

POLITECNICO DI MILANO

ESAME DI STATO – ABILITAZIONE PROFESSIONE DI PIANIFICATORE TERRITORIALE

SECONDA SESSIONE 2016

QUARTA COMMISSIONE – SEZIONE A

SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

PROVA PRATICA - 16 NOVEMBRE 2016

Localizzazione urbana e dimensione spaziale fanno degli scali ferroviari milanesi un potenziale indiscutibile di trasformazione urbanistica multi-scalare. Dislocati lungo il semianello ferroviario che da nord ovest (direzione Torino e Sempione) cinge la città compatta della prima metà del Novecento passando per la fascia orientale (direzione Venezia) e si raccorda con la cintura sud (direzione bologna) e l'asta sud ovest (verso Abbiategrasso e Vigevano), i sette scali (Farini; Greco-Breda; Lambrate; Porta Romana; Rogoredo; Porta Genova; San Cristoforo) coprono una superficie Complessiva di oltre 120 ha.

Nel 2005, comune di Milano e Gruppo Ferrovie dello Stato Spa decidono di sottoscrivere un Accordo Quadro per sancire la decisione condivisa di associare la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in procinto di dismissione con il potenziamento e la riqualificazione del sistema ferroviario milanese.

Nel 2007 (con integrazione l'anno successivo) l'Accordo di Programma viene formalizzato con la partecipazione della Regione Lombardia, per sottolineare l'importanza della dimensione trasportistica. La Variante urbanistica collegata (adottata nel 2009) anticipa le scelte del redigendo PGT. Ai sensi dell'Accordo e della Variante 2009, l'edificabilità prevista ammonta ad un totale di 845.000 mq di SIp a destinazioni miste (di cui 236.000 per funzioni di interesse generale ed edilizia sociale e convenzionata), corrispondente ad un indice medio di circa 0,75 mq/mq, applicato sulla effettiva superficie territoriale di intervento (1.136.400 mq) che esclude le aree strumentali per le ferrovie ad eccezione di quelle interessate da un'ipotesi di copertura dei binari e realizzazione di aree verdi attrezzate.

Con il nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT) della Giunta Moratti, (che, pur approvato nel 2011, non è mai stato pubblicato e pertanto non è entrato in vigore), i sette scali sono classificati tra gli Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU), con alcune modifiche nella perimetrazione delle aree e soprattutto una diversa attribuzione di edificabilità rispetto all'Accordo di Programma sopra illustrato (indice territoriale medio di circa 0,79 mq/mq ma tale valore raggiunge 1 mq/mq a Farini- e 1,14 mq/mq a Porta Romana e a Rogoredo).

Nel 2011, con la revoca della delibera di approvazione del PGT Moratti e la ripresa del processo di pianificazione generale a partire dal riesame delle osservazioni, che porta all'entrata in vigore del PGT rivisto nel novembre 2012, l'Amministrazione comunale riavvia la costruzione dell'Accordo di Programma, aggiornandolo con le nuove scelte di Piano. L'aspetto politicamente più rilevante riguarda il riconoscimento, nel PGT, della natura infrastrutturale degli scali ferroviari, che pertanto,

in assenza di una stipula dell'Accordo, non possono vantare alcun diritto edificatorio e per i quali restano ammesse solo le modalità manutentive.

La proposta di un nuovo Accordo di programma, ancora in discussione nel dicembre 2015 e mai approvata, prevedeva una SIp edificabile di 676.578 mq, con una riduzione pari al 18% rispetto al precedente Accordo 2009 e al 33% rispetto al PGT Moratti. A Farini e Porta Romana questi valori sono sensibili, rispettivamente pari a -25% e -21%, e a San Cristoforo si prevede l'annullamento (con trasferimento) dell'edificabilità. La dotazione minima di aree pubbliche o di uso pubblico ammonta a 595.000 mq, pari al 50% delle aree degli scali ripериметrate (1.041.000 mq), mentre si stimano circa 2.600 alloggi sociali, per una quantità complessiva obbligatoria di oltre 156.000 mq.

A fronte dell'evoluzione urbanistica avvenuta negli ultimi 15 anni per quanto riguarda i parametri da impiegare per la trasformazione degli scali ferroviari nonché della maturata sensibilità ambientale che ha visto, soprattutto recentemente, molti studiosi, amministratori e gruppi associativi proporre uno scenario a "zero consumo di suolo", il candidato sviluppi uno dei seguenti temi (1, 2 o 3) per la trasformazione dello scalo Farini con l'obiettivo di valutare la fattibilità (urbanistica, economica, sociale e ambientale) della trasformazione.

A sua disposizione, il candidato dispone anche della ricerca condotta dal Politecnico di Milano nel 2014 per raccogliere le attese e le aspettative della popolazione circa la trasformazione dello scalo e che sono state raccolte nella tavola delle "Attese, esigenze e desideri dei soggetti locali" (Allegato A).

Il candidato deve motivare la valutazione di fattibilità, o non, della trasformazione anche attraverso la predisposizione di un disegno di assetto preliminare dei volumi, delle funzioni e delle cessioni previste considerando gli impatti sui tessuti urbani circostanti e le ripercussioni sulla mobilità locale. Il candidato consideri la rilevanza ambientale della trasformazione alla scala metropolitana e la necessità di soddisfare i bisogni minimi di servizi della nuova popolazione da insediare o delle eventuali imprese che si collocheranno all'interno dell'area.

TEMA N. 1

IL CANDIDATO, IMPIEGANDO COME SUPPORTO GRAFICO GLI ALLEGATI B E C RISPETTIVAMENTE ALLE SCALE 1:5.000 E 1:10.000, VALUTI L'IPOTESI DI APPLICARE ALLA TRASFORMAZIONE DELLO SCALO FARINI I SEGUENTI PARAMETRI URBANISTICI E NE MOTIVI LE RAGIONI DELLA FATTIBILITÀ (O NON FATTIBILITÀ) DELLA TRASFORMAZIONE.

ST = 41 ettari

UT = 1 mq/mq

CE = 50% ST PER SERVIZI E ATTREZZATURE PUBBLICHE

FUNZIONI PREVALENTI = RESIDENZA/COMMERCIO/TERZIARIO

QUOTA DI ERS DA INCLUDERE = 20% DELLA SLP RESIDENZIALE

TEMA N. 2

IL CANDIDATO, IMPIEGANDO COME SUPPORTO GRAFICO GLI ALLEGATI B E C RISPETTIVAMENTE ALLE SCALE 1:5.000 E 1:10.000, VALUTI L'IPOTESI DI APPLICARE ALLA TRASFORMAZIONE DELLO SCALO FARINI I SEGUENTI PARAMETRI URBANISTICI E NE MOTIVI LE RAGIONI DELLA FATTIBILITÀ (O NON FATTIBILITÀ) DELLA TRASFORMAZIONE.

ST = 41 ettari

UT = 0,60 mq/mq

CE = 50% ST PER AREE VERDI, SERVIZI E ATTREZZATURE PUBBLICHE

FUNZIONI PREVALENTI = RESIDENZA/COMMERCIO/TERZIARIO

QUOTA DI ERS DA INCLUDERE = 40% DELLA SLP RESIDENZIALE

TEMA N. 3

IL CANDIDATO, IMPIEGANDO COME SUPPORTO GRAFICO GLI ALLEGATI B E C RISPETTIVAMENTE ALLE SCALE 1:5.000 E 1:10.000, VALUTI L'IPOTESI DI APPLICARE ALLA TRASFORMAZIONE DELLO SCALO FARINI I SEGUENTI PARAMETRI URBANISTICI E NE MOTIVI LE RAGIONI DELLA FATTIBILITÀ (O NON FATTIBILITÀ) DELLA TRASFORMAZIONE.

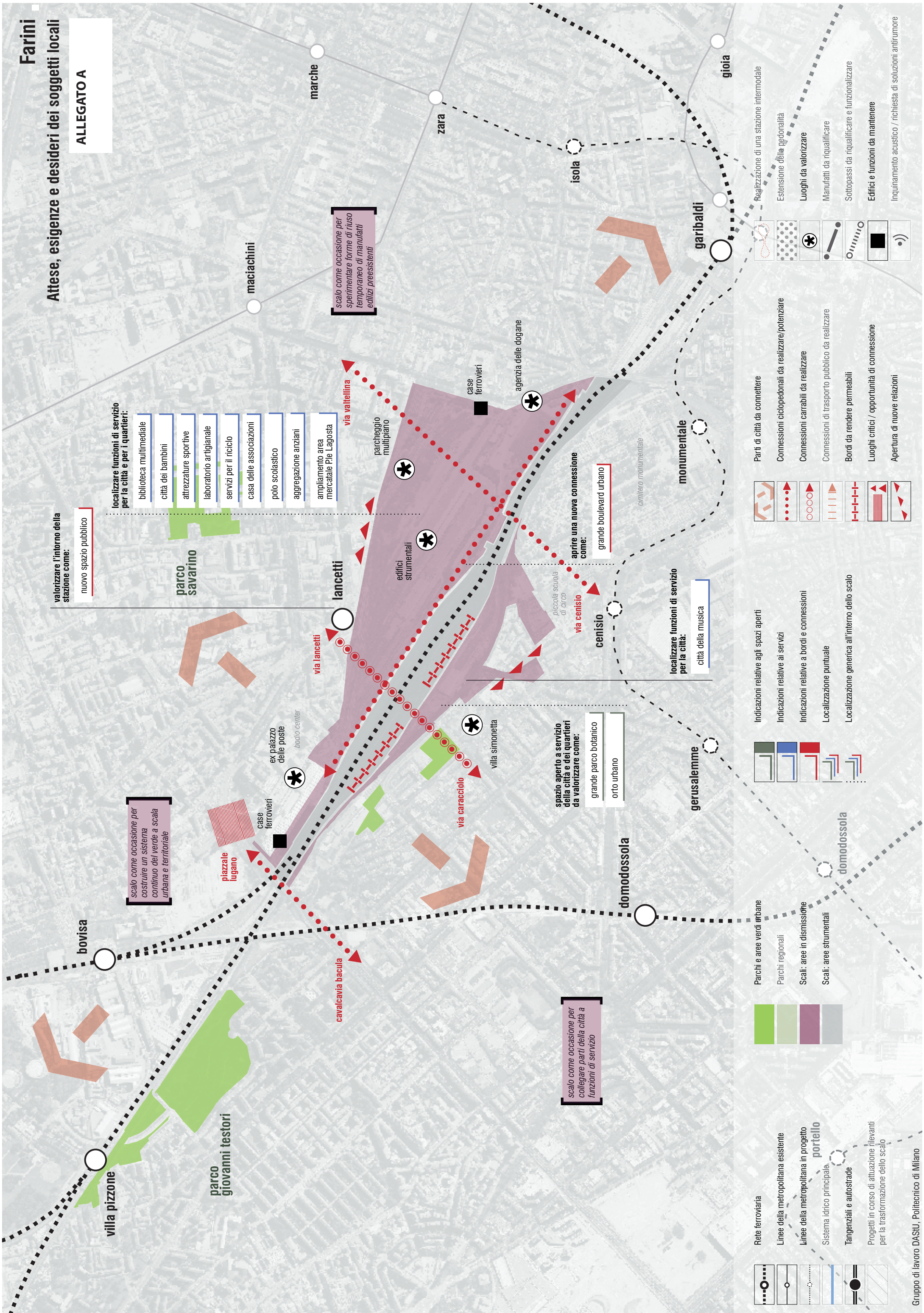
ST = 41 ettari

UT = 0,10 mq/mq

CE = 90% ST PER AREE VERDI, SERVIZI E ATTREZZATURE PUBBLICHE

FUNZIONI PREVALENTI = RESIDENZA/COMMERCIO

QUOTA DI ERS DA INCLUDERE = 60% DELLA SLP RESIDENZIALE



valorizzare l'intorno della stazione come:
nuovo spazio pubblico

- localizzare funzioni di servizio per la città e per i quartieri:
- biblioteca multimediale
 - città dei bambini
 - attrezzature sportive
 - laboratorio artigianale
 - servizi per il riciclo
 - casa delle associazioni
 - polo scolastico
 - aggregazione anziani
 - ampliamento area mercatale Ple Lagosta

scalo come occasione per costruire un sistema continuo del verde a scala urbana e territoriale

scalo come occasione per sperimentare forme di riuso temporaneo di manufatti edilizi preesistenti

scalo come occasione per collegare parti della città a funzioni di servizio

spazio aperto a servizio della città e dei quartieri da valorizzare come:
grande parco botanico
orto urbano

aprire una nuova connessione come:
grande boulevard urbano

Rete ferroviaria

- Linee della metropolitana esistente
- Linee della metropolitana in progetto
- portello
- Sistema idrico principale
- Tangenziali e autostrade
- Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo

Parchi e aree verdi urbane

- Parchi regionali
- Scali: aree in dismissione
- Scali: aree strumentali

Indicazioni relative agli spazi aperti

- Indicazioni relative ai servizi
- Indicazioni relative a bordi e connessioni
- Localizzazione puntuale
- Localizzazione generica all'interno dello scalo

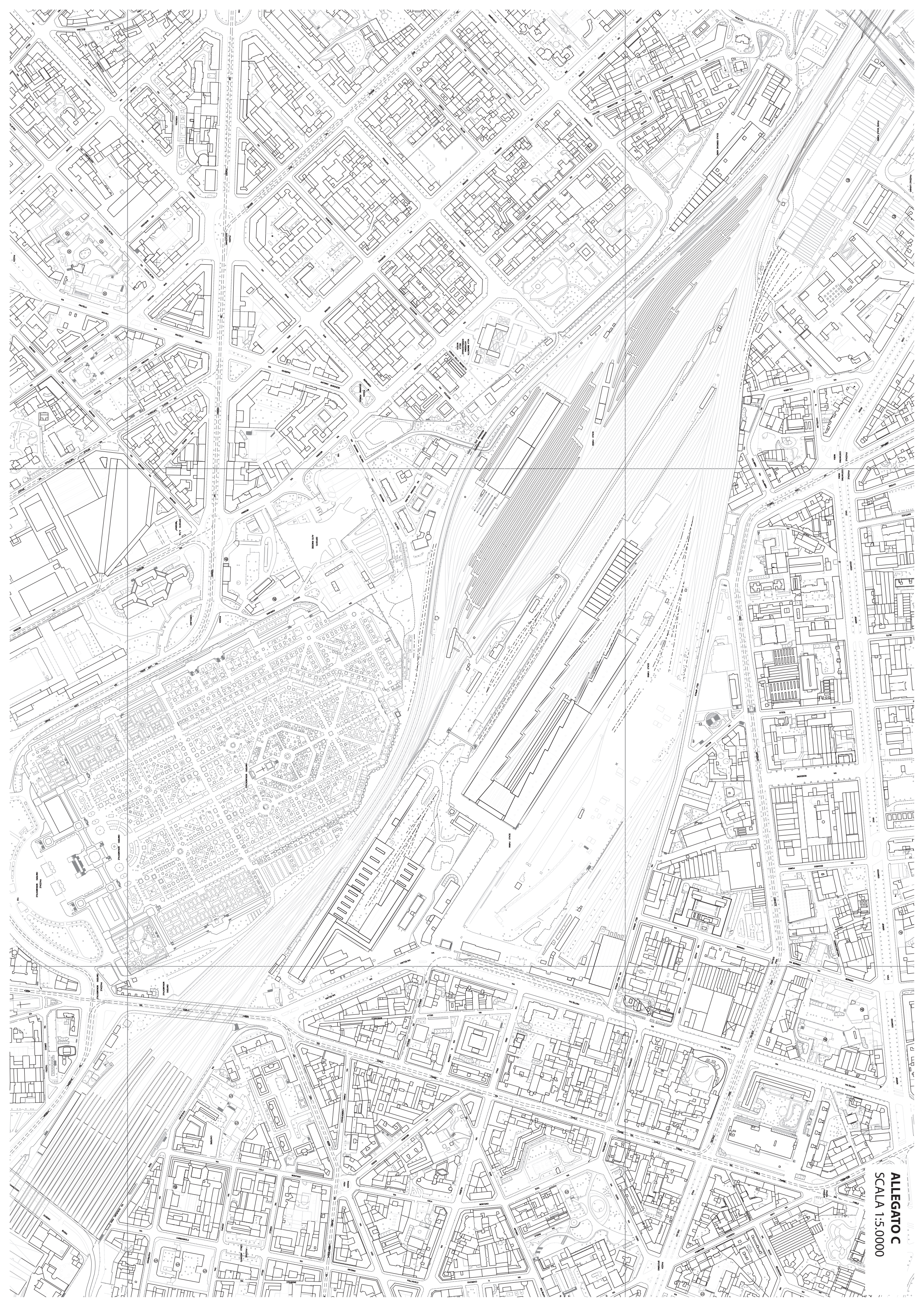
Parti di città da connettere

- Connessioni ciclopedonali da realizzare/potenziare
- Connessioni carrabili da realizzare
- Connessioni di trasporto pubblico da realizzare
- Bordi da rendere permeabili
- Luoghi critici / opportunità di connessione
- Apertura di nuove relazioni

Realizzazione di una stazione intermodale

- Estensione della pedonalità
- Luoghi da valorizzare
- Manufatti da riqualificare
- Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare
- Edifici e funzioni da mantenere
- Inquinamento acustico / richiesta di soluzioni antirumore





ALLEGATO C
SCALA 1:5.0000

POLITECNICO DI MILANO

ESAME DI STATO – ABILITAZIONE PROFESSIONE DI PIANIFICATORE TERRITORIALE

SECONDA SESSIONE 2016

QUARTA COMMISSIONE – SEZIONE A

SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

PROVA SCRITTA – 17 NOVEMBRE 2016

TEMA N. 1

I PIANI DI RICOSTRUZIONE SONO STRUMENTI URBANISTICI ISTITUITI DAL D. LGS. 154/1945 IN RISPOSTA ALLE NECESSITA' D'INTERVENTO DOPO LE DISTRUZIONI BELLICHE. RIPETUTAMENTE PROROGATI, ESSI HANNO SEGNATO LA STAGIONE DELL'URBANISTICA ITALIANA POSTBELLICA SODDISFACENDO SPESSO ESIGENZE DI RISISTEMAZIONE EMERGENZIALE E DI AMPLIAMENTO DEI CENTRI URBANI, MA, AL CONTEMPO, SPESSO EVITANDO DI DIVENTARE OCCASIONE PER UN RIDISEGNO URBANISTICO COMPLESSIVO.

ALLA LUCE DELLE CALAMITA' NATURALI CHE HANNO COLPITO IL PAESE RECENTEMENTE TRACCI IL CANDIDATO UNA RIFLESSIONE SULL'EFFICIENZA E L'EFFICACIA DI TALI STRUMENTI, ANCHE AI FINI DELLA PREVENZIONE DEI RISCHI, VOLTI AD ASSICURARE LA RIPRESA NON SOLO URBANISTICA E TERRITORIALE, MA ANCHE SOCIO-ECONOMICA DELLE AREE INTERESSATE NONCHE' GLI ASPETTI DI CONTENUTO CHE UN PIANO DI RICOSTRUZIONE DEVE CONTENERE.

TEMA N. 2

LA NUOVA LEGGE REGIONALE 8 LUGLIO 2016 N.16 DELLA LOMBARDIA HA INTRODOTTO IMPORTANTI NOVITA' SUL TEMA DEL SOCIAL HOUSING. DESCRIVA IL CANDIDATO LE INNOVAZIONI PIU' INCISIVE, CON PARTICOLARE RIGUARDO AGLI INCENTIVI URBANISTICI ED AL MIX ABITATIVO QUALE OCCASIONE D'INTEGRAZIONE SOCIALE: IL PASSAGGIO DA UN "SERVIZIO ABITATIVO EDILIZIO" AD UN "SERVIZIO ABITATIVO SOCIALE".

TEMA N. 3

IL CANDIDATO DESCRIVA COMPETENZE E PROCEDURE PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ILLUSTRANDO, IN PARTICOLAR MODO, I PARERI DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA RILASCIATI DALLA COMMISSIONE PER IL PAESAGGIO E DALLA SOPRINTENDENZA ED I RISPETTIVI RUOLI.