

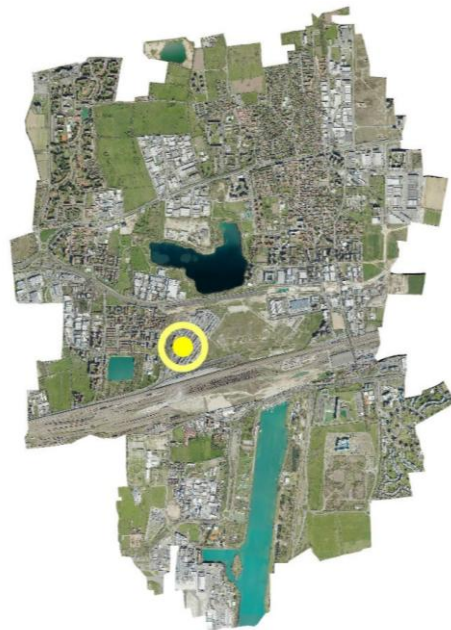
AT2 - Redeciesio Porta Est

INQUADRAMENTO

PROGETTO



LOCALIZZAZIONE INTERVENTO

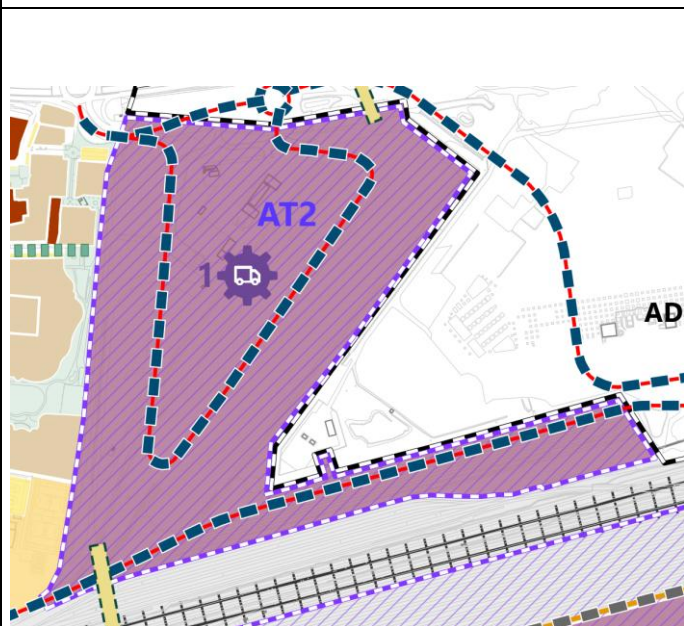


REGOLE URBANISTICHE ED AMBIENTALI

ST	303.200 mq	IC	0,30 SF
IT	0,23 ST (70.000 mq SL)	SCOP	51.480 mq
CU	65.500 mq	BAF	0,4
SF	171.600 mq (ST-DT)	IPT	0,60 ST
IF	0,40 (70.000 mq SL)	SP	181.920 mq
SL	70.000 mq di cui: - residenziale 35.000 mq* - direzionale 30.000 mq - commerciale 5.000 mq (anche MSV sia in forma unitaria che aggregata) * Di cui il 25% in regime di edilizia convenzionata (vendita o affitto)	H	25,00 ml
		Strumento Attuativo	PA (Piano attuativo) da approvare attraverso strumento di programmazione negoziata tra Enti e soggetti privati o pubblici ai sensi della L.R. n.2/2003. In fase di pianificazione attuativa dovrà essere attuata la valutazione dell'eventuali ricadute territoriali, ambientali ed infrastrutturali secondo lo schema del bilancio delle diffusività territoriali fissato da CMM con Decreto Dirigenziale n. 6462/2023 e successiva concertazione territoriale. Il Piano Attuativo dovrà essere sottoposto a verifica di assoggettamento alla VAS o direttamente a VAS qualora ne ricorrano i presupposti.
Destinazioni d'uso non ammesse	- Produttiva - Rurale	DT	131.600 mq di area da destinare all'uso pubblico da attestare reperire all'interno di AT2. Nella dotazione di aree sono compresi i 65.000 mq di CU Nota: sulle aree cedute all'uso pubblico possono essere realizzati interventi urbanizzativi a scomputo del fabbisogno di standard dovuto dall'area di trasformazione AT4.

CONDIZIONAMENTI
- il Piano Attuativo dovrà essere sottoposto a verifica di assoggettamento a VAS - rispetto della distanza dal fascio ferroviario - rispetto delle indicazioni del Piano di Zonizzazione Acustica - esecuzione di preliminari indagini previsionali del clima acustico e caratterizzazione chimico-fisica del sottosuolo - esecuzione di procedimenti di bonifica o messa in sicurezza ambientale - esecuzione verifica compatibilità geologica, idrogeologica e sismica, oltre alla verifica di corrispondenza con la normativa discendente da PAI, PGRA, RIM, ERIR, SCOGRI. - verifica di compatibilità con il regime vincolistico descritto negli elaborati Tav. PdR09 Vincoli e negli studi specialistici allegati alla variante al PGT - studio dell'inserimento paesaggistico e valorizzazione dei caratteri ambientali ed ecologici dell'area - salvaguardia della vegetazione autoctona - esecuzione indagini specifiche per la verifica preventiva della capacità residua dell'impianto di depurazione, nonché delle opere di urbanizzazione necessarie e funzionali alle trasformazioni, ivi comprese le indagini preliminari per la verifica della capacità di approvvigionamento dell'acqua potabile. - rispetto delle indicazioni e dei criteri di valorizzazione paesaggistica definiti dal PGT - verifica puntuale della dotazione di servizi pubblici
OBIETTIVI E FINALITA'
L'Area di Trasformazione AT2 corrisponde all'area demaniale assegnata a Rete Ferroviaria Italiana RFI SpA (Società appartenente a Ferrovie dello Stato Italiane SpA), sulle quali opera da decenni un centro intermodale (originariamente appartenente alla dogana di Segrate) e oggi gestito dalla società Mercitalia Logistics SpA (anch'essa appartenente al gruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA). Il Documento di Piano del PGT individua l'Area di Trasformazione AT2 quale luogo idoneo sul quale sviluppare una operazione di riconversione urbanistica atta a sfruttare al meglio la capacità trasportistica dell'HUB Metropolitano Segrate Porta Est. L'Area AT2, confinante con l'ambito ADP3, è posta in una posizione di elevata prossimità alla futura nuova Stazione di Porta delle Ferrovie e, conseguentemente, al nuovo capolinea della linea della metropolitana M4 e del TPL. Questo dato impone di assegnare all'area un ruolo ben superiore a quello che oggi possiede poiché, anche se l'intermodalità è un aspetto importante nella gestione del territorio, la capacità trasportistica del nuovo HUB è tale da rendere opportuno l'insediamento di funzioni di rango molto elevato rispetto l'intermodalità. Essendo enorme il numero delle persone che potranno convergere su questo sito, enormi sono i benefici in termini sociali, economici, ed ambientali che un attento sviluppo urbanistico può apportare non solo a Segrate ma anche a Milano ed a tutto il quadrante Est della città metropolitana. L'Area AT2 in prospettiva è un luogo destinato a campus scolastici o universitari, un sito ideale per centri di ricerca e di cura, per centri direzionali o sedi di grandi aziende. Nell'ambito AT2 potranno essere realizzati impianti sportivi di livello regionale e nazionale, musei e strutture per il tempo libero per attività di ampio richiamo. AT2 diventa complemento dell'ambito assoggettato a pianificazione attuativa ADP3, dove è in fase di realizzazione il centro polifunzionale Westfield e dove è già configurato uno scenario di grande capacità attrattiva. Per quanto sopra, si precisa che la SL prevista dalla presente scheda è riferita al dimensionamento delle sole funzioni private, in quanto gli edifici pubblici o configurabili come pubblici non verranno computati nelle verifiche urbanistiche. Unico parametro vincolante è il rapporto di copertura che non potrà essere superato stante il superiore obiettivo del DdP di massimizzare le aree destinate al verde sul tutto il territorio. L'Area AT2 è oggi pressoché integralmente pavimentata, con la sua rifunzionalizzazione sarà possibile recuperare a verde grandi spazi per dare non solo continuità alla Rete Ecologica Comunale, ma anche per irrobustire la spina verde che da Nord a Sud percorre il territorio a formazione di un percorso primario della REC che si pone a beneficio anche di Milano e dell'intero quadrante Est dell'area metropolitana. Al contempo, le funzioni logistiche ed intermodali che si svolgono oggi nello scalo di via Lazio possono trovare migliore collocazione in altri scali di proprietà delle ferrovie. Ad esempio, lungo la direttrice Est, sono presenti altri scali ferroviari molto ben collegati alle infrastrutture viarie di livello regionale come la Tangenziale Est Esterna o le provinciali Cassanese e Rivoltana recentemente potenziate nell'ambito di realizzazione della BRE.BE.MI. In ogni caso, la variante al PGT individua l'ulteriore area di trasformazione AT4 corrispondente all'intero perimetro dello scalo di Milano Smistamento dove si prevede possano svilupparsi le attività intermodali (si rinvia a scheda AT4 per ulteriori specifiche). In quest'area è già oggi in fase di costruzione il modernissimo grande Scalo Intermodale della società TERALP che, nonostante una occupazione di spazio molto contenuta, è in grado di movimentare un numero considerevole di container e treni (la capacità potenziale del nuovo scalo è di 20 coppie di treni giorno per 395.000 UTI anno, grandemente superiore a quella gestibile da uno scalo intermodale tradizionale come è quello di via Lazio). Il DdP con l'individuazione dell'area AT2 prosegue il percorso avviato all'epoca di approvazione del progetto per il nuovo scalo di TERALP dove, RFI, con nota dell'allora Amministratore Delegato e Direttore Generale dell'8/11/2017 (prot. 41944 del 10/11/17) dichiarava la volontà di trasferire le attività di via Lazio all'interno del nuovo terminal di TERALP. Impegno ribadito con successiva nota del 05/03/2018 (prot. 9699 dello 05/03/2018). A livello comunale l'attuazione di AT2 consentirà di ottenere la ricucitura del quartiere di Redecio con il resto della città, l'eliminazione della barriera infrastrutturale dello scalo di via Lazio darà la possibilità di realizzare collegamenti diretti lungo la

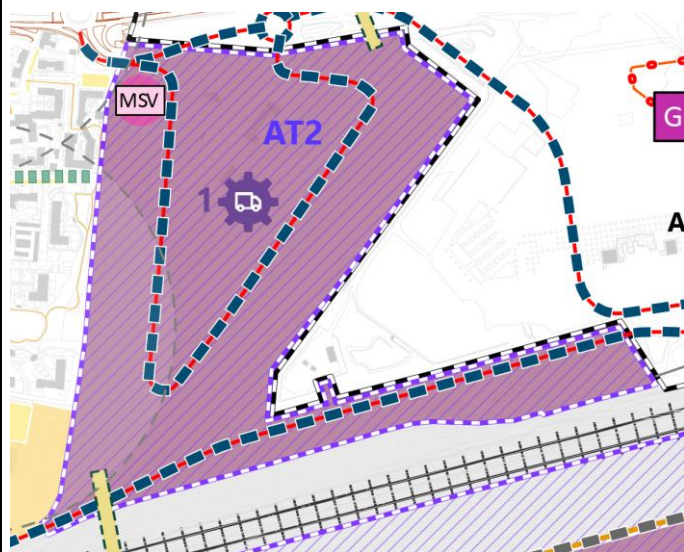
direttrice Est-Ovest (cioè tra l'asse di via Morandi e quello di via Delle Regioni) portando alla naturale conseguenza che vede tutte le zone Est di Milano facilitate all'accesso al nuovo HUB Metropolitano con grande facilità.



Estratto dall'elaborato di Sintesi del Sistema insediativo

L'Area di Trasformazione AT2 corrisponde all'attuale scalo intermodale di via Lazio. Lo scalo è frapposto tra la Cassanese Moderna a Nord (strada in trincea che taglia Est-Ovest il territorio comunale) e lo scalo di Milano Smistamento a Sud (ulteriore taglio Est-Ovest). Per questo motivo il quartiere di Redeciesio si trova oggi isolato dal resto della città.

La scheda AT2 intende aprire le aree poste al suo interno alla città, ricucendo Redeciesio al quartiere Westfield (ADP3)



Estratto dall'elaborato di sintesi del Sistema Infrastrutturale

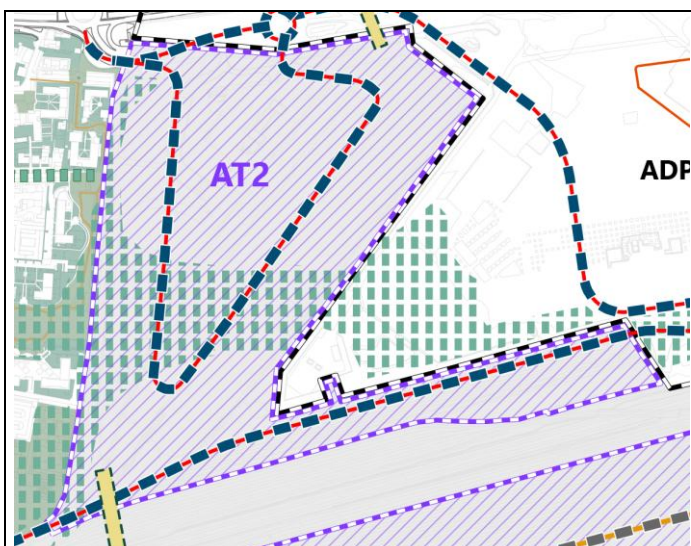
L' AT2 è attualmente collegata al territorio solo attraverso via Lazio, cioè l'antica strada che dal quartiere Ortica di Milano arriva a Segrate.

Via Lazio è stata raccordata alla Tangenziale Est con una uscita realizzata per consentire il funzionamento del terminal intermodale che altrimenti sarebbe sprovvisto di collegamenti in quanto la Cassanese Moderna, dalla quale si dirama un apposito peduncolo per realizzare un nuovo accesso, è tutt'oggi in costruzione.

Il PGT prevede che via Lazio si prolunghi all'interno di AT2 sino a raggiungere ADP3 e la nuova Stazione di Porta dell'HUB.

Con questa strada si semplificherebbero le relazioni tra Milano e l'HUB Metropolitano.

L'accesso viabilistico in AT2 è previsto che avvenga solo dalla Cassanese Moderna, mentre le connessioni con la città e l'HUB Metropolitano saranno attuate attraverso mobilità dolce



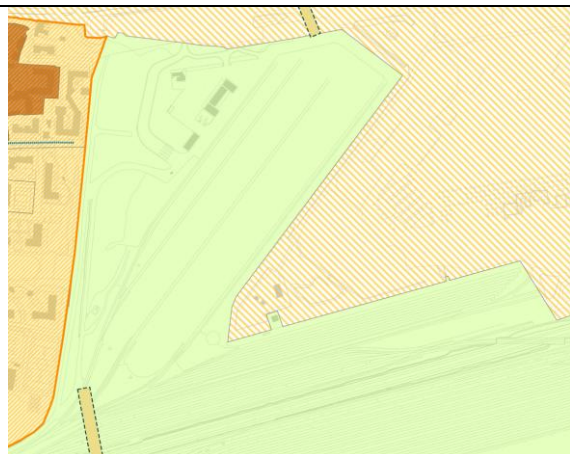
Estratto dall'elaborato di Sintesi del Sistema Ambientale

Il PGT, nell'ottica di configurare Segrate come Città Parco, prevede un sistema di parchi a Nord e a Sud della cesura costituita dalla Cassanese Moderna e dallo scalo di Milano Smistamento, configurazione in grado di generare masse verdi di diversi milioni di metri quadrati, di cui potrà beneficiare direttamente o indirettamente tutto il quadrante Est dell'area metropolitana.

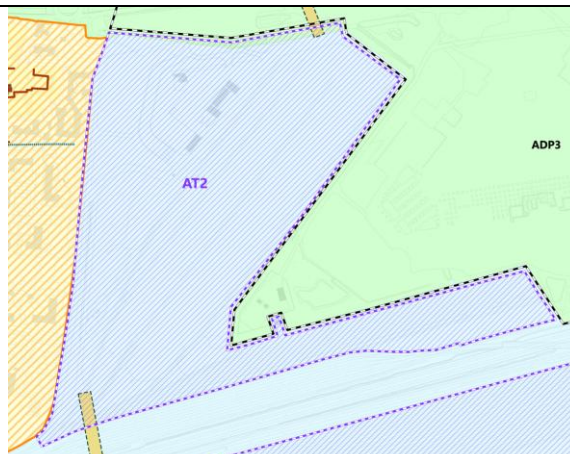
L'area AT2, prevedendo il trasferimento delle attività terminalistiche in altro luogo, permette di operare una grande azione di depavimentazione favorendo la creazione di connessioni verdi anche di grosse dimensioni che vanno a rafforzare e completare la REC che, si ricorda, è collegata con i PLIS Valle del Lambro; Est delle Cave; Delle Cascine.

PRESCRIZIONI E INDICAZIONI

- Il rapporto di copertura espresso dalla presente scheda non è derogabile essendo primariamente necessario recuperare a verde 131.600 mq di area da connettere al sistema del verde all'interno di ADP3 e con il sistema delle aree verdi e dei parchi pubblici presente a Redec시오.
- Lo sviluppo del Piano Attuativo deve necessariamente comportare anche la previsione di realizzazione di strutture pubbliche che necessitino di alta connettività al sistema del trasporto pubblico di primario livello quale è quella offerta del Hub Metropolitano Porta Est.
- Verificare la fattibilità di uno scavalco ciclopeditone lungo l'asse Nord Sud per favorire la mobilità dolce tra l'area AT2, i quartieri di Redec시오 e Westfield con il quartiere di Novegro e l'aeroporto.
- Gli edifici che si andranno a realizzare nell'Area AT2 dovranno contribuire all'innalzamento della qualità del paesaggio costruito e tendere al raggiungimento della massima performance energetica.
- Le aree di pertinenza degli edifici non dovranno essere recintate al fine di permettere a coloro che fruiscono lo spazio pubblico di percepire grande disponibilità di spazio.
- Il Piano attuativo relativo all'Area AT2 potrà essere approvato solo successivamente all'avvenuto completamento delle procedure di ripristino ambientale, in modo tale che la pianificazione avvenga in coerenza alla qualità dei terreni.
- L'assetto planivolumetrico del Piano attuativo dovrà garantire la continuità dei percorsi irrigui ponendo in essere interventi atti a valorizzarne la presenza sul territorio.
- NOTA:** le quantità riportate in tabella sono arrotondate per eccesso.



Estratto dall'elaborato PdR 07 "Carta della sensibilità paesistica e fattori di evoluzione del quadro consolidato"



Estratto dall'elaborato PdR 07b "Carta condivisa del paesaggio"