Scalo Lambrate

Via Saccardo. Milano

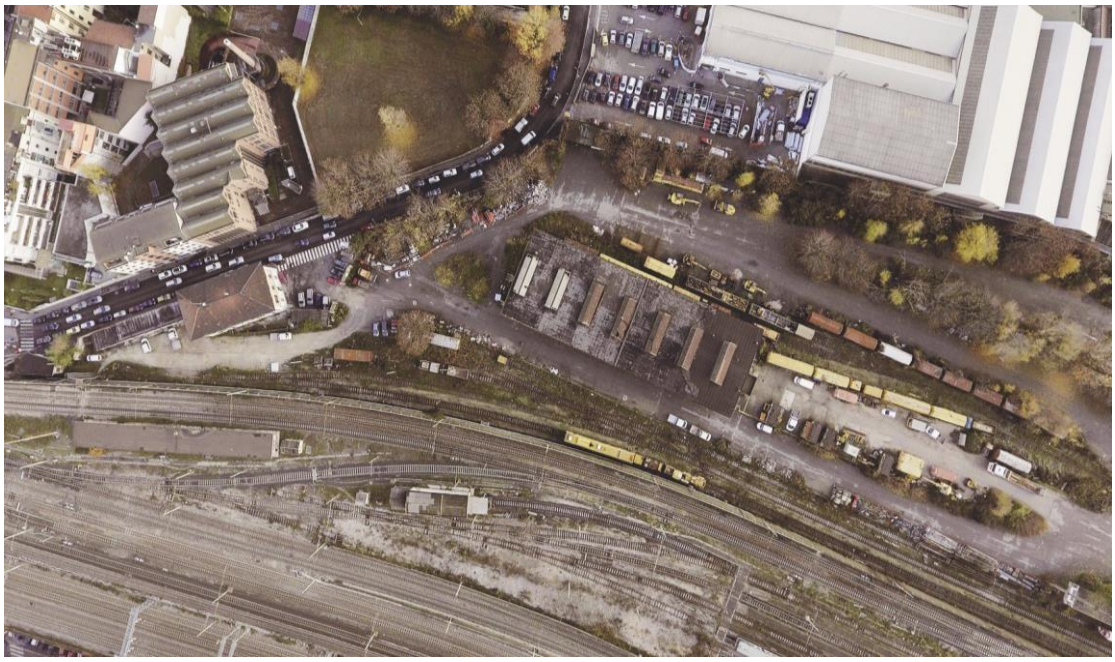
Il sito Scalo Lambrate fa parte del piano strategico di Milano per la rigenerazione degli scali ferroviari dismessi.

Situato nel settore orientale della città, nel Municipio 3, a circa 500 metri dalla Stazione di Milano Lambrate, il sito è costituito da un'area marginale di 7 ettari, esterna alla cintura ferroviaria in rilevato che la separa dall'adiacente quartiere universitario di Città Studi, compresa tra i quartieri storici di Lambrate a nord e di Ortica a sud. La presenza del nodo di interscambio ferrovia-metro rende questo sito dotato di alta accessibilità urbana e metropolitana.

La linea M2 collega in pochi minuti le principali stazioni di Milano - Centrale, hub dei treni ad alta velocità, Garibaldi, accesso al distretto di Porta Nuova, Cadorna, stazione del centro storico, Porta Genova e Romolo, accessi ferroviari del sud Milano - intersecando le altre linee e permettendo di raggiungere i principali luoghi della città

Il sito si inserisce in un contesto urbano nel quale sono già avvenute rilevanti trasformazioni, e costituisce una importante occasione per il ridisegno delle aree di margine verso la ferrovia e la ricucitura del tessuto urbano esistente in continuità con le funzioni e gli spazi pubblici già presenti.

Il progetto di trasformazione dovrà prevedere l'insediamento di un quartiere sostenibile integrato e permeabile con alloggi di edilizia residenziale a prezzi accessibili, significativi spazi pubblici, servizi di quartiere e aree verdi pubbliche attrezzate per un minimo del 60%.



Programma atteso:
Edilizia Residenziale Sociale in vendita e in affitto, compresi alloggi per studenti, a prezzi accessibili con quota di funzioni complementari. Spazi pubblici, aree verdi e servizi annessi.

Proprietario:
FS Sistemi Urbani S.r.l. (FSSU)

Superficie del sito: 64.103 mq*

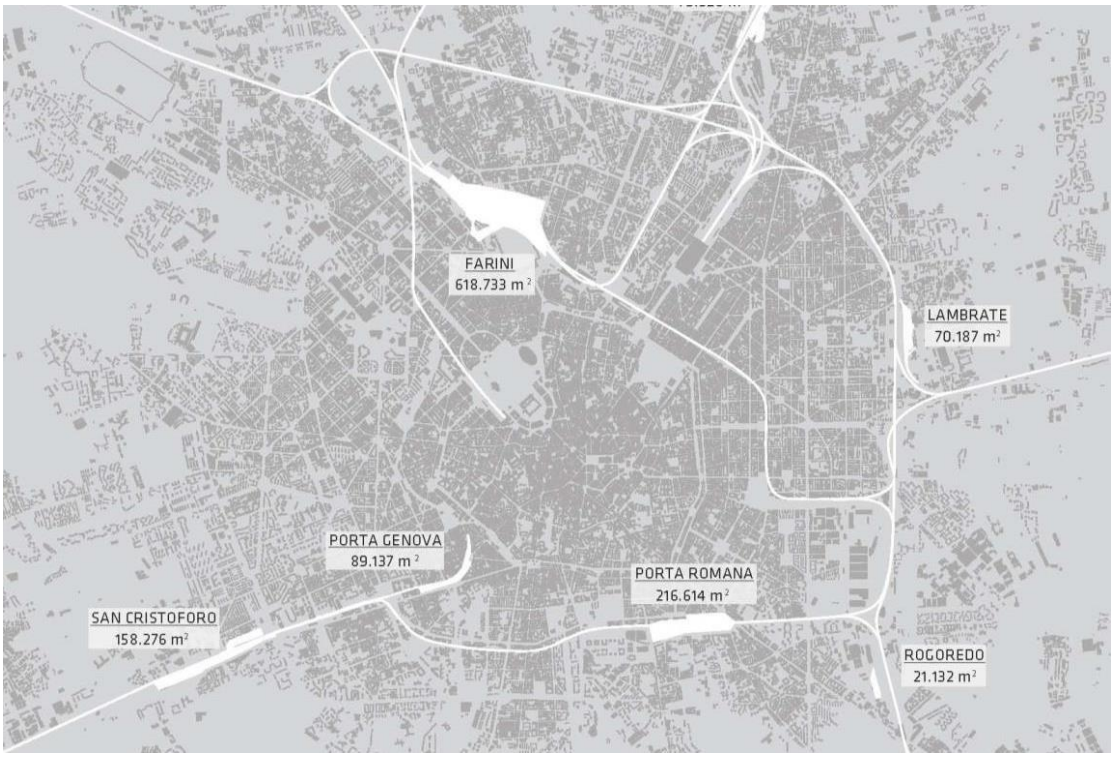
Tipologia di trasferimento di proprietà prevista:
Il sito sarà messo in vendita con i relativi diritti edificatori, al prezzo più alto offerto in aumento rispetto al prezzo posto a base di selezione, come meglio indicato nell'Allegato E.2 "*Condizioni minime di vendita*" dell'*Addendum* al Regolamento.

Termine per presentare le proposte finali:
15 marzo 2021 2pm ora locale, corrispondente alle ore 1pm Coordinated Universal Time (UTC)

Presentazione del sito e aspettative per il suo sviluppo

Il sito Lambrate è uno scalo merci dismesso, usato per lo stoccaggio di treni merci e come magazzino con funzioni logistiche fino agli anni '90, quando la concentrazione delle attività nei *terminal* più grandi ha portato alla dismissione di numerosi scali ferroviari urbani. Oggi questi rappresentano le più importanti aree dismesse a disposizione per dare forma al futuro sviluppo urbano della città di Milano.

Il sito fa parte di un piano di rigenerazione strategico che coinvolge sette aree ferroviarie sottoutilizzate (124 ettari), regolato da un Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e, tra gli altri, alcune società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in quanto proprietarie delle aree. Tale accordo prevede la riallocazione di investimenti derivanti dallo sviluppo delle aree per migliorare il servizio ferroviario nel nodo milanese e la creazione della cosiddetta "*Circle-Line*".



Il programma prevede la trasformazione dell'area dello scalo basso di Lambrate dismesso e la realizzazione di un nuovo quartiere sostenibile con un'offerta residenziale mista di edilizia residenziale sociale a prezzi accessibili e funzioni compatibili, aree a verde e spazi pubblici. Il nuovo complesso dovrà ridisegnare il margine urbano verso la ferrovia e prevedere nuovi spazi pubblici che dovranno integrarsi con il quartiere esistente e con i suoi spazi aperti, con i percorsi ciclabili, i servizi e le funzioni pubbliche presenti.
Nel progetto dovrà essere valorizzato lo spazio a verde esistente adiacente i condomini residenziali di via San Faustino e via Crespi.

Nonostante le dimensioni relativamente contenute, l'area ferroviaria dismessa di Lambrate rappresenta una preziosa opportunità strategica per riqualificare il quartiere intorno la stazione Lambrate FS creando un nuovo sistema di relazioni funzionali e sociali, riconnettendo tessuti, spazi aperti e funzioni esistenti e potenziando le connessioni in senso nord-sud.

Il sito si estende tra le vie Saccardo e San Faustino ed è prossimo alla stazione ferroviaria di Lambrate. Le linee regionali e la linea suburbana S9 consentono numerosi collegamenti con l'*hinterland* milanese. Inoltre, la fermata della metropolitana M2 a pochi metri da quella ferroviaria garantisce di raggiungere la Stazione Centrale e i principali luoghi della città.

Sullo scalo si affacciano due diverse città. Sul lato occidentale, una città a carattere più consolidato, con funzioni di studio ricerca e sanitarie di eccellenza, sul lato orientale, una città in corso di profonda trasformazione fisica e funzionale, dove si stanno concentrando nuovi complessi residenziali e per servizi e dove le vecchie fabbriche in disuso hanno lasciato spazio a nuove forme di lavoro e ad un sistema permanente di atelier e spazi espositivi.
Il progetto dovrà considerare le modalità di integrazione fra queste due città, di natura ambientale, viabilistica e sociale.

Una buona fruibilità degli spazi, attraverso l'organizzazione di attività all'aperto e la loro riconnessione con percorsi nel verde, costituiranno gli ingredienti fondamenti di un nuovo sistema di relazioni sociali e la garanzia per il miglioramento dell'integrazione fra i quartieri.

Sul versante delle vocazioni, è necessario garantire un'opportuna *mixitè* sociale, con una buona dotazione di residenze a prezzi accessibili, la compresenza di popolazioni diversificate, tra cui gli studenti e le popolazioni temporanee, ad esempio quelle legate ad eventi sportivi. Più specificamente il progetto dovrà estendere le occasioni di socializzazione per i giovani anche a supporto della vocazione universitaria del quartiere.



Norme e disposizioni urbanistiche specifiche

Lo sviluppo di questo sito è regolato dall'Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse, stipulato tra Comune di Milano, Regione Lombardia e, tra gli altri, da alcune società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché dal PGT vigente del Comune di Milano (art. 52 NTA del Piano delle Regole) disponibile nella Data Room. Il documento e i suoi allegati forniscono le diposizioni generali per la rigenerazione di sette aree ferroviarie sottoutilizzate, inclusa Lambrate, insieme a regole urbanistiche specifiche per ciascun sito.

La superficie complessiva del sito Lambrate, da Accordo di Programma pari a 70.187 mq, a seguito della variazione autorizzata dal Collegio di Vigilanza dell'AdP in funzione di esigenze strumentali all'esercizio ferroviario e a seguito di rilievo, risulta ora pari a 64.103 mq, di questa dovrà essere destinato il 60% a verde pubblico attrezzato, comprensiva di aree pedonali pavimentate ed attrezzate, percorsi, strutture e servizi connessi.

I diritti edificatori aggiornati consentiti sul sito a seguito delle variazioni della superficie territoriale ammontano a un massimo di 22.505 mq di superficie lorda di pavimento (SLP). Questa quota è destinata allo sviluppo

di edilizia residenziale sociale e funzioni complementari, queste pari a massimo di 3.298 mq (minimo 5% della SLP complessiva consentita), comprendenti spazi commerciali, uffici, ecc.

L'edilizia residenziale sociale prevede differenti tipologie e forme contrattuali. In base a specifiche disposizioni del Comune di Milano la quota minima di 19.207 mq è suddivisa nelle seguenti sottocategorie:

- Edilizia convenzionata agevolata, per vendita, affitto, acquisto agevolato, incluso il *co-housing*: SLP 7.624 mq;
- Edilizia a canone moderato e/o concordato, inclusi alloggi per studenti e *co-housing* sociale: minimo SLP 9.357 mq;
- Edilizia a canone sociale: minimo SLP 2.226 mq.

Come riportato nei precedenti paragrafi di questa SSR, per esigenze strumentali all'esercizio ferroviario, è stata ridefinita l'entità della superficie territoriale del sito, rispetto alla misura prevista dall'Accordo di Programma.

Le aree stralciate dal perimetro di vendita acquistano natura di area strumentale ai sensi dell'AdP e non saranno produttive di diritti edificatori, ma sono oggetto della proposta di progetto, pertanto i *team* sono chiamati a proporre un progetto di riqualificazione dell'intera nuova ST (indicata in verde nella tavola pubblicata in *data room*):

- a considerare nella medesima ST le aree in servitù a RFI, come definito nella tavola pubblicata in *data room*;
- a proporre un progetto di trasformazione sull'area di proprietà di RFI, ma in servitù di uso pubblico, al fine di garantirne la trasformazione nel progetto complessivo;
- a fornire indicazioni di progetto delle nuove aree strumentali di RFI non oggetto di vendita, al fine di armonizzare la loro trasformazione con il progetto complessivo.

In relazione all'edificio residenziale esistente di via Saccardo al civico 8, recentemente acquisito dagli ex-locatari, sono forniti in data room i dati relativi all'area occupata dall'immobile e alla sua consistenza edilizia. La prima è stata sottratta dalla superficie territoriale dell'intervento, mentre la SLP esistente è stata stralciata dalla quota di SLP destinata ad ERS complessiva. L'imputazione dello stralcio di SLP ad ERS è soggetto a validazione del Collegio di Vigilanza dell'AdP.

La porzione immobiliare sita in via S. Faustino, 45, catastalmente identificata al mappale 133, Foglio 320 del Catasto Fabbricati di Milano, è attualmente occupata senza titolo da parte dal sig. Renato Pochetti, già conduttore della medesima porzione immobiliare in forza di contratto di locazione immobiliare ad uso abitativo, adesso scaduto. Con la presentazione della Proposta Finale, il rappresentante del team prende atto e accetta che succederà a FSSU – fra gli altri - negli obblighi previsti dall'art. 10 dell'AdP in materia di "Tutela degli abitanti insediati".

La presenza della linea ferroviaria determina l'esistenza dei vincoli di cui al DPR 753/80, che regola altresì le relative procedure di autorizzazione/deroghe da parte del gestore ferroviario RFI.

L'attuazione degli interventi avverrà mediante ricorso a strumenti di pianificazione attuativa o a programmi integrati di intervento o ad altri strumenti attuativi equipollenti. Durante l'istruttoria, i piani attuativi dovranno seguire un percorso di dibattito pubblico con il coinvolgimento del Municipio 3, nel corso del quale la cittadinanza potrà esprimere osservazioni, proposte e istanze con riferimento all'impostazione generale, al disegno e ai caratteri dello spazio pubblico, all'assetto delle infrastrutture, alla rete delle connessioni, alla dotazione e qualità dei servizi pubblici e alle funzioni di interesse generale.

Gli Strumenti Attuativi dovranno tener conto delle risultanze dei processi di ascolto e

partecipazione pubblica già promossi dall'Amministrazione comunale in collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano nonché degli obiettivi qualitativi e degli indirizzi contenuti nel Documento di Visione Strategica, disponibile in *data room*.

I criteri di valutazione per la seconda fase verranno così ponderati:

1. Qualità progettuale (50%);
2. Offerta economica (30%);
3. Affidabilità del *team* e fattibilità del progetto (20%).

Le aree sono attualmente occupate da RFI come aree di cantiere per gli attigui lavori di potenziamento ferroviario. È prevista la liberazione delle aree in due fasi: la prima fase entro il 1° gennaio 2022 e la seconda fase entro il 1° gennaio 2027 (vedi Planimetrie Fasi Cantiere presenti in *data room*).

Costituisce elemento preferenziale ai fini della valutazione del Documento 3 con riferimento al criterio della Qualità Progettuale un bilanciamento nell'allocazione delle aree fondiarie e delle aree pubbliche fra Lotto A e Lotto B (come definiti nelle Condizioni Minime di vendita All. E2).

La vendita dell'area sarà subordinata al mancato esercizio, da parte dei soggetti legittimati, della preferenza accordata dall'articolo 24, co. 4. della Legge n. 210/85 ed a tal fine il presente avviso costituisce comunicazione in forma pubblica ai fini dell'eventuale esercizio della facoltà prevista dalla citata norma in favore dell'Amministrazione dello Stato e, in subordine, delle Regioni e degli Enti locali territoriali.

L'area sarà messa in vendita con i relativi diritti edificatori. Il prezzo di vendita sarà quello più alto offerto in aumento rispetto al prezzo posto a base di selezione, come meglio indicato nell'Allegato E.2 "*Condizioni minime di vendita*" dell'*Addendum* al Regolamento.

All'avvio della seconda fase FSSU definirà le condizioni di vendita dell'area ("**Condizioni minime di vendita")** che avranno ad oggetto, fra l'altro:

- pattuizioni su tempistiche, termini e condizioni connessi allo stato delle aree;
- modalità di garanzia dell'offerta.

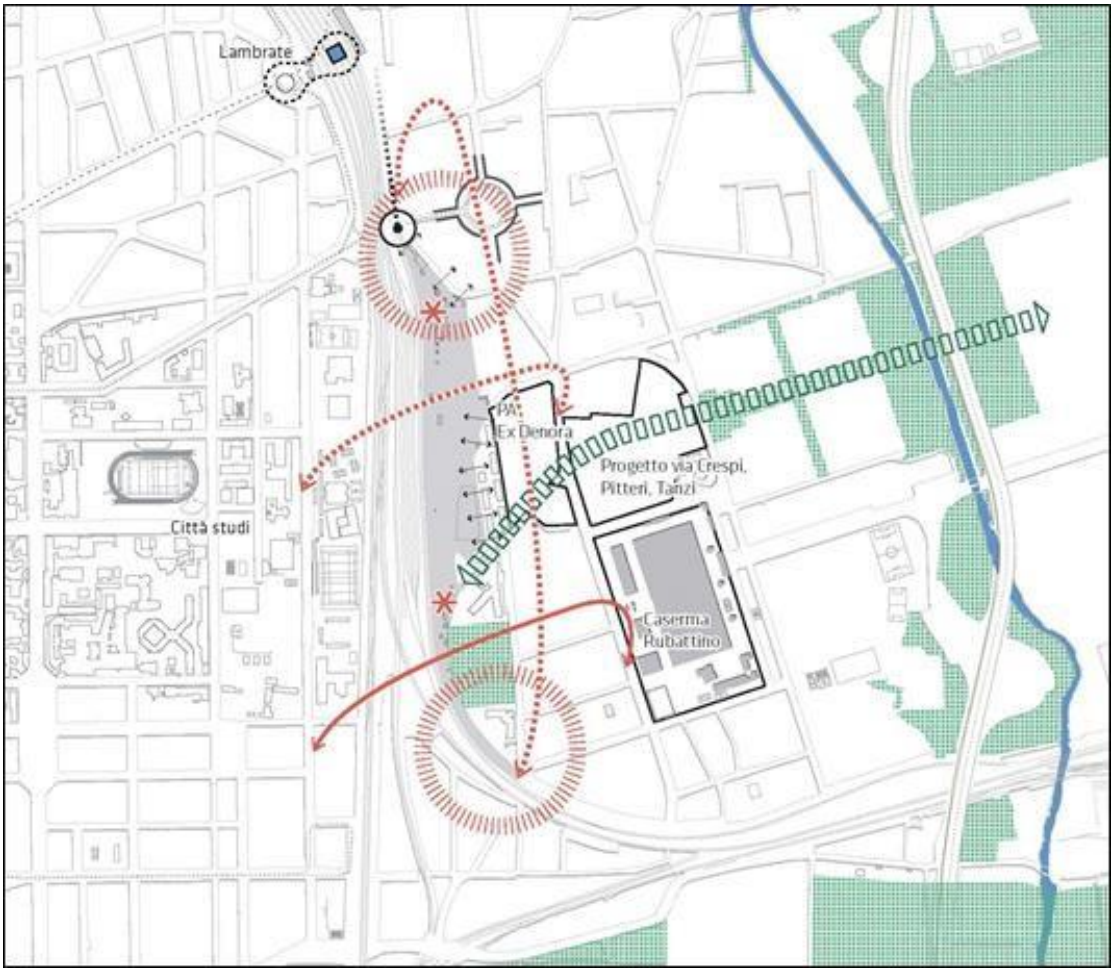
Nei termini previsti dal Calendario per la seconda fase, indicati nell'*Addendum* al Regolamento, i team potranno effettuare un Q&A sul testo e proporre modifiche alle Condizioni Contrattuali.

A valle della valutazione delle modifiche proposte, FSSU comunicherà il testo definitivo delle "**Condizioni minime di vendita**" ed il **prezzo definitivo** di vendita posto a base d'asta.

Successivamente i *team* potranno presentare le Offerte Vincolanti di acquisto, da effettuarsi in accettazione delle "*Condizioni minime di vendita*", e contenenti il prezzo in aumento offerto per l'acquisto e la proposta tecnica, così come definita nel Regolamento per la seconda fase del Bando.

Maggiori informazioni sulle Condizioni minime di vendita sono comunicate nell'*Addendum* al Regolamento che regola la seconda fase del Bando.





"DVS – Specificità delle aree e vocazioni territoriali"

Specifici rischi climatici e sfide ambientali

Il Comune di Milano ha recentemente avviato l'elaborazione del Piano Aria Clima (PAC), strumento a scala urbana finalizzato a rispondere all'emergenza climatica e a tutelare la salute e l'ambiente, riducendo le emissioni climalteranti, l'inquinamento atmosferico locale e definendo una strategia di adattamento climatico con orizzonte intermedio al 2030. *Reinventing Cities* si inserisce in questo quadro di obiettivi. Le proposte, nell'affrontare le sfide ambientali del bando, dovranno condividere la visione e gli obiettivi alla base del PAC, in particolare con riferimento al tema della mobilità attiva ciclo-pedonale, intermodale e a zero emissione, al tema della forestazione urbana, al miglioramento delle capacità drenanti dei suoli. Inoltre, si potrà tenere in considerazione l'introduzione di misure finalizzate alla protezione di residenti e *city users* dall'inquinamento atmosferico e a rendere i cittadini più consapevoli e attivi nella riduzione della propria impronta di carbonio.

Per posizione, caratteristiche geografiche e territoriali, Milano è una città particolarmente vulnerabile agli impatti del cambiamento climatico. L'analisi dei dati storici e delle previsioni mostra un costante aumento delle temperature medie e la frequenza delle precipitazioni stagionali.

Inoltre, nonostante il processo di deindustrializzazione e i miglioramenti delle politiche dei trasporti in atto, ulteriori sforzi devono ancora essere implementati allo scopo di ridurre drasticamente le concentrazioni di inquinanti nell'atmosfera.

Il sito Lambrate, situato a est di Milano, soffre delle stesse problematiche ambientali (inquinamento, vulnerabilità alle ondate di calore, etc.) delle altre parti della città.

Pertanto, è altamente incoraggiata la presentazione di progetti che individuino soluzioni innovative per accrescere la resilienza dell'area rispetto gli eventi climatici e per ridurre le emissioni inquinanti.

Per la sua posizione, inoltre, lo scalo può dare un importante contributo in termini di verde, integrandosi con le altre iniziative di riqualificazione urbana presenti.

Di rilievo metropolitano sarà la realizzazione di un importante spazio verde, di elevata qualità paesaggistica, che potrà fungere da perno tra gli impianti sportivi esistenti di Città Studi e le aree verdi prossime di Rubattino con i parchi del Lambro e di Forlanini, nervatura di un sistema ambientale orientale che si estende fino ai grandi spazi agricoli del Parco Sud.

Il contesto in cui si colloca il sito è caratterizzato da significative trasformazioni urbanistiche.
L'area, attualmente dismessa risulta in parte asfaltata, in parte a verde, in parte occupata da infrastrutture ferroviarie: si richiede che nella progettazione sia attentamente considerata la massimizzazione della permeabilità dei terreni, oltre che una corretta gestione dei deflussi che si verranno a creare e, in generale, sia garantita una efficiente gestione delle acque.

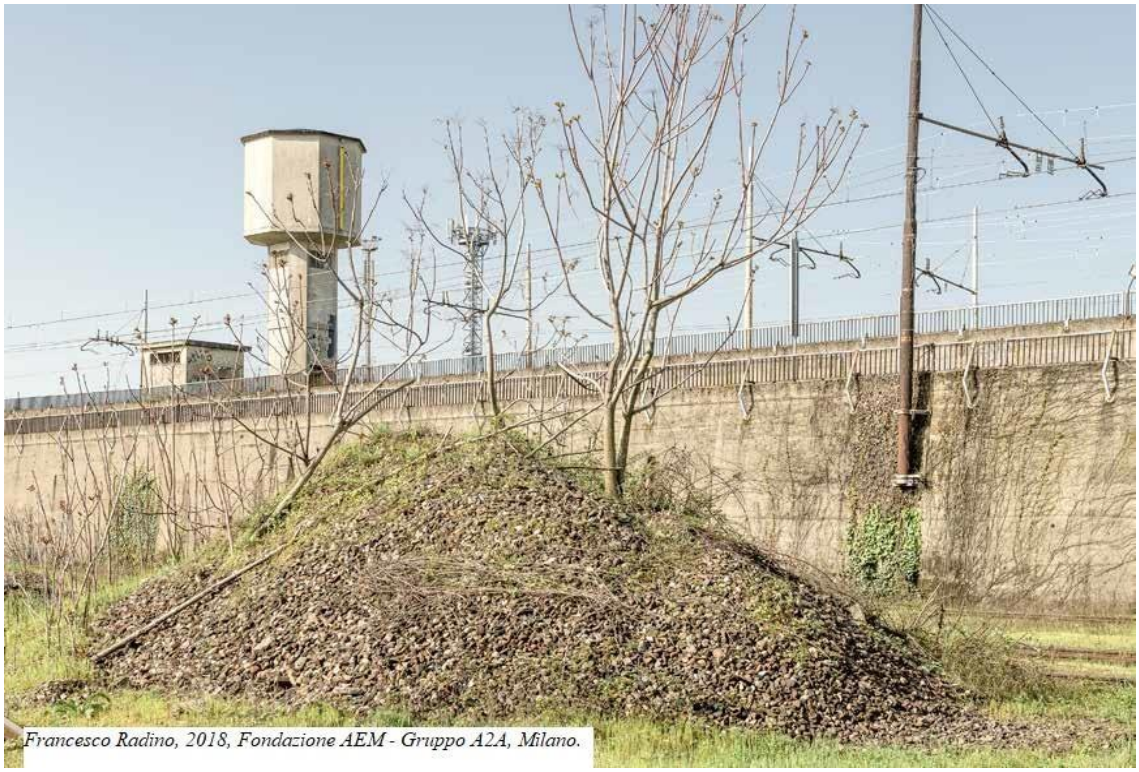
Data la posizione del sito sarà rilevante prevedere adeguate misure di mitigazione dell'impatto acustico e di ottimizzazione delle possibilità di mobilità *low carbon* anche con riferimento alle esistenti piste ciclabili e alla loro connessione/integrazione.

L'area si presenta inoltre come particolarmente interessante per interventi di rivegetazione urbana e per la potenziale riconnessione delle maglie (attualmente interrotte, in particolare a nord) della rete ecologica.

Le sfide ambientali a cui porre particolare importanza per le caratteristiche sito specifiche sono quelle relative al miglioramento della mobilità sostenibile, della resilienza e adattamento al cambiamento climatico e della rivegetazione urbana.

Dovranno inoltre essere rispettate le disposizioni relative alla classe di fattibilità geologica assegnate all'area dal PGT, così come il sistema dei vincoli riportato nelle tavole del Piano delle Regole (tavole da R05 a R09); in particolare si segnalano i vincoli aeroportuali e la tematica relativa al rischio idrogeologico.

Le informazioni, in possesso della proprietà, inerenti lo stato ambientale dei luoghi saranno disponibili all'interno della *data room*.



Francesco Radino, 2018, Fondazione AEM - Gruppo A2A, Milano.

Calendario provvisorio

- Termine ultimo per la presentazione delle proposte finali: 15 marzo 2021.
- Data della proclamazione del progetto vincitore: aprile 2021.

Requisiti linguistici

Tutta la documentazione della Proposta finale di Interesse deve essere redatta in lingua italiana. I documenti 3 e 4 della Proposta Finale (Relazioni illustrative e Protocollo di monitoraggio delle prestazioni ambientali) devono essere redatti anche in lingua inglese.