 2015, sono state modificate la Tavola 5 - Ricognizione delle aree assoggettate a tutela e la Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico.

Con Variante n.3, redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera b) delle Norme di Attuazione del PTCP e approvata con Decreto del Sindaco Metropolitano n.232 del 4 ottobre 2018, è stata modificata la Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico in recepimento dei contenuti dell'Intesa tra Parco Lombardo della Valle del Ticino e Città metropolitana di Milano per la definizione e il coordinamento della perimetrazione e della disciplina degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico del PTCP inclusi nel Parco del Ticino.

Con Variante n.4 per la correzione di errori materiali, redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera a) delle Norme di Attuazione del PTCP e approvata con Decreto del Sindaco Metropolitano n.105 del 10 luglio 2019, è stata modificata la Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico.

I restanti elaborati del PTCP approvato con DCP n.93/2013 rimangono pertanto in vigore.

Dall'esame degli elaborati del PTCP vigente, le aree di intervento sono così identificate:

- Tav.0: "Rete Ferroviaria Suburbana esistente".

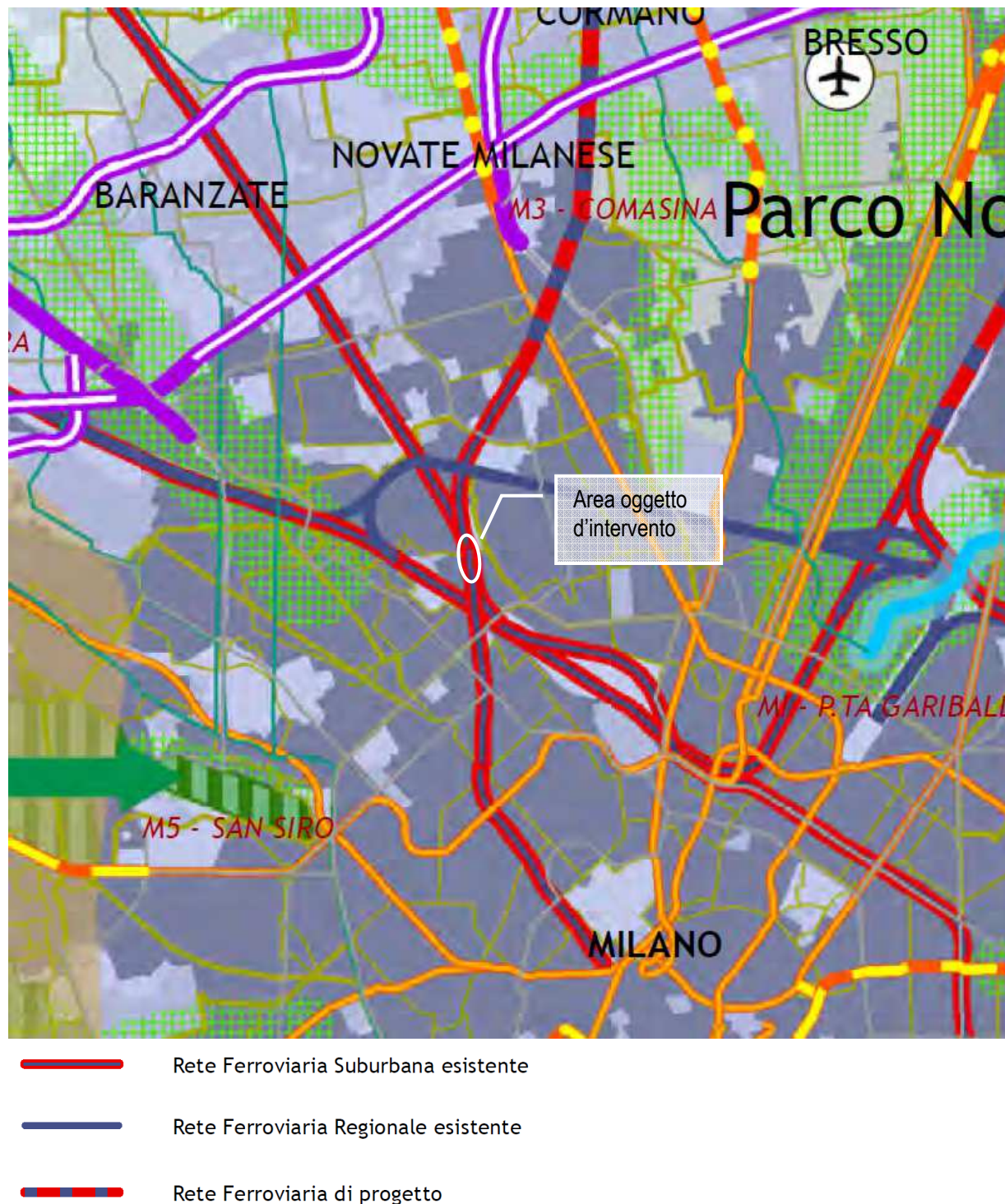


Figura 6 – Estratto tavola 0 Strategie di Piano

- Tav.1: “Stazioni ferroviarie esistenti”; “Linee ferroviarie e stazioni esistenti”.



Stazioni e centri di interscambio (art. 65)

	Stazioni ferroviarie esistenti
Interscambi di rilevanza sovralocale	
Interscambi di rilevanza locale	
Interscambi con i sistemi automobilistici	
Altre stazioni ferroviarie	

S : Stazioni del Servizio ferroviario Suburbano
R : Stazioni del Servizio ferroviario Regionale

Informazioni di base

	Linee ferroviarie e stazioni esistenti
	Linee metropolitane e fermate esistenti
	Linee metropolitane e fermate in costruzione
	Metrotramvie esistenti
	Metrotramvie in costruzione

Figura 7 – Estratto tavola 1 Sistema Infrastrutturale

Tav.8: “Rete ciclabile (art.66) - Rete di supporto in progetto”; “Rete del trasporto pubblico - Linee ferroviarie e stazioni esistenti”.



Rete ciclabile (art. 66)

- Rete portante esistente
- Rete portante in progetto
- Rete di supporto esistente
- Rete di supporto in progetto

Figura 8 – Estratto tavola 8 Mobilità ciclabile

L'intervento è compatibile con il piano, in quanto si estende su area ferroviaria esistente; si nota

la pista ciclabile un attestamento in corrispondenza della Stazione; si prevede nel progetto l'accesso anche per le bici con una velostazione.

3.7. P.G.T. Vigente del Comune di Milano (Milano 2030)

Il Consiglio comunale, in data 14/10/2019, ha approvato il Piano di Governo del Territorio (PGT) composto dal nuovo Documento di Piano, dalle varianti del Piano dei Servizi, comprensivo del Piano per le Attrezzature Religiose, e del Piano delle Regole e corredato dal nuovo studio geologico.

Il Piano è divenuto efficace dalla pubblicazione dell'avviso di approvazione definitiva sul BURL Serie Avvisi e concorsi n. 6 del 05/02/2020.

Dall'esame dei tre principali documenti che compongono il PGT, le aree su cui ricadono gli interventi in progetto sono così identificate:

Documento di Piano

- Tav. D01 - Progetto di Piano
 - parzialmente in Ferrovie in esercizio;
 - parzialmente in Nodi di Intercambio (Art. 15.5 NA PdR);
 - parzialmente in Verde Urbano Esistente (Art. 8.2.2.a NA PdS);
 - parzialmente in Verde Urbano di nuova previsione (Art. 8.4 NA PdS);
 - parzialmente in Ambiti per grandi funzioni urbane (Art. 16 NA PdR);
 - parzialmente in Spazi a vocazione pedonale (Art. 15.6 NA PdR);
 - parzialmente in Ambiti di Rinnovamento Urbano (Art. 22 NA PdR);
- Tav. D02 - Carta del Paesaggio
 - integralmente in Tessuto urbano di recente formazione – Ambiti dei Piani Regolatori recenti;
 - parzialmente in Ambiti ed Elementi identitari – Grandi trasformazioni avviate e in completamento;
 - parzialmente in Ambiti di Ridefinizione del paesaggio urbano;
- Tav. D03 - Schema di rete Ecologica Comunale
 - parzialmente in Verde urbano esistente;
 - parzialmente in Ambiti di rigenerazione ambientale;

- parzialmente in Verde urbano di nuova previsione (pertinenze indirette);
-

Piano delle Regole

- Tav. R01 - Fattibilità geologica e idraulica
 - parzialmente in Classe II – Fattibilità con modeste limitazioni (Art. 44);
 - parzialmente in Classe III – Fattibilità con consistenti limitazioni (Art. 45);
- Tav. R02 - Indicazioni urbanistiche
 - parzialmente Aree per la mobilità stradale di nuova previsione (Art. 8.4 NA PdS) poste all'interno di ambiti disciplinati da provvedimenti in itinere o del PdS;
 - parzialmente in Infrastrutture viarie (Art. 8.3 NA PdS);
 - parzialmente in Aree ferroviarie (Art. 8.3 NA PdS);
 - parzialmente in Ambiti caratterizzati da elevati livelli di accessibilità alle reti di trasporto pubblico (Art. 17);
 - parzialmente in Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati (Norme transitorie e finali Artt. 52-53);
 - parzialmente in Verde urbano esistente (Art. 8.2 NA PdS);
 - parzialmente in Verde urbano di nuova previsione – pertinenza indiretta (Art. 8.4 NA PdS);
 - parzialmente in Nodi di interscambio – Art. 15.5;
 - parzialmente in Grandi funzioni urbane (Art. 16);
 - parzialmente in ARU – Ambiti di Rinnovo Urbano. Art. 15.2;
- Tav. R03 – Indicazioni morfologiche
 - parzialmente in Tessuti di rinnovamento urbano – Art. 23;
- Tav. R05 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo
 - parzialmente in Fasce di rispetto di linee ferroviarie e metropolitane;
- Tav. R06 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo
 - Le aree di progetto non rientrano in nessun ambito vincolato;
- All. 1 – Carta della sensibilità paesaggistica dei luoghi
 - parzialmente in Sensibilità paesaggistica 3- Media;
 - parzialmente in Sensibilità paesaggistica 2- Bassa;

Piano dei Servizi

- Tav. S01 - Servizi pubblici e di interesse pubblico o generale
 - parzialmente in Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati (Norme transitorie e finali Artt. 52-53);
- Tav. S02 - Sistema del verde urbano e delle infrastrutture per la mobilità
 - Parzialmente in Stazioni ferroviarie e MM in esercizio
 - parzialmente in Infrastrutture viarie in previsione;
 - parzialmente in Rete portante degli itinerari ciclabili;
 - parzialmente in Rete ciclabile esistente;
 - parzialmente in Aree per la mobilità stradale di nuova previsione poste all'interno di ambiti disciplinati da provvedimenti in itinere o dal Piano dei Servizi;
 - parzialmente in Infrastrutture viarie esistenti – Art. 8.3.4;
 - parzialmente in Infrastrutture ferroviarie esistenti (Art. 8.3.2);
 - parzialmente in Verde urbano esistente (Art. 8.2.2.a);
 - parzialmente in Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati (Norme transitorie e finali Artt. 52-53);

3.7.1. Documento di Piano (Vigente)

- Tav. D01 - Progetto di Piano

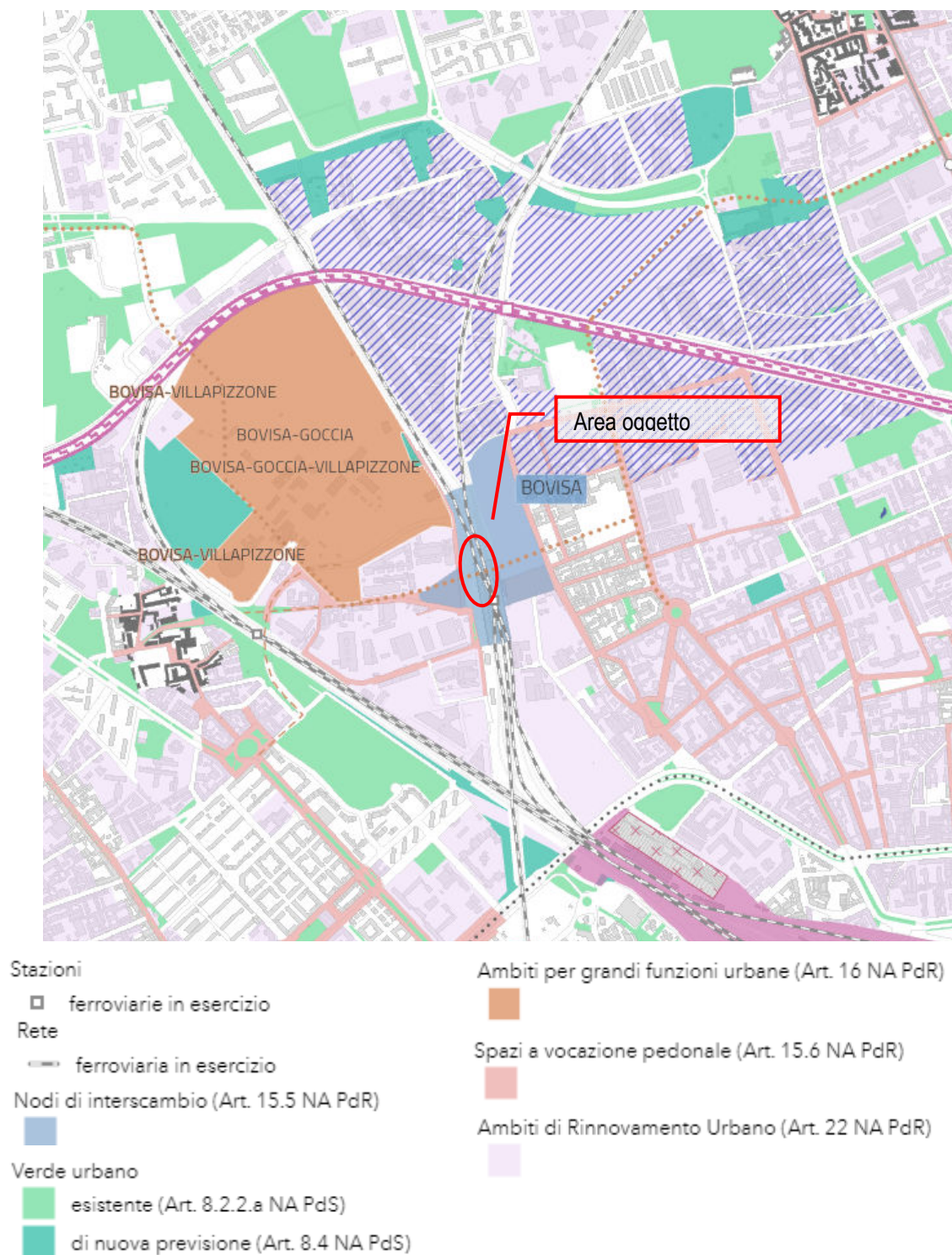


Figura 9 – Estratto tavola D01

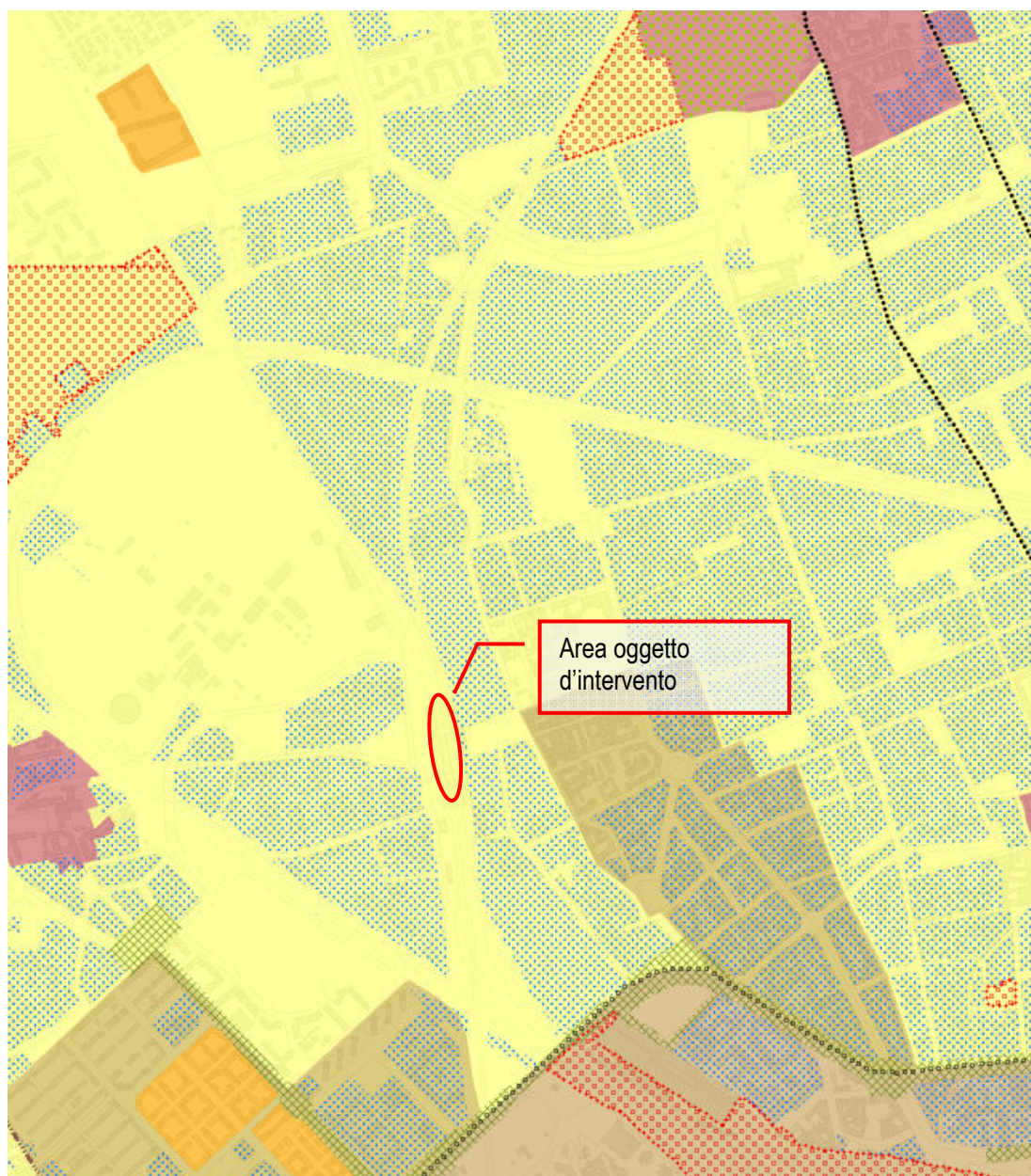
L'area della stazione rientra nell'area "Nodi di interscambio"; all'art. 15 delle NTA si legge:

- **a.** è possibile applicare la disciplina relativa alla perequazione urbanistica e trasferimento dei diritti edificatori di cui all'art. 7 comma 11;
- **b.** la quota relativa alla Edilizia Residenziale Sociale, di cui agli articoli 8 comma 5 e 9 comma 4, può essere monetizzata secondo i criteri e gli indirizzi da individuarsi mediante apposita deliberazione della Giunta Comunale che definisca i valori avendo come riferimento almeno i costi di realizzazione.
I proventi di tale monetizzazione devono essere utilizzati per interventi relativi alla riqualificazione dei servizi abitativi pubblici esistenti a carico del medesimo attuatore o, in alternativa, vincolandoli su specifico capitolo di bilancio destinato alla realizzazione di servizi abitativi pubblici.
In caso di monetizzazione di tale quota di Edilizia Residenziale Sociale è possibile procedere nell'ambito della medesima previsione quantitativa con la realizzazione di una qualsiasi funzione urbana;
- **c.** è possibile applicare la disciplina di cui al successivo comma 6;
- **d.** è data facoltà di superare l'Indice di edificabilità Territoriale massimo nei perimetri così come indicati nella Tav.R.02;
- **e.** la possibilità di superamento dell'Indice di edificabilità Territoriale massimo, mediante l'utilizzo, in alternativa o in forma composta, dei diritti edificatori anche perequati, premialità di cui all'art. 13 comma 11 e quote di Edilizia Residenziale Sociale di cui all'art. 9, è consentita, anche su aree strumentali, solo per interventi che prevedano la riqualificazione dello spazio pubblico mantenendo o potenziando le funzionalità legate all'interscambio, così come indicato sulla Tav. R.02. e secondo i seguenti criteri e obiettivi generali:
 - **i.** dare continuità alle relazioni urbane, ottimizzando le connessioni viarie;
 - **ii.** migliorare il rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti mediante l'interazione con gli spazi funzionali del trasporto pubblico;
 - **iii.** dare continuità alle relazioni urbane individuando connessioni che permettano di superare le barriere infrastrutturali anche mediante la copertura dei binari, consentendo, ove opportuno, la continuità del trasporto pubblico e l'edificazione;
 - **iv.** massimizzare le aree pedonali incrementando sicurezza, permeabilità e capillarità delle connessioni;
 - **v.** diversificare gli usi e massimizzare l'attrattività degli spazi aperti;
 - **vi.** integrare elementi di rinaturalizzazione per migliorare il microclima e le connessioni alla rete ecologica;
- **f.** sono ammesse le Medie Strutture di Vendita anche organizzate in forma unitaria e le Grandi Strutture di Vendita anche organizzate in forma unitaria;
- **g.** su aree di proprietà comunale, l'amministrazione promuoverà idonee procedure, anche partenariato pubblico-privato, per ottenere il riassetto urbanistico delle aree, ivi compresa la realizzazione di funzioni urbane su aree destinate a viabilità e/o a verde esistente, mediante trasferimento di diritti edificatori perequati, sia pubblici sia privati:
 - **i.** per tali ambiti l'attuazione delle previsioni dovrà essere regolata da uno strumento, in via preferenziale l'uso di concorsi, che espliciti gli obiettivi da raggiungere e di conseguenza un indice massimo di edificabilità territoriale che tenga conto del contesto territoriale in cui si realizzano gli interventi e dell'intorno di potenziale ricaduta e gli effetti ambientali e territoriali;
 - **ii.** nel caso della compresenza di più interventi dovranno essere considerati anche gli effetti sinergici derivanti dall'attuazione di più strumenti (ad esempio, la relazione tra loro e le previsioni di quanto previsto negli Scali Ferroviari disciplinati dall'AdP, i Piani Attuativi obbligatori);
 - **iii.** eventuali interventi per fasi dovranno essere ricondotti ad una logica unitaria e ogni fase dovrà essere attuata fissando gli obiettivi specifici da conseguire;

- *iv. dato il carattere innovativo del dispositivo, si dovrà prevedere un monitoraggio (ad esempio nel rapporto annuale) che relazioni anche dei risultati dell'attuazione di questi interventi e dei loro effetti, dell'efficacia del meccanismo stesso, di modo da poter mettere a punto gli eventuali accorgimenti correttivi che dovessero rendersi necessari.*
- *h. in tema di riconoscimento della relativa Superficie Lorda esistente, in questi ambiti è possibile estendere l'applicazione dell'art. 7 comma 5 delle Norme di attuazione del Piano dei Servizi ai servizi ricadenti in zone disciplinate dal PRG del 1980 dove non era previsto né un indice di zona, né un indice di copertura.*

Pertanto si può affermare che l'intervento è congruente con le indicazioni di piano.

▪ Tav. D02 - Carta del Paesaggio



Tessuto urbano di recente formazione

Ambiti dei Piani Regolatori recenti

Ambiti ed elementi identitari

Grandi trasformazioni

avviate e in completamento

Ambiti di ridefinizione del paesaggio urbano



Figura 10 – Estratto tavola D02

▪ Tav. D03 - Schema di rete Ecologica Comunale

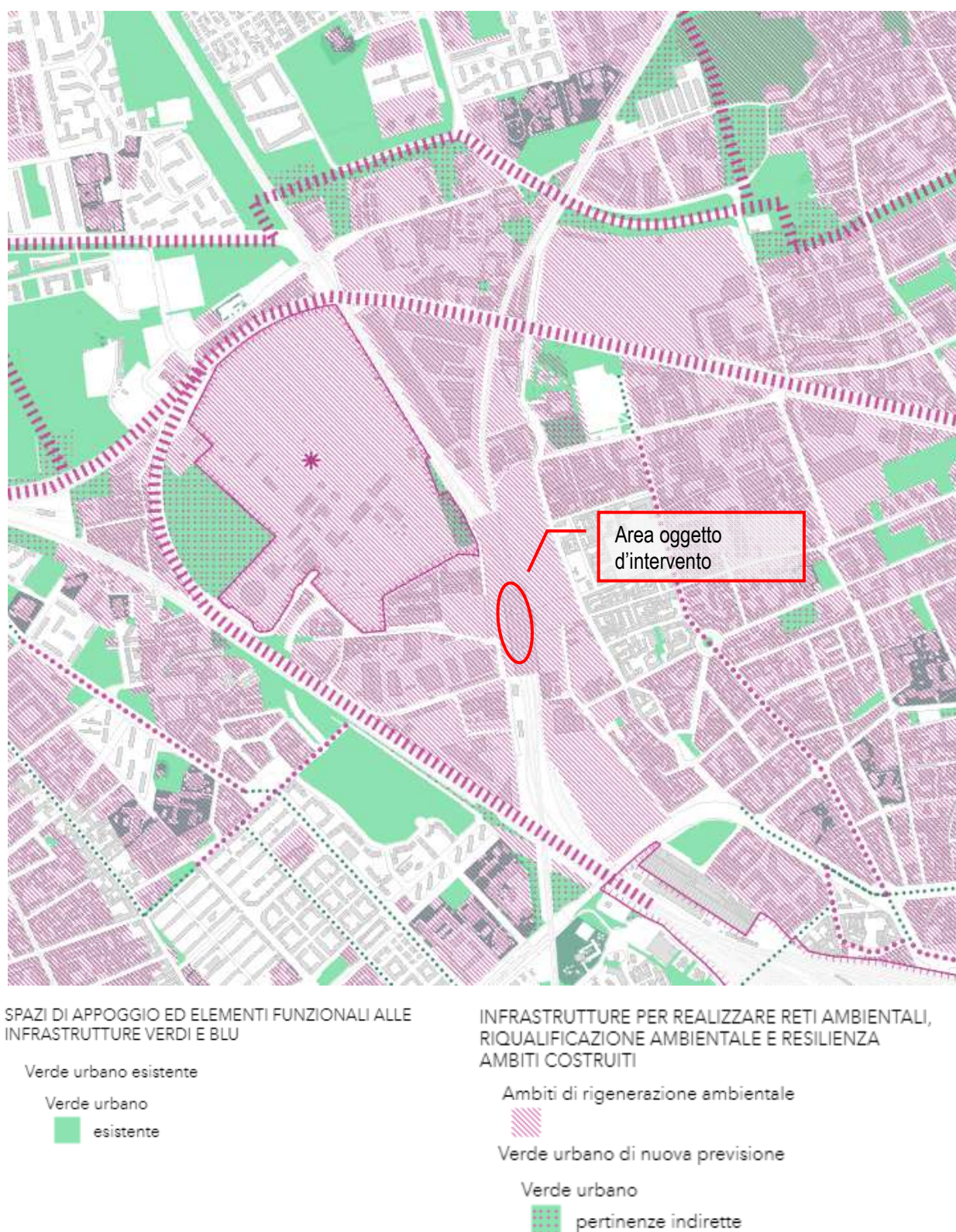
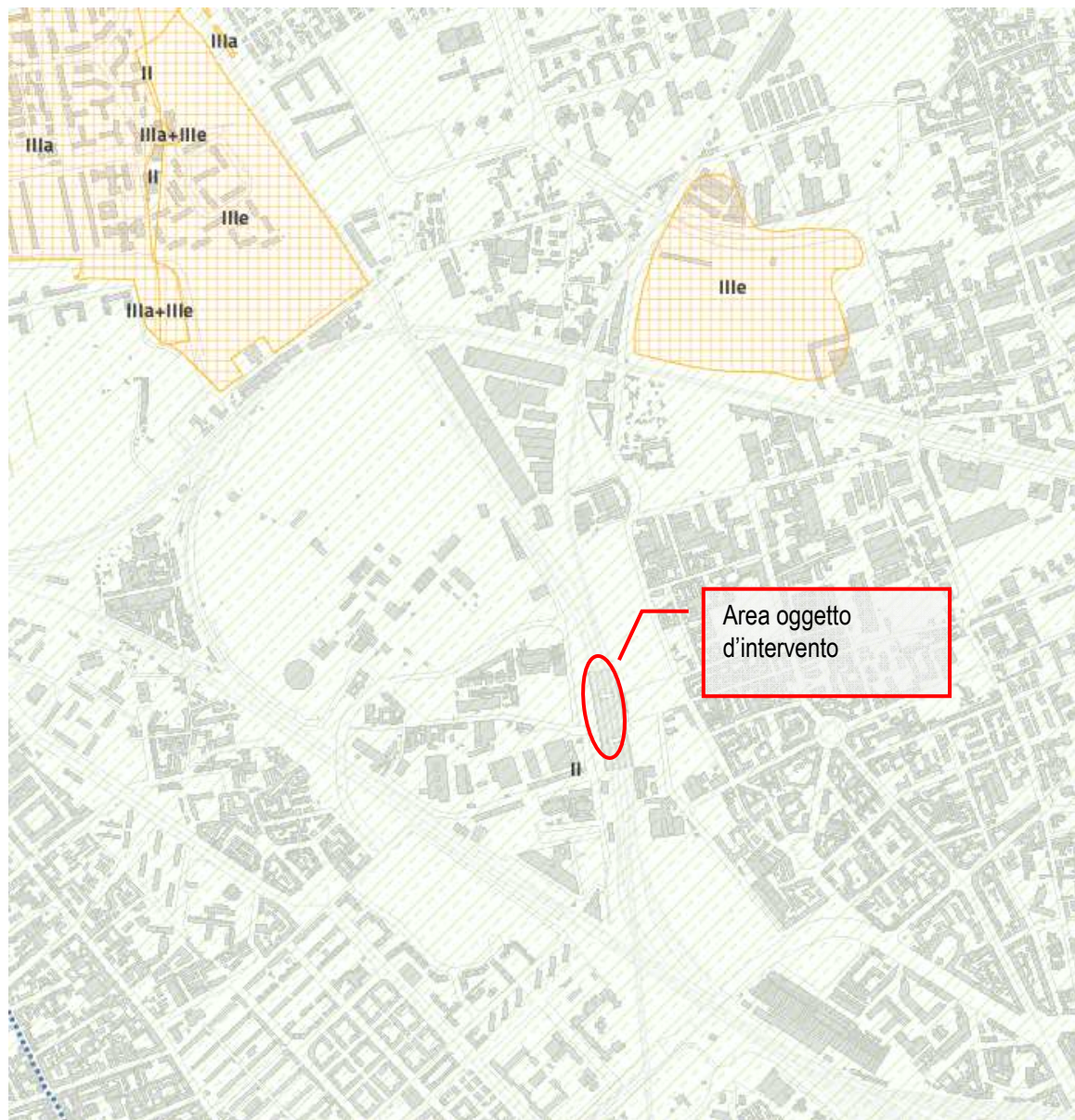


Figura 11 – Estratto tavola D03

3.7.2. Piano delle Regole (Vigente)

- Tav. R01 – Fattibilità geologica e idraulica



CLASSI DI FATTIBILITA' GEOLOGICA

Classi



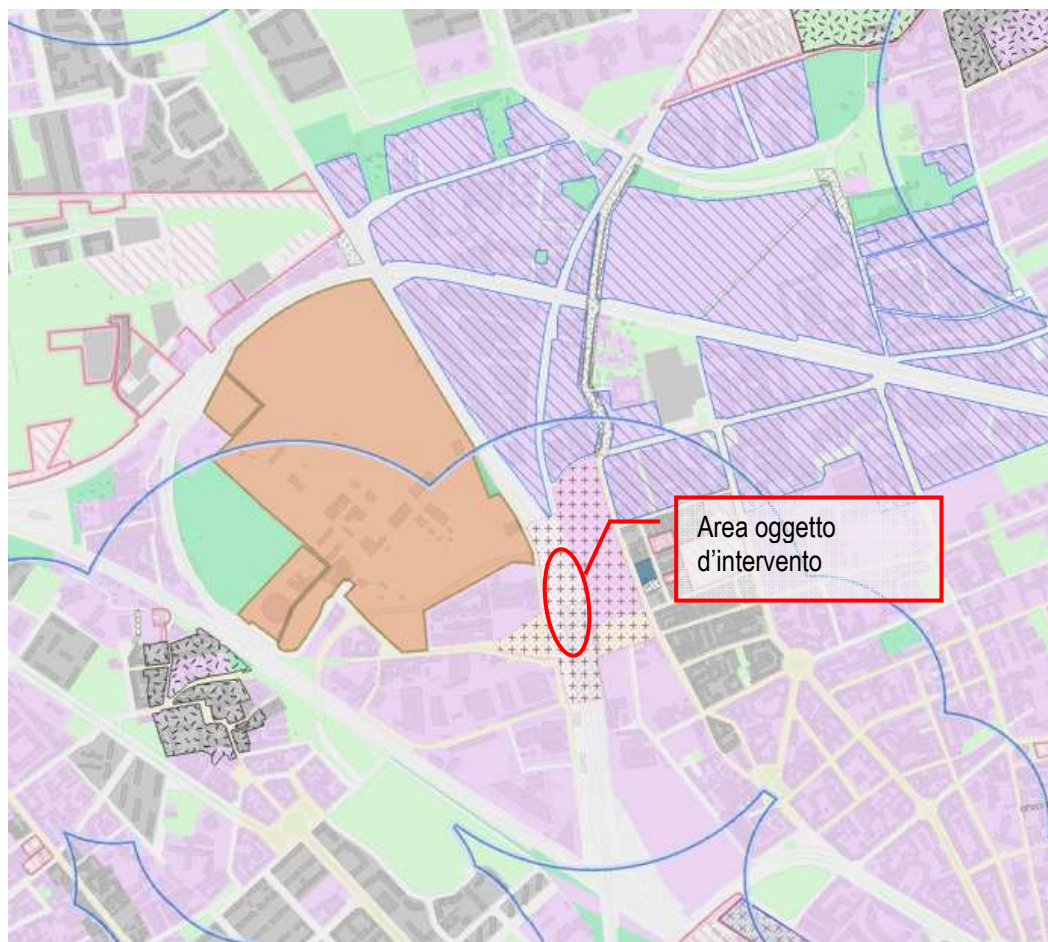
-  II - Fattibilità con modeste limitazioni (Art. 44)
-  III - Fattibilità con consistenti limitazioni (Art. 45)

Figura 12 - Estratto tavola R01

▪ Tav. R02 – Indicazioni urbanistiche



INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' E IL TRASPORTO PUBBLICO

Aree per la mobilità stradale di nuova previsione (Art. 8.4 NA PdS)

aree poste all'interno di ambiti disciplinati da provvedimenti in itinere o dal Piano dei Servizi

Infrastrutture viarie, ferroviarie e aeroportuali esistenti (Art. 8.3 NA PdS)

Infrastrutture viarie

Aree ferroviarie

ACCESSIBILITA'

Ambiti caratterizzati da elevati livelli di accessibilità alle reti di trasporto pubblico (Art. 17)

NORME TRANSITORIE E FINALI (Artt. 52-53)

Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati

Ambito non attuato

VERDE URBANO

Verde urbano esistente (Art. 8.2 NA PdS)

Verde urbano di nuova previsione (pertinenza indiretta) (Art. 8.4 NA PdS)

RIGENERAZIONE

Nodi di interscambio

Art. 15.5

Grandi funzioni urbane (Art. 16)

Ambiti

ARU - Ambiti di Rinnovo Urbano

Art. 15.2

Figura 13 - Estratto tavola R02

▪ Tav. R03 – Indicazioni morfologiche



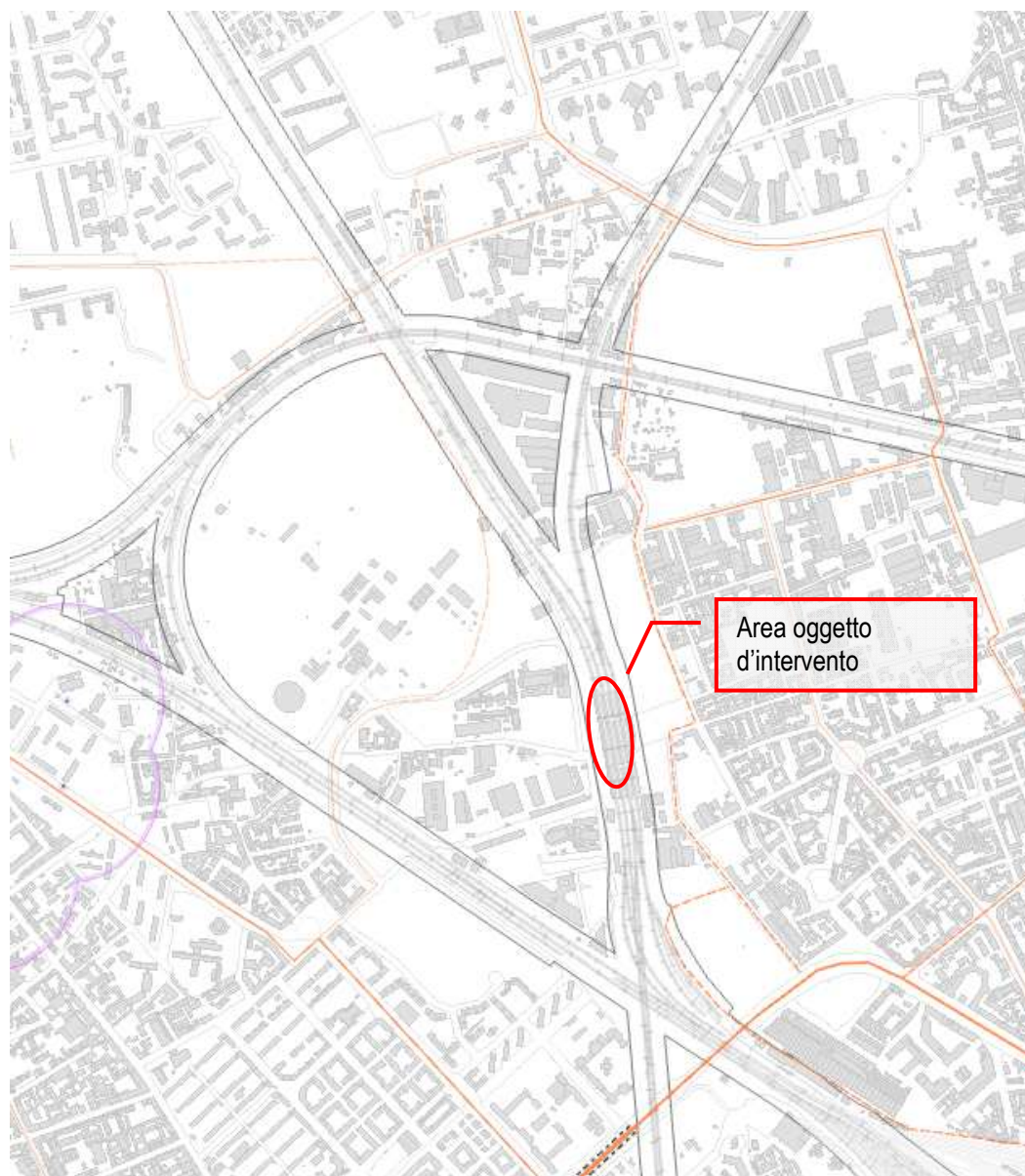
ARU - AMBITI DI RINNOVAMENTO URBANO

Tessuti di rinnovamento urbano

Art. 23

Figura 14 - Estratto tavola R03

- Tav. R05 – Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo



LINEE FERROVIARIE E METROPOLITANE E FASCE DI RISPETTO

Fasce di rispetto



Linee

—+— Ferroviarie

—++— Metropolitana

Figura 15 - Estratto tavola R05

▪ Tav. R06 – Vincoli di tutela e salvaguardia

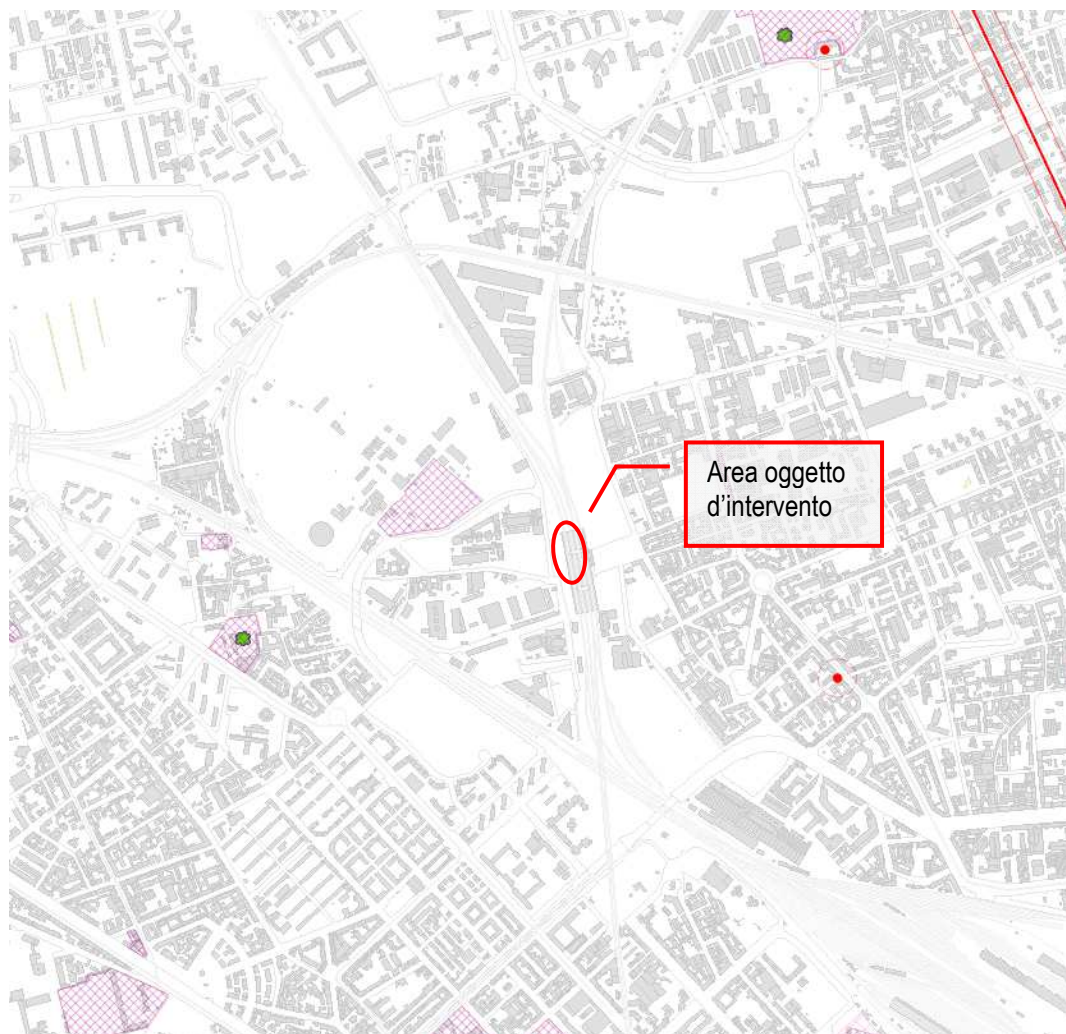
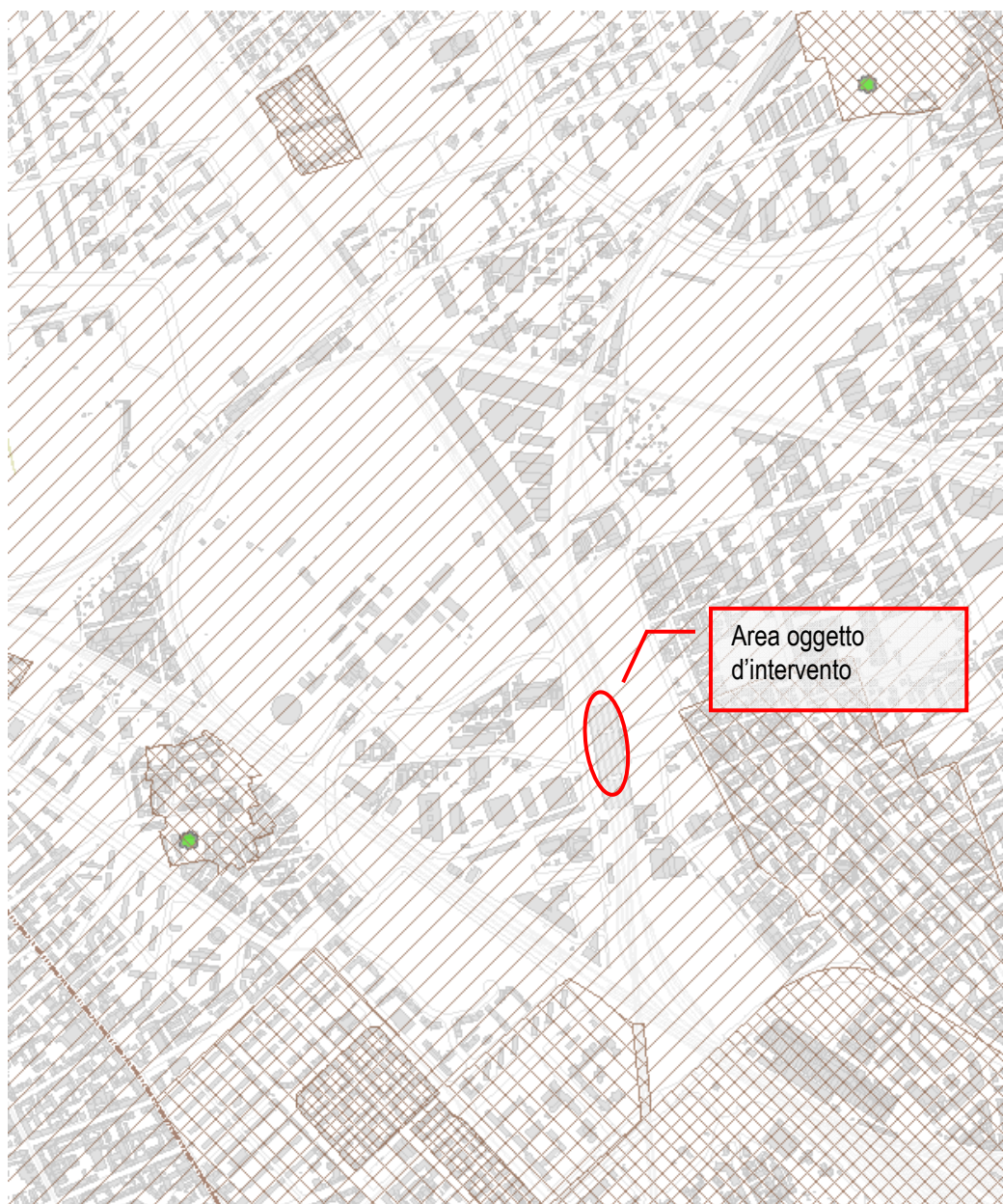


Figura 16 - Estratto Tavola R06 Vincoli tutela salvaguardia

Le aree di progetto non rientrano in nessun ambito definito come: Beni Culturali (DLGS 42/2004 - Parte II, LEGGE 633/1941), Beni Paesaggistici (DLGS 42/2004 - Parte III), Aree Naturali Protette (Legge 394/1991), Zone di Preservazione e Salvaguardia Ambientale (PTR - 2017), Elementi Puntuali di Tutela del Parco Agricolo Sud Milano (PTC), Ambiti ed Elementi di Prevalente Valore Storico e Culturale (PTCP - 2014), Aree a Rischio Archeologico soggette a controllo archeologico preventivo (Art. 66 Regolamento Edilizio).

- All. 1 – Carta della sensibilità paesaggistica dei luoghi



GIUDIZIO SINTETICO PREVALENTE (Allegato 1 del DdP)

Sensibilità paesaggistica



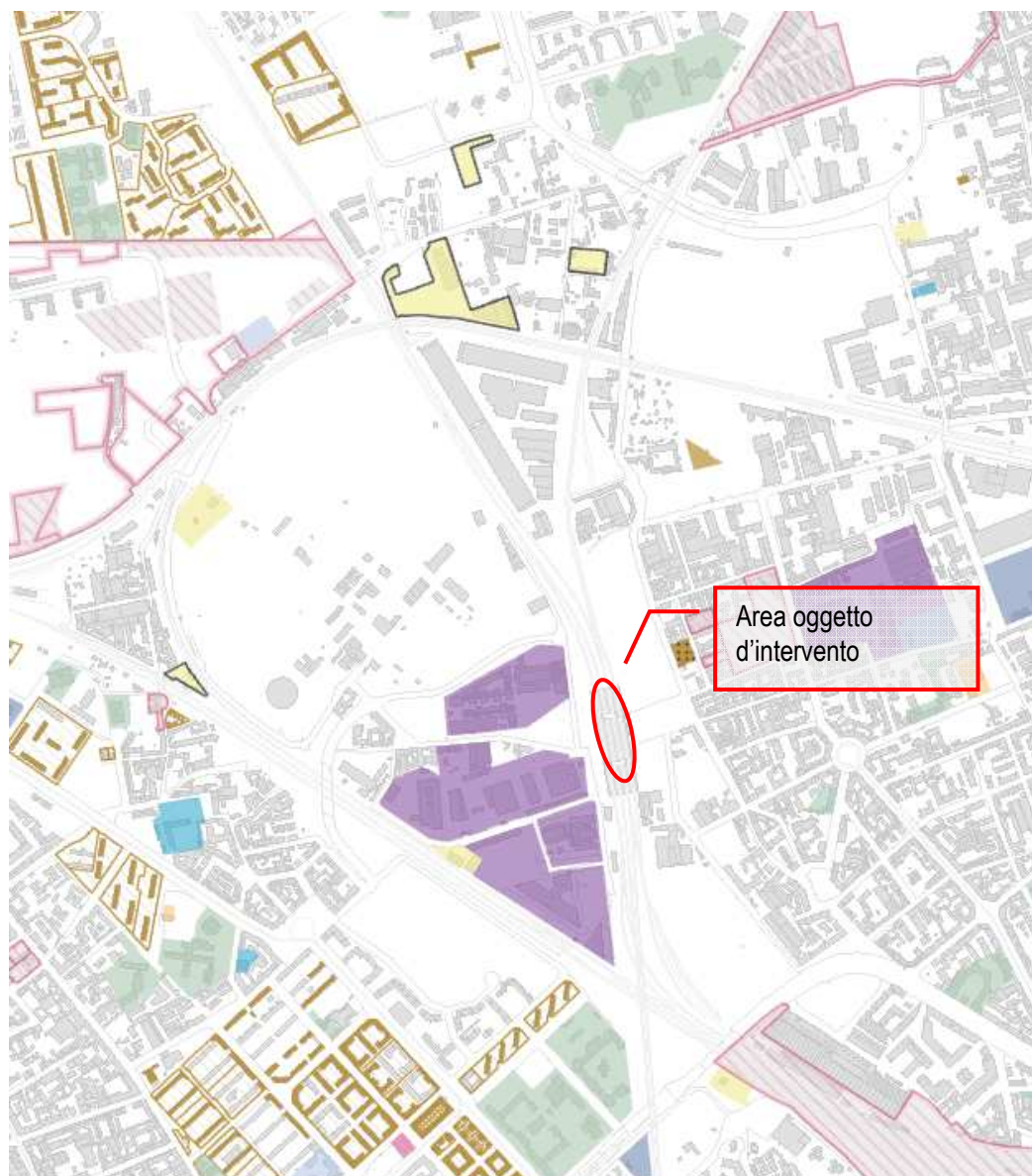
-  3 - media
-  2 - bassa

Figura 17 - Estratto tavola All. 1

3.7.3. Piano dei Servizi (Vigente)

- Tav. S01 – Servizi pubblici e di interesse pubblico o generale



NORME TRANSITORIE E FINALI

Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati (Art. 52 NA PdR)



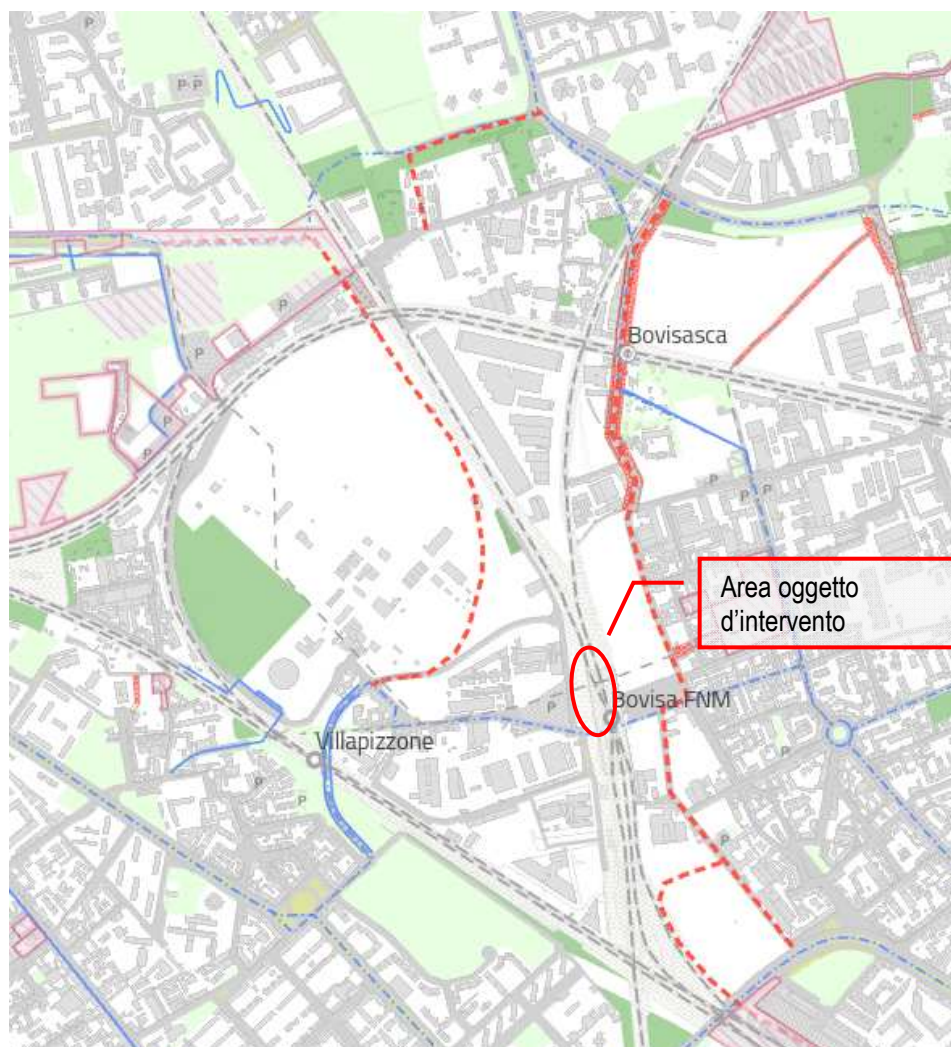
-  Ambito non attuato
-  Ambito attuato o attuato in parte

Figura 18 - Estratto tavola S01

▪ Tav. S02 – Sistema del verde urbano e delle infrastrutture per la mobilità



ACCESSIBILITA' E TRASPORTO PUBBLICO

Stazioni ferroviarie e MM

● In esercizio

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' E IL TRASPORTO PUBBLICO

Infrastrutture viarie in previsione



Rete ciclabile

--- Rete portante degli itinerari ciclabili

— Rete esistente

Aree per la mobilita' stradale di nuova previsione
aree poste all'interno di ambiti disciplinati
da provvedimenti in itinere o dal Piano dei
Servizi



Infrastrutture viarie esistenti

■ Art. 8.3.4

Infrastrutture ferroviarie esistenti (Art. 8.3.2)

■ Rilevato ferroviario

Infrastrutture ferroviarie esistenti (Art. 8.3.2)

■ Stazioni, scali e depositi

VERDE

■ Verde urbano esistente (Art. 8.2.2.a)

NORME TRANSITORIE E FINALI

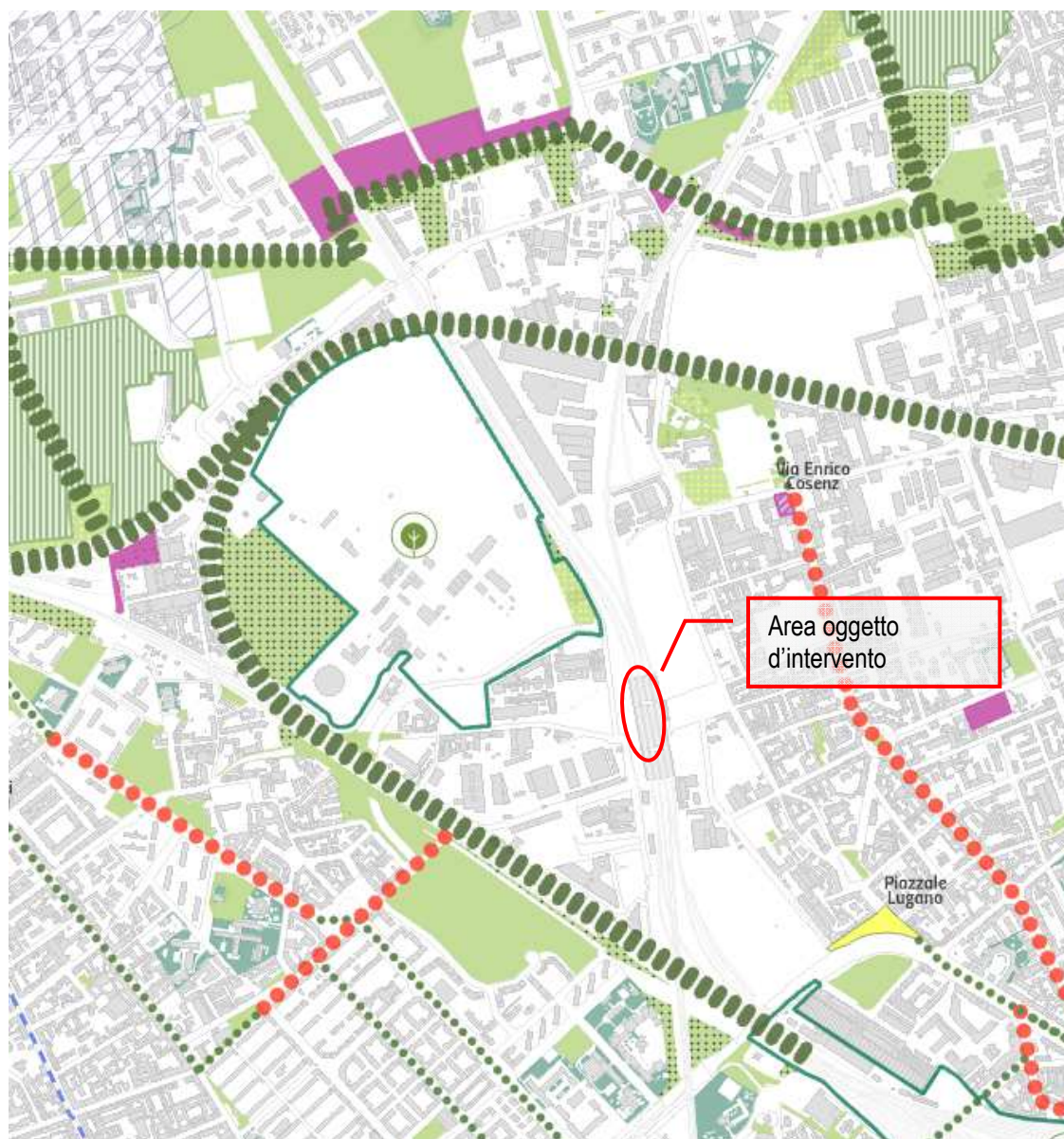
Ambiti interessati da provvedimenti in itinere
approvati e adottati (Art. 52 NA PdR)

■ Ambito non attuato

■ Ambito attuato o attuato in parte

Figura 19 - Estratto tavola S02

▪ Tav. S03 – Infrastrutture verdi e blu e rete ecologica comunale



SPAZI DI APPOGGIO ED ELEMENTI FUNZIONALI ALLE
INFRASTRUTTURE VERDI E BLU (Art. 10.7)

Verde urbano

■ esistente (art. 8.2)

■ di nuova previsione (pertinenze indirette)
(art. 8.4)

Aree verdi di fruizione pubblica

■ esistenti/in fase di realizzazione

INFRASTRUTTURE PER LA RIQUALIFICAZIONE
AMBIENTALE E LA RESILIENZA DEGLI AMBITI
COSTRUITI (Art. 10.5)

20 nuovi parchi

□ Art. 10.5.a

Aree pubbliche da forestare/piantumare

■ Art. 10.5.d

Figura 20 - Estratto tavola S03