

Nodo Bovisa, Milano

Via Bovisasca. Milano

Il sito Nodo Bovisa è un'area di 9 ha che comprende la stazione di Milano Nord Bovisa-Politecnico, porta di accesso alla città dall'aeroporto internazionale di Malpensa e nodo ferroviario tra il centro di Milano e il nord dell'area metropolitana. Si tratta di un hub strategico lungo l'asse del nord-ovest, che si sviluppa dal centro direzionale Porta Nuova al polo fieristico di Rho-Pero, mettendo a sistema alcune tra le trasformazioni urbane più rilevanti in atto sul territorio milanese: l'ex Scalo Farini, l'area Bovisa-Goccia, il distretto direzionale di Stephenson, lo sviluppo residenziale e commerciale di Cascina Merlata e il Milan Innovation District, sede dello Human Technopole e delle facoltà scientifiche dell'Università Statale di Milano nell'area del post Expo. Per via dell'elevata accessibilità, la strategia *Milano2030* individua nell'area uno dei "Nodi": porte di accesso alla città per le quali è prevista una disciplina urbanistica volta a catalizzare investimenti per valorizzare le infrastrutture esistenti e innescare la rigenerazione urbana.

Oltre che dalla stazione e dai piazzali antistanti, oggi adibiti a parcheggio, il sito è composto da un ampio brownfield nel quartiere di Bovisa, a est dei binari, interessato da un profondo processo di riconversione dei grandi recinti industriali in poli per la ricerca e l'innovazione, come l'Istituto Negri e i campus di Design e Ingegneria del Politecnico di Milano, che ha avviato la rigenerazione diffusa di aree dismesse in uffici, laboratori, incubatori di start-up e spazi per la cultura e residenze in risposta alla crescente domanda abitativa, in particolare rivolta a studenti. A ovest della ferrovia, nell'area di Bovisa-Goccia, Comune e Politecnico sono impegnati nella riqualificazione delle aree degli ex gasometri, che ospiteranno un grande parco, l'espansione del campus e l'insediamento di un parco scientifico. Reinventare il Nodo è l'occasione per fare da cerniera tra gli ambiti separati dai binari, ricucire il quartiere e integrare la stazione quale porta di accesso a un sistema di funzioni urbane strategiche



Programma atteso: Ricucire il quartiere, insediando funzioni urbane miste, coerenti col contesto; riqualificare la stazione e gli spazi pubblici per migliorarne l'accessibilità; potenziare i servizi di interscambio.

Proprietari: Comune di Milano, Ferroviennord

Superficie del sito: 91.000 mq ca., suddivisi in due unità: Comune di Milano, ca. 54.000 mq; Ferroviennord, ca. 37.000 mq.

Tipologia di trasferimento di proprietà prevista: Diritto di superficie con i relativi diritti edificatori con prezzi minimi fissati dalle proprietà. In funzione della proposta, sarà possibile trasferire ulteriori diritti edificatori secondo le modalità previste dal PGT, anche facendone richiesta al Comune di Milano.

Termine per presentare la manifestazione di interesse: 5 Giugno 2020 14:00 ora locale di Milano (UCT+1)

Presentazione del sito e aspettative per il suo sviluppo

Il quartiere in cui sono situate le aree del “Nodo Bovisa” è caratterizzato dalla presenza di numerosi recinti industriali che, negli ultimi decenni, a causa della progressiva dismissione delle funzioni produttive, hanno determinato la necessità di un profondo processo di rigenerazione urbana. Anche le aree oggetto del bando sono state, in passato, sede di impianti industriali (ex Montedison) poi cedute al Comune di Milano dopo l'avvenuta demolizione delle strutture che vi erano insediate.

Il Piano di Governo del Territorio Milano 2030 ha identificato l'ambito quale “nodo di interscambio” in ragione dell'elevata accessibilità attraverso il sistema pubblico della mobilità su ferro. È la presenza della stazione Milano Nord Bovisa Politecnico a dare particolare rilevanza al sito, da cui è possibile raggiungere l'aeroporto di Malpensa in 30 minuti, oppure la stazione di Milano Cadorna in 10 minuti. La stazione di Bovisa è inoltre servita dalle linee suburbane che attraversano la città fermandosi – tra l'altro - in stazioni come Garibaldi, Centrale/Repubblica, Porta Vittoria e Rogaredo. Il sito, inoltre, è ottimamente servito dal trasporto pubblico locale su gomma e facilmente raggiungibile dalla stazione ferroviaria Milano Villapizzone (e, pertanto, ottimamente collegato con le linee Milano-Domodossola, Milano-Torino oltre che con le linee sub-urbane S5-S6-S11).

Il sito è composto da due “unità di intervento”, corrispondenti con l'assetto proprietario.

Per l'Unità Comune di Milano, il progetto di rigenerazione, sfruttando la grande accessibilità del sito, dovrà prevedere la realizzazione di una nuova centralità urbana, una nuova porta di accesso a Milano, funzionale e integrata. Il progetto dovrà ripensare il sistema dello spazio pubblico, migliorando la qualità dei percorsi e delle dotazioni per il quartiere, con particolare riferimento al sistema di piazze adiacenti la stazione dove si dovrà prevedere una riorganizzazione della sosta veicolare in favore della pedonalità e della creazione di spazi aperti di qualità ed elevato confort

urbano. Dovrà inoltre essere garantita la funzionalità e la gradevolezza dei percorsi di attraversamento della barriera ferroviaria che mettano efficacemente in comunicazione le due porzioni di città oggi separate.

I progetti dovranno approfondire l'integrazione del trasporto pubblico urbano con il servizio ferroviario attraverso l'attestamento in prossimità della stazione delle linee automobilistiche e tranviarie che oggi prevedono la sosta in aree limitrofe. In particolare, è previsto che il tram 2 prosegua il suo percorso da piazza Bausan fino alla piastra nord della stazione, creando un importante interscambio che avrà un effetto rilevante di ulteriore potenziamento del nodo infrastrutturale. La combinazione del miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile e l'integrazione del sistema del trasporto pubblico faranno di questa parte di città un ambito innovativo e avanzato dal punto di vista della mobilità sostenibile e del cambiamento modale.

La riqualificazione dovrà prevedere l'insediamento di un mix di funzioni urbane in grado di valorizzare al meglio le aree disponibili creando un quartiere che si integri funzionalmente e morfologicamente nel contesto in trasformazione, completandone il disegno urbano. In tal senso, è auspicabile l'integrazione di funzioni commerciali al servizio della stazione, lo sviluppo di uffici e spazi per start up legate al mondo della conoscenza e dell'innovazione, l'insediamento di edilizia residenziale convenzionata, con particolare attenzione all'affitto per giovani studenti, in relazione allo sviluppo universitario del quartiere.

Per l'Unità Ferrovienord, le proposte progettuali dovranno prevedere, senza interferire con l'esercizio ferroviario, la riqualificazione e rifunzionalizzazione della stazione ferroviaria, ripensando il manufatto oggi non adeguato alla rilevanza del nodo infrastrutturale, tenendo conto dell'intero contesto in trasformazione e, in particolare, delle opere strutturali realizzate da Ferrovienord per l'insediamento dei servizi di trasporto pubblico e per l'edificazione delle

successive volumetrie, nonché delle opere, parimenti realizzate da Ferrovienord, per la nuova accessibilità, come da “progetto di ammodernamento e potenziamento del Nodo Bovisa” valutato positivamente con DGR XI-2657 del 16.12.2019. Anche il manufatto di stazione potrà ospitare funzioni urbane che si potranno affiancare ai servizi collegati all'esercizio ferroviario.

A completamento del programma di riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'ambito, e secondo le modalità di seguito meglio precisate, il progetto potrà prevedere l'insediamento dell'Headquarter di Ferrovienord che intende, infatti, trasferire a Bovisa la propria sede direzionale contribuendo alla riqualificazione del sito attraverso la presenza di un servizio di rilevanza regionale e metropolitana. L'edificio, consegnato in modalità "turn key", dovrà ospitare fino a 700 unità di personale e dovrà essere allineato alle più moderne concezioni degli spazi di lavoro e del benessere organizzativo. La realizzazione dell'HQ dovrà essere avviata contemporaneamente alle opere private ed ultimata non oltre 3 anni dall'assegnazione del diritto al Soggetto Attuatore. Le opere private non potranno ricevere l'agibilità prima dell'ottenimento dell'agibilità dell'HQ.

In sintesi, motivo di preferenza saranno le proposte progettuali capaci di:

- contenere l'impatto volumetrico del programma di rigenerazione, ricercando un equilibrio virtuoso tra qualità e sostenibilità dell'intervento urbanistico e fattibilità economica;
- limitare il consumo di suolo preferendo soluzioni che privilegino la creazione di un sistema organico ed equilibrato di spazi verdi a superficie filtrante e prevedano la concentrazione fondiaria nei pressi del nodo ferroviario;

- prevedere il prolungamento della linea tranviaria 2 da piazza Bausan alla stazione di Bovisa con attestamento sulla piastra nord della stessa;
- caratterizzare l'area di Piazza Alfieri attraverso la creazione di una nuova via di accesso alla stazione ferroviaria prevedendo l'inserimento di funzioni urbane sinergiche alla stazione e servizi per il quartiere, migliorando il presidio e la godibilità dello spazio e garantendone la pubblica fruizione;
- migliorare la qualità dello spazio urbano a ovest della stazione ferroviaria -oggi adibito a parcheggio- attraverso il disegno della nuova porta ovest di accesso alla stazione ferroviaria;
- creare una connessione organica e significativa tra i due spazi pubblici a est ed ovest della stazione ferroviaria.
- valorizzare, ottimizzare e semplificare il nodo di interscambio;
- valorizzare l'immobile della stazione ferroviaria Bovisa Nord Milano, attraverso un insieme sistematico di interventi atti a migliorarne la qualità architettonica, l'efficienza energetica, l'accessibilità e fruibilità, rafforzandone la centralità urbana attraverso anche l'inserimento di nuove funzioni urbane compatibili e servizi strategici, con la possibilità di riconoscere all'operatore diritti di sfruttamento economico degli spazi riqualificati;

proporre una soluzione adeguata per le esigenze insediative di Ferrovienord (ca. 10.000 mq di SL convenzionale per servizi direzionali, che in ogni caso non potrà costituire dotazione territoriale di servizi relativa agli altri interventi) che contenga soluzioni innovative in ambito di distanziamento sociale e smart working, di qualità architettonica e per una efficiente ed economica manutenzione. Inoltre, costituirà motivo di preferenza la vicinanza dell'HQ alla stazione.



Norme e disposizioni urbanistiche specifiche relative allo sviluppo del sito

Per quanto riguarda le regole urbanistiche, il Piano di Governo del territorio (PGT) include il sito all'interno degli Ambiti di Rigenerazione "Nodi d'Interscambio" individuati nella Tavola R.02 – "Indicazioni Urbanistiche" del Piano delle Regole (PdR) del PGT. Il PGT Milano 2030 individua il sito in parte tra le aree del Tessuto Urbano Consolidato (Ambiti di Rinnovamento Urbano – ARU) e in parte come aree strumentali.

Il sito è interessato dalle seguenti disposizioni:

- secondo quanto disposto dal PGT all'area è attribuito un indice di edificabilità territoriale unico pari a (IT) 0,35 mq/mq di Superficie Lorda (SL);

- è data facoltà di raggiungere e anche di superare l'Indice di edificabilità territoriale massimo (pari a 1mq/mq) mediante l'utilizzo, in alternativa o in forma composta, di: diritti edificatori anche perequati, di Edilizia Residenziale Sociale (ERS) e di servizi abitativi pubblici. Il superamento dell'indice è applicabile esclusivamente per interventi che prevedano la riqualificazione dello spazio pubblico.

- Non è prevista la possibilità di applicazione della premialità relativa alla procedura concorsuale prevista all'art. 13, co. 11 delle NA del PdR.

Le modalità di intervento, e conseguentemente le proposte progettuali, dovranno considerare la suddivisione del lotto in due unità di intervento.

Sarà possibile presentare proposte che considerino separatamente l'Unità Comune di Milano e l'Unità Ferrovienord, con i seguenti indirizzi.

- Proposta relativa all'Unità Comune di Milano. Per l'Unità Comune di Milano, la superficie territoriale (ST) sulla quale poter applicare un IT (0,35 mq/mq) è pari a circa **37.000 mq**. Le restanti superfici incluse nell'Unità sono passibili di interventi di riqualificazione (anche con atterraggio di volumetrie) ma, trattandosi di aree pubbliche già destinate all'uso pubblico (prevalentemente viabilità e parcheggi esistenti) non sono oggetto di applicazione dell'indice di edificabilità territoriale.

Poiché le aree sono all'interno degli ambiti ad elevata accessibilità, è ammesso il raggiungimento di un indice di edificabilità territoriale massimo di 1 mq/mq attraverso il trasferimento di diritti edificatori perequati ed ERS.

- Proposta relativa all'Unità Ferrovienord

Per l'Unità Ferroviord, la ST sulla quale poter applicare l'IT unico (0,35 mq/mq) è pari a circa **10.000 mq**. Le restanti superfici incluse nell'Unità sono passibili di interventi di riqualificazione (anche con atterraggio di volumetrie) ma, trattandosi di aree interessate dall'esercizio ferroviario e/o disciplinate dal Piano dei Servizi, non sono oggetto di applicazione dell'indice di edificabilità territoriale.

Poiché le aree sono all'interno degli ambiti ad elevata accessibilità, è ammesso il raggiungimento di un indice di edificabilità territoriale massimo di 1 mq/mq attraverso il trasferimento di diritti edificatori perequati ed ERS.

Unitamente alla concessione in Diritto di Superficie dei diritti edificatori generati da tale area, Ferroviord concede anche i diritti edificatori generati dall'area c.d. "Bovisasca", sita fuori dal Nodo, con superficie di circa 10.000 mq e indice di edificabilità territoriale (IT) 0,35 mq/mq. Ferroviord infatti, intende asservire volumetricamente l'area di proprietà, situata esternamente al Nodo, i cui diritti edificatori generati (circa 3.500 mq) potranno concorrere all'operazione di riqualificazione del Nodo. Quindi per i diritti edificatori generati dalle aree di proprietà (circa 20.000 mq), che ammontano complessivamente a circa 7.000 mq, il prezzo a base d'asta della concessione in Diritto di Superficie è 14.400.000 €, come meglio descritto nel capitolo seguente.

Saranno valutate positivamente le proposte prospettanti anche l'insediamento della nuova sede direzionale degli uffici di Ferroviord (un headquarter di circa 10.000 mq di SL convenzionale, che non potrà costituire dotazione territoriale di servizi relativa agli altri interventi) che in ogni caso non potrà avere un costo di realizzazione superiore al prezzo offerto per il Diritto di Superficie.

Sarà possibile anche la presentazione di un'unica proposta progettuale, comunque valutabile come somma di due proposte per le singole Unità, sia sotto il profilo del progetto planivolumetrico che della proposta economico-finanziaria, con i seguenti indirizzi.

In considerazione del fatto che il PGT individua il sito tra gli Ambiti di Rigenerazione, in particolare quale "nodo di interscambio", ammettendo il superamento dell'indice

massimo (fino a un limite massimo pari a 1,8 mq/mq) a fronte del raggiungimento di importanti obiettivi pubblici, è possibile presentare una proposta unitaria che dimostri il raggiungimento di tali desiderata e che rispetti i seguenti indirizzi.

La possibilità di superare l'indice IT massimo su entrambi i lotti è connessa, infatti, al raggiungimento dei seguenti obiettivi generali:

- dare continuità alle relazioni urbane, ottimizzando le connessioni viarie;
- migliorare il rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti mediante l'interazione con gli spazi funzionali del trasporto pubblico, ad esempio attraverso la creazione di un sistema di piazze d'accesso alla stazione ferroviaria, che ricostruisca i fronti urbani (est e ovest) di affaccio del manufatto, ricollocando le aree di sosta e prevedendo un miglioramento complessivo dei percorsi di accesso alla stazione e l'inserimento di funzioni urbane sul fronte est che contribuisca al ridisegno della piazza Alfieri;
- dare continuità alle relazioni urbane individuando connessioni che permettano di superare le barriere infrastrutturali esistenti anche mediante la copertura dei binari, consentendo la continuità del trasporto pubblico e l'edificazione, ad esempio con il prolungamento e l'attestamento della linea tramviaria 2 sulla piastra nord del manufatto di stazione, per consentire l'interscambio tra ferrovia e trasporto pubblico;
- massimizzare le aree pedonali incrementando sicurezza, permeabilità e capillarità delle connessioni, ad esempio attraverso la creazione di un sistema di spazi verdi al servizio del quartiere;
- diversificare gli usi e massimizzare l'attrattività degli spazi aperti;
- integrare elementi di rinaturalizzazione per migliorare il microclima e le connessioni alla rete ecologica;
- la realizzazione dell'Headquarter di Ferroviord su area prospiciente la stazione.

Il calcolo della Superficie Lorda (SL) dovrà essere effettuato, sia per la valutazione della SL esistente che per quella di progetto, secondo i parametri e le modalità descritte dalle Norme d'Attuazione del PdR del PGT (*Definizioni e parametri urbanistici*).

Sul sito possono essere insediate anche funzioni incluse nel "Catalogo dei Servizi" del PGT di Milano, che non saranno computate

come parte della SL, secondo i criteri attuativi del PGT.

Non vi sono limitazioni sulle possibili funzioni urbane da introdurre nell'area così come da norme d'attuazione del Piano del Regole del PGT.

L'area di proprietà comunale posta su via Bovisasca è inclusa all'interno degli Ambiti di Rinnovamento Urbano (ARU), le restanti aree di proprietà comunale sono infrastrutture viarie esistenti, nonché considerati come spazi a vocazione pedonale. Le aree di proprietà di Ferrovie Nord sono individuate come infrastrutture ferroviaria.

Qualora le proposte rientrino nei casi in cui il PGT preveda l'obbligo di inserimento di quote di ERS, si segnala che all'interno degli Ambiti di Rinnovamento Urbano è consentita la monetizzazione di tali quote.

Per le aree adiacenti agli spazi a vocazione pedonale, è data facoltà di scomputare dalla SL la superficie relativa ai servizi privati, gli esercizi di vicinato, le attività artigianali e gli esercizi di somministrazione fino a 250 metri quadri di SL.

E' inoltre possibile trasferire diritti edificatori provenienti da aree a pertinenza diretta in aree a pertinenza diretta tutte comprese in ambiti di Rigenerazione.

Sono dovute dotazioni territoriali per servizi nella misura prevista dalle Norme d'Attuazione del Piano dei Servizi.

Nel caso si scelga o sia prevista la cessione di aree si intende che l'operatore dovrà garantire al Comune di Milano la piena proprietà delle stesse.

In tema di sostenibilità ambientale, il PGT prevede che gli interventi dovranno agire in termini di minimizzazione delle emissioni di CO2 e di incremento della permeabilità e rinaturalizzazione, anche attraverso forme di verde integrate negli edifici (tetti e pareti verdi).

Le proposte dovranno attenersi alle norme del Regolamento Edilizio del Comune di Milano e, relativamente alle distanze dai fabbricati esistenti, al Decreto Ministeriale n.1444/68. Restano salvi tutti i vincoli sovraordinati, anche in tema di pericoli per la navigazione aerea e di tutela del territorio.

I titoli abilitativi per interventi di nuova costruzione, ampliamento di edifici esistenti e ristrutturazione edilizia, sono soggetti alla

corresponsione degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, nonché del contributo sul costo di costruzione, in relazione alle destinazioni funzionali degli interventi stessi. Oneri di urbanizzazione e/o contributo sul costo di costruzione non sono dovuti, ovvero sono ridotti, nei casi espressamente previsti dalla legge (Dpr 380/2001, LR 12/2005). E' consentito realizzare opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri dovuti.

Le dotazioni di parcheggi privati sono da reperirsi ai sensi delle Norme d'Attuazione del Piano delle Regole del PGT e secondo quanto previsto dalla legge 122/89, anche in tema di localizzazione e quote per parcheggi destinati a mobilità sostenibile.

Secondo quanto previsto dal PGT, è prevista l'attuazione mediante Piano Attuativo qualora gli interventi interessino una Superficie Territoriale (ST) superiore a 20.000 mq, connessi a interventi di riassetto urbano o comunque ad una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche.

PGT, norme e regolamenti sovraordinati prevalgono sui contenuti della scheda.

Si fa presente che le regole urbanistiche descritte ai paragrafi precedenti e contenute nella documentazione iniziale di gara (Elaborati grafici e norme contenenti stralci del PGT), sono applicabili dal momento dell'entrata in vigore della variante al PGT, approvata il 14 ottobre 2019, a seguito della pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, avvenuta in data 5 febbraio 2020.

Per l'Unità Comune di Milano, il prezzo minimo di concessione del Diritto di Superficie per una durata massima di 90 anni, è pari a 14.098.000 €. Qualora gli ulteriori diritti per la realizzazione di funzioni urbane libere vengano acquistati sul mercato, si dovrà aggiungere una quota ulteriore pari a 135,50 € al mq di SL. Nel caso in cui tali diritti vengano acquistati direttamente dal Comune di Milano, tale quota sarà già compresa nel valore d'acquisto dei diritti edificatori, il cui importo sarà indicato dal Comune successivamente.

Le proposte che prevedono l'acquisto di diritti edificatori dal Comune di Milano, dovranno esplicitare tale importo come parte aggiuntiva dell'offerta economica.

Il Comune di Milano si riserva di verificare la congruità dell'offerta economica del progetto vincitore, prima di concedere il Diritto di Superficie.

Per l'Unità Ferrovienord, il prezzo minimo di concessione del Diritto di Superficie per una durata massima di 90 anni, è pari a 14.400.000 €, comprensivo del valore dei diritti edificatori (circa 7.000 mq) generati dalle proprietà Ferrovienord e della possibilità di realizzare volumetrie fino a raggiungere un IT pari a 1 mq/mq e dei costi già sostenuti da Ferrovienord per le opere strutturali dalla stessa realizzate per l'insediamento dei

servizi di trasporto pubblico e per l'edificazione delle successive volumetrie, nonché delle opere per la nuova accessibilità, come sopra indicato. Qualora la proposta preveda la realizzazione di ulteriori funzioni urbane libere, si dovrà aggiungere una quota ulteriore pari a 135,50 €/mq di SL eccedente l'IT pari a 1 mq/mq. Ferrovienord si riserva di verificare la congruità dell'offerta economica del progetto vincitore, prima di concedere il Diritto di Superficie, con particolare riferimento all'equilibrio economico tra l'offerta dei Diritti di Superficie e i costi di realizzazione dell'HQ.



Problematiche climatiche o ambientali specifiche relative allo sviluppo del sito

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 ciclo-pedonale, intermodale e a zero emissioni, 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.

Il sito nel suo complesso si compone di aree con differenti qualità dei suoli nonché diversi stati dei luoghi.

L'Unità Comune di Milano, può a tal scopo essere schematizzata in tre differenti ambiti:

- Area Ex Montedison;
- Piazza Alfieri;
- Parcheggio di via Siccoli-via Lambruschini.

Per quanto concerne l'ambito Ex Montedison, l'area si presenta libera da edifici e alberature. Il sito - per cui è in fase di definizione un procedimento di bonifica finalizzato al raggiungimento dei limiti di legge consentiti per le funzioni terziarie e commerciali (Colonna B – Dlgs 152/2006) – sarà consegnato a valle del completamento delle attività di bonifica. Nel caso in cui tale procedimento non venga perfezionato, il Comune si riserva la facoltà di rivedere il prezzo minimo di concessione del Diritto di Superficie in considerazione dei costi di bonifica. In funzione della vicinanza alla linea ferroviaria sarà necessario considerare una fascia di rispetto ferroviaria pari a 30 m dalla rotaia più vicina.

Per quanto riguarda l'ambito di Piazza Alfieri e l'ambito di via Siccoli/Lambruschini - che oggi ospitano un parcheggio a raso – le aree verranno consegnata così come da stato dei luoghi.

Detti spazi, a vocazione pedonale, dovranno essere bonificati fino a raggiungere una condizione ambientale dei suoli congruente alle destinazioni d'uso ed agli eventuali inserti a verde ivi attesi.

Eventuali costi per bonifiche finalizzate a consentire usi diversi (Colonna A – Dlgs 152/2006) saranno a carico dell'operatore.

Il sito nella sua interezza risulta in parte pavimentato, si richiede che nella progettazione sia attentamente considerata la massimizzazione della permeabilità delle aree oltre che una corretta gestione dei deflussi che si verranno a creare e, in generale, sia garantita una efficiente gestione delle acque.

Il sito è caratterizzato da fenomeni di isole di calore, la temperatura media diurna

superficiale misurata durante i mesi estivi risulta compresa tra 36.6-38.8 °C nella porzione del sito a ovest dei binari ferroviari, tra 38.8 e 41 °C nella porzione a est del sito (rilevazioni satellitari 2014-2017). L'area quindi si presenta come particolarmente interessante per interventi di rivegetazione urbana e per la potenziale riconnessione delle maglie (attualmente interrotte, in particolare a nord) della rete ecologica.

Il sito è un nodo di interscambio di primaria importanza, in questo senso si valuterà con attenzione la capacità di incentivare la mobilità sostenibile e di minimizzare il traffico stradale e i relativi impatti in particolare in termini di inquinamento atmosferico e acustico.

Il sito è inoltre interessato da un tratto della rete portante degli itinerari ciclabili che si chiede di valorizzare.

Relativamente all'inquinamento acustico generato dalla linea ferroviaria, dovranno essere studiate soluzioni progettuali atte alla mitigazione.

Per quanto concerne la fattibilità geologica il sito è interessato da modeste limitazioni e, pertanto è raccomandata una verifica di compatibilità idraulica per orientare i progetti rispetto gli scenari di allagamento, anche se con frequenza molto modesta. Non sono da segnalare particolari criticità in tema di rischio alluvioni.

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



Calendario provvisorio

- Termine per la presentazione della manifestazione di interesse: 5 giugno 2020
- Data della proclamazione dei finalisti: entro agosto 2020
- Termine per la presentazione delle proposte finali: 15 gennaio 2021
- Data della proclamazione del progetto vincitore: entro marzo 2021

Requisiti linguistici

Tutta la documentazione della Manifestazione di Interesse deve essere redatta in lingua italiana. Il secondo documento della Manifestazione di Interesse

(Presentazione del progetto e sviluppo concettuale del sito) deve essere redatto anche in lingua inglese.