

AREA AD2_ NECCHI E SCALO F.S.



Descrizione

Si tratta di un ambito strategico situato in Pavia Nord, confina ad est con il Naviglio pavese, ad ovest con la barriera ferroviaria e lungo il confine sud con edifici preesistenti. L'area è occupata in prevalenza da capannoni produttivi dismessi o in fase di dismissione.

Obiettivi

Da dicembre 2011 la linea S13 del servizio ferroviario suburbano di Milano congiunge la stazione di Milano Bovispa alla stazione di Pavia, permettendo di raggiungere il centro di Milano in 40 minuti senza cambio treno e intercettando tutte le 3 linee della metropolitana.

Lo scalo ferroviario rappresenta un'opportunità non solo di sviluppo urbanistico ma anche di miglioramento delle prestazioni del servizio.

Si tratta infatti di un nodo qualificante per l'integrazione delle diverse modalità di trasporto e di ricucitura del tessuto cittadino, inoltre una nuova attestazione della linea S13 in quest'area permetterebbe una riduzione dei tempi di percorrenza.

Progetto di realizzazione un centro di interscambio metropolitano

L'ex scalo ferroviario Necchi, mediante la realizzazione del nuovo polo di attestamento della S13, permette la promozione di un vero e proprio centro di interscambio all'interno del quale collocare un insieme organico ed articolato di funzioni.

L'area di trasformazione T2 costituirà un nodo centrale per la connessione di differenti macrotemi, tra i quali assumono particolare rilevanza:

- il ridisegno della mobilità urbana per il potenziamento del collegamento tra la parte nord della città ed il centro storico, con particolare attenzione alla sede della mobilità dolce;
- la riqualificazione paesaggistica delle vie d'acqua, trovandosi tale area in una posizione privilegiata per la ridefinizione dello spazio pubblico lungo la sponda del Naviglio e per la costruzione del fronte strada in affaccio sul corso d'acqua, attraverso un intervento architettonico di qualità che sia in grado di instaurare delle relazioni tra la parte edificata dell'area e i nuovi spazi di fruizione delle sponde del canale;
- interrelazione tra la sua funzione di polo intermodale con l'insieme delle grandi funzioni (Ospedale, Università,...). Queste funzioni di eccellenza rappresentano importanti attrattori urbani che potrebbero essere potenziati dal centro di interscambio e dell'insieme delle nuove funzioni in esso insediate e/o ad esso connesse;
- garantire un efficiente collegamento con il centro storico, le funzioni di eccellenza e il sistema tangenziale attraverso un quadro di interventi di infrastrutturazione viabilistica coerentemente strutturato e capace di dimostrare la sua fattibilità economica, finanziaria e temporale;
- Nell'area potranno trovare sede alcune grandi attrezzature urbane e servizi di rilievo (uffici pubblici, servizi per la ricerca, centri polifunzionale e ricettività collegate, strutture per il tempo libero, il turismo e la cultura), insieme a spazi per nuovi nuclei abitativi di qualità (compresi gli interventi di edilizia residenziale pubblica e per residenze specialistiche dedicate a giovani e anziani).

Interventi sulla viabilità e sulle infrastrutture

E' previsto a carico dell'intervento un ridisegno della viabilità urbana e di servizio all'area, che garantisca il collegamento prioritario con piazzale S. Giuseppe e attui, il più possibile, la connessione con la rotatoria dei Longobardi. In fase attuativa il soggetto attuatore dovrà predisporre uno studio specifico per la definizione degli interventi di infrastrutturazione viabilistica coerentemente strutturato in relazione agli approfondimenti sui flussi di traffico e sui temi della viabilità.

Per quanto riguarda le infrastrutture della rete ferroviaria incluse nell'area AD_2, la conformazione della fascia di rispetto ferroviario riportata nella tavola delle previsioni di piano 1B, rappresenta l'attuale struttura degli impianti. L'area dello scalo ferroviario, non più funzionale alla attività di trasporto merci è quindi compresa nell'ambito di trasformazione. L'odierna conformazione della fascia di rispetto permarrà pertanto tale fino all'entrata in vigore degli strumenti attuativi per la diversa utilizzazione delle aree.

La nuova attestazione S13, che dovrà essere condotta in accordo con gli Enti sovraordinati e gli operatori di Settore, dovrà garantire sinergie con il centro storico e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, nonché nuovi servizi di supporto o delle nuove destinazioni insediate nell'area.

In sede di approvazione del progetto definitivo saranno consentite modifiche all'ipotesi di tracciato di collegamento fra l'area ex-Necchi e via Olevano entro una fascia di 50 metri, dovranno inoltre essere previsti, contestualmente alla sua realizzazione, interventi di mitigazione e inserimento ambientale.

Gli interventi da realizzarsi nell'area della ferrovia dovranno essere previsti misure di mitigazione (fasce tampone alberate finalizzate alla creazione della separazione con le diverse funzioni previste nell'ambito)

Interventi sulle aree verdi

L'area verde lungo le sponde del Naviglio rientra nell'obiettivo più ampio della sua riqualificazione e rivitalizzazione; sono pertanto da prevedere alberature lungo il corso del canale, a completamento ed integrazione di quelli esistenti. Lungo i binari ferroviari è da prevedere il disegno di una nuova topografia e la piantumazione di alberature ad alto fusto ed ad altezza decrescente verso l'interno dell'area.

Bonifica

Area già segnalata alla Regione Lombardia quale "potenzialmente contaminata". Dovrà essere obbligatoriamente sottoposta all'iter tecnico amministrativo di bonifica previsto dal d.lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte IV Titolo V) con presentazione del Piano di Caratterizzazione.

Attuazione

Sono individuati due sub ambiti la cui attuazione potrà avere procedure distinte, garantendo comunque le rispettive coerenze.

In fase di pianificazione attuativa è obbligatoria la valutazione previsionale di clima acustico ai sensi della L. 447/1995 e l'acquisizione del parere di ARPA.

L'odierna conformazione della fascia di rispetto ferroviaria permarrà tale fino all'entrata in vigore degli strumenti attuativi per la diversa utilizzazione delle aree.

Parametri Quantitativi AD2_a

St (mq)	182.291 mq
It (mq/mq)	0,4 + 0,12 mq/mq

L'incremento volumetrico di 0,12 mq/mq è concesso a fronte della realizzazione della connessione con Piazzale S. Giuseppe. L'incremento volumetrico potrà essere destinato a funzioni private che verranno definite nell'ambito della pianificazione attuativa.

Tale collegamento è già stato oggetto di una progettazione definitiva approvata con Delibera del Commissario Straordinario n° 103 del 12/05/2009. L'opera pubblica, prevista nel Piano triennale Opere Pubbliche, potrà essere realizzata dal soggetto attuatore su richiesta dell'Amministrazione comunale.

Sarà altresì a carico del soggetto attuatore la realizzazione del nuovo parcheggio della questura, la cui sede attuale ospiterà parte del tracciato viabilistico che collegherà Piazzale S. Giuseppe con viale Indipendenza.

In alternativa alla realizzazione della connessione con Piazzale S. Giuseppe, su indicazione dell'Amministrazione, l'incremento volumetrico di 0,12 mq/mq è concesso a fronte della realizzazione del polo intermodale le cui modalità e caratteristiche dovranno essere concordate con l'Amministrazione Comunale. L'incremento volumetrico potrà essere destinato a funzioni private che verranno definite nell'ambito della pianificazione attuativa.



Bonus volumetrico

+15% slp

Il bonus volumetrico nella misura massima del 15% della volumetria potrà essere ammesso a fronte del conseguimento di benefici pubblici aggiuntivi rispetto a quelli dovuti ovvero di opere di pubblico interesse fuori comparto che verranno indicate dall'Amministrazione comunale in sede di pianificazione attuativa, in maniera proporzionale ai benefici economici conseguiti. (Esempio: collegamento viabilistico con piazzale S.Giuseppe mediante la realizzazione del nuovo ponte veicolare).

Slp max (mq)

109.010 mq

E' possibile la realizzazione di una media struttura di vendita

Capacità insediativa

1.451 ab = 729 ab + 437 ab + 284 ab

H max

12 piani

Area a servizi

100% della slp

Servizi

Aree a verde attrezzato

Pista ciclabile

Viabilità

Lo studio per la AD2_a dovrà inoltre approfondire il sistema della viabilità per la connessione con l'area AS1 nonché definire il corretto dimensionamento in termini di dotazione di parcheggi.

Parcheggi Pubblici

min 60%

Bosco di Cintura urbana

27,8 ha

Standard qualitativo

Struttura connessa al funzionamento del polo intermodale per il collegamento veloce con il capoluogo lombardo. (es. Stazione delle autocorriere e parcheggio di interscambio)

Parametri Quantitativi AD2_b

St (mq)	100.653 mq
It (mq/mq)	0,4 + 0,12 mq/mq

L'incremento volumetrico di 0,12 mq/mq da destinare a residenza a canone agevolato e concordato con eventuale futuro riscatto, dovrà prevedere almeno il 50% di alloggi di piccolo taglio (per studenti, giovani coppie, ...); tale bonus è comunque vincolato alla realizzazione di almeno il 10% di edilizia a canone sociale che dovrà essere prioritariamente ceduta al Comune o in alternativa mantenuta in proprietà privata e regolamentata da appositi atti. La proposta di intervento dovrà contenere la bozza di convenzione anche relativa agli alloggi.

Bonus volumetrico	+15% slp
--------------------------	----------

Il bonus volumetrico nella misura massima del 15% della volumetria potrà essere ammesso a fronte del conseguimento di benefici pubblici aggiuntivi rispetto a quelli dovuti ovvero di opere di pubblico interesse fuori comparto che verranno indicate dall'Amministrazione comunale in sede di pianificazione attuativa, in maniera proporzionale ai benefici economici conseguiti. (Esempio: la realizzazione del sottopasso alla ferrovia che colleghi l'ambito con le aree del Policlinico San Matteo ovvero collegamento viabilistico con piazzale S.Giuseppe mediante la realizzazione del nuovo ponte veicolare).

Slp max (mq)	60.190 mq
Capacità insediativa max	800 ab= 402 ab +241 ab + 157 ab
H max	12 p
Area a servizi (%Slp)	100%
Servizi	Aree a verde attrezzato Pista ciclabile Servizi per l'Istruzione (asilo nido/scuola dell'infanzia – trasferimento scuola dell'Infanzia L'Aquilone dalla sede di via Simonetta)
Viabilità	Lo studio dovrà inoltre valutare la possibilità di realizzazione del sottopasso alla ferrovia che colleghi l'ambito con le aree del Policlinico San Matteo e dovranno essere salvaguardate le relative sedi.
Parcheggi Pubblici	min 60% slp
Bosco di Cintura urbana	15 ha
Standard qualitativo	Residenza Sanitaria Assistenziale per anziani con centro Diurno. Dovranno essere previsti tra i 120 e i 200 posti letto previa verifica con gli Enti competenti.
Indicazioni tipo - morfologiche	



- | | | | | | | | |
|---|---------------------------------------|---|------------------------------|---|------------------|---|---------------------------------|
|  | viabilità principale
e connessioni |  | allineamenti
ed edificato |  | sistemi
verdi |  | riqualificazione
vie d'acqua |
|---|---------------------------------------|---|------------------------------|---|------------------|---|---------------------------------|

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE		
OSA Obiettivi		ASA - Azioni
OSA1	Evitare scelte tecniche critiche a causa della presenza di suoli contaminati	1.1
OSA2	Evitare consumi ingiustificati di suolo fertile	2.1
		2.2
OSA5	Governo ecosostenibile dei suoli e delle acque meteoriche	5.1
		5.2
		5.3
OSA6	Integrazione di nuove funzioni ecologiche all'interno del comparto	6.1
		6.2
		6.3
		6.4
		6.5
OSA7	Definizione di nuovi rapporti ecofunzionali e paesaggistici con il contesto	7.1
		7.2
OSA10	Incremento della fruizione locale	10.1
		10.2
OSA12	Contenimento dei fattori di problematicità potenziale per traffico indotto	12.1
OSA14	Ottimizzazione dell'efficienza energetica e contributo agli obiettivi sovranazionali di riduzione delle emissioni climalteranti	14.1
		14.2
OSA15	Contributo alla regolazione del microclima	15.1
		15.2
		15.3
		15.4