

AdP Scali Milano

## Allegato W

Indagine preliminare delle aree da sottoporre a Studio di fattibilità per la realizzazione della rete ecologica e ciclabile lungo la cintura ferroviaria

Giugno 2017

## Premessa

---

Premesso che tutte le tratte di linea ferroviaria sono sottoposte al dpr 753/80 e sue norme attuative che vietano la costruzione di manufatti entro i trenta metri dalla più vicina rotaia e prevedono che ogni intervento che richieda la deroga a detti limiti sia sottoposto alla verifica che ricorrano le condizioni di sicurezza pubblica e conservazione delle ferrovie, oltre alla verifica che natura dei terreni e le particolari circostanze locali lo consentano

la presente indagine fornisce una prima valutazione, in forma di schede descrittive riferite alle diverse tratte della cintura ferroviaria milanese, del rapporto tra ferrovia e tessuto urbano circostante al fine di una ipotesi di valorizzazione del verde esistente ai lati della sede ferroviaria.

# Verde di Cintura esistente









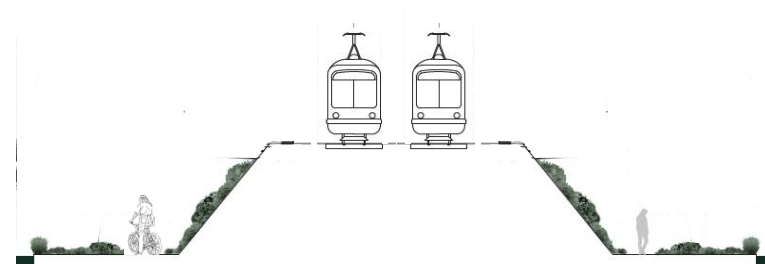
# La cintura nord: Bovisa-Mi Centrale

Il tratto di cintura nord si trova per lo più in rilievo con scarpate verdi su ambo i lati. In molti tratti la ferrovia è affiancata da strade pubbliche. La contiguità tra proprietà ferroviaria e proprietà comunale costituisce opportunità per diverse soluzioni progettuali, a partire dal ridisegno della sezione stradale/marciapiedi/parti verdi e ferrovia. In pochi tratti la ferrovia non è affiancata da strade ma ancora da funzioni di interesse pubblico come parchi/ospedali/cimiteri.






*Circa 7 km di scarpate in affiancamento a strade pubbliche; circa 9 km di scarpate su aree private; circa 1 km su parchi*

-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento a strade pubbliche
-  Scarpata o porzione a raso nel retro di proprietà private
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento ad altre aree pubbliche (cimiteri, scuole, parchi, ecc.)
-  Viadotto con possibilità trattamento pareti

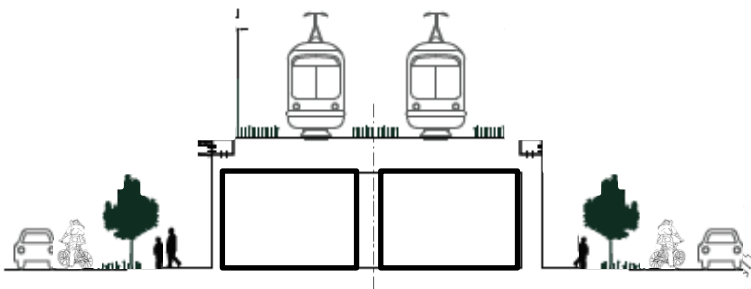


# La porzione stazione Centrale

La ferrovia nel tratto che porta alla stazione di Milano Centrale viaggia in viadotto, con i caratteristici «magazzini raccordati» di via Ferrante Aporti e di via Sammartini, e con le soluzioni altrettanto caratteristiche delle «arcate di Greco», ambedue interessate da progetti e concorsi di progettazione sviluppati e promossi dalle ferrovie.

-  Magazzini Raccordati
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento a strade pubbliche
-  Scarpata o porzione a raso nel retro di proprietà private
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento ad altre aree pubbliche (cimiteri, scuole, parchi, ecc.)
-  Arcate e Viadotti con possibilità trattamento pareti

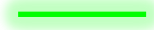



*Oltre 3 km di Magazzini raccordati  
e circa 2,5 km di arcate e viadotti*





# La tratta Milano Centrale-Greco

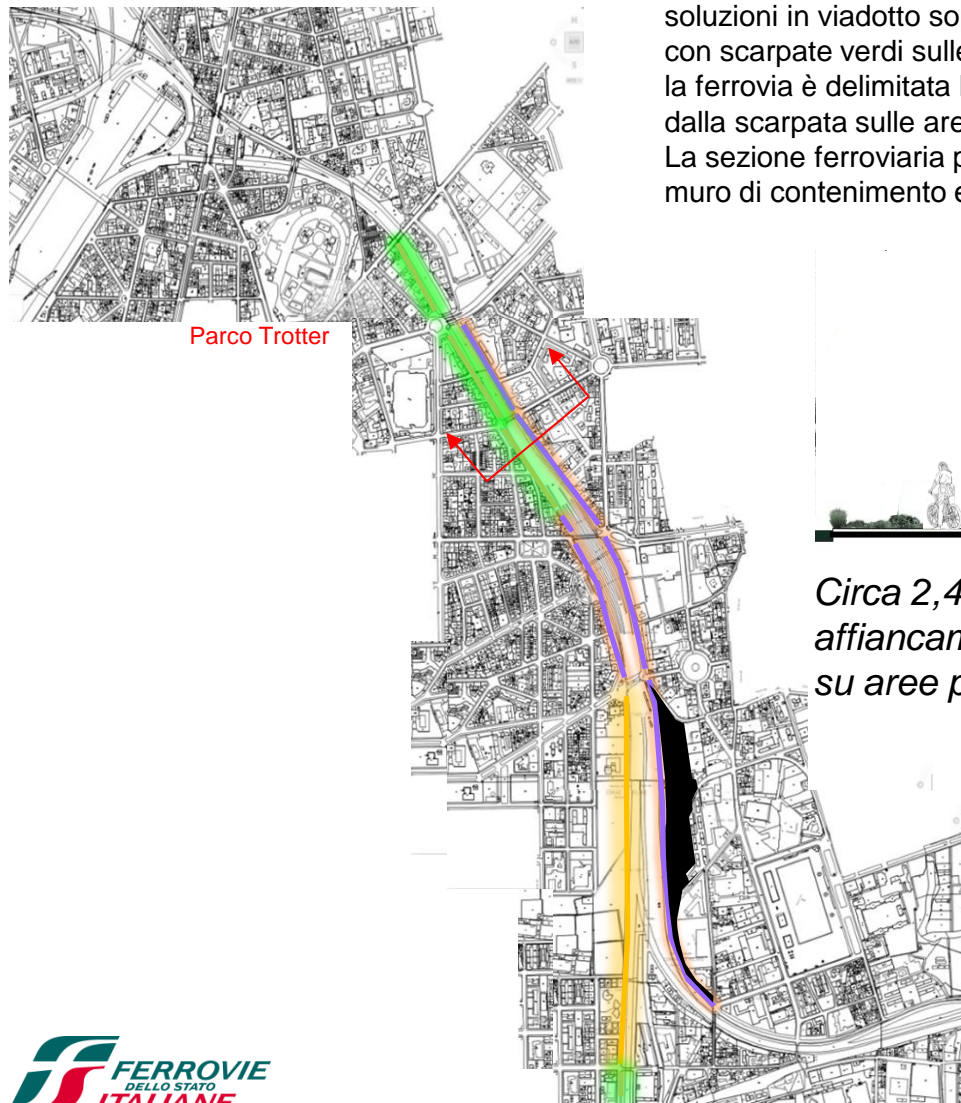
La ferrovia nel tratto che porta alla stazione di Milano Greco risulta prevalentemente affiancata da proprietà ferroviarie o pubbliche: l'area ferroviaria delle officine di Martesana, il Cimitero di Greco, la via Sesto san giovanni sui cui si prospetta il sedime del binario dismesso già ricompreso nella Zona Speciale di Greco dove è prevista la realizzazione di una connessione ciclopedonale.

-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento a strade pubbliche
-  Scarpata o porzione a raso nel retro di proprietà private
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento ad altre aree pubbliche (cimiteri, scuole, parchi, ecc.)
-  Arcate e Viadotti con possibilità trattamento pareti

*In affiancamento alla via Sesto san Giovanni porzione disponibile di 1,3 Km*

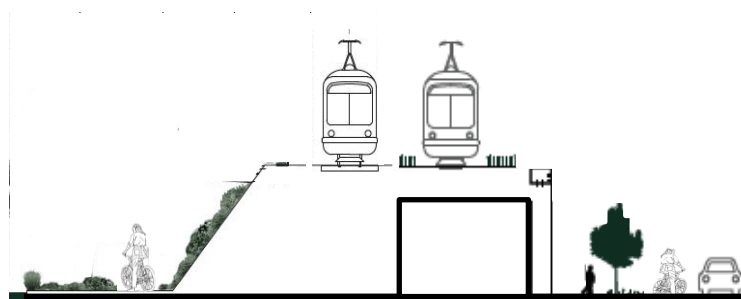


# La cintura est: da Milano Centrale a Lambrate







Parco Trotter

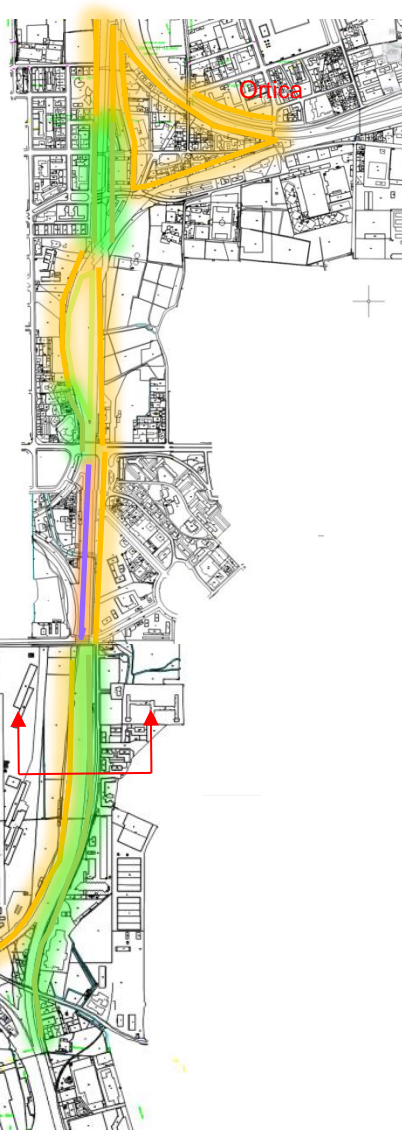
Nel tratto dalla stazione Centrale verso la stazione di Lambrate si fronteggiano le soluzioni in viadotto soprattutto sulle vie Pontano e Plezzo e le soluzioni in rilevato con scarpate verdi sulle vie Olivari e Monte Nevoso. Dopo la stazione di Lambrate la ferrovia è delimitata lato esterno del muro sullo scalo di Lambrate e lato interno dalla scarpata sulle aree del campus della università. La sezione ferroviaria più ricorrente è quella che vede da un lato il viadotto con il muro di contenimento e dall'altra la scarpata verde.



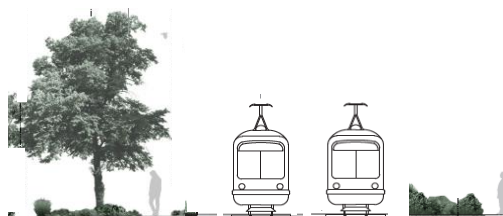
*Circa 2,4 km in viadotto, circa 1 km di scarpate in affiancamento a strade pubbliche; circa 1 km di scarpate su aree private; 200 m in affiancamento al Parco Trotter*

-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento a strade pubbliche
-  Scarpata o porzione a raso nel retro di proprietà private
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento ad altre aree pubbliche (cimiteri, scuole, parchi, ecc.)
-  Arcate e Viadotti con possibilità trattamento pareti





# La cintura est: da Lambrate a Rogoredo



Per la ferrovia che va da da Lambrate a Rogoredo prevalgono le sezioni con aree private in adiacenza. Le porzioni di ferrovia in affiancamento a strade pubbliche sono limitate ai tratti di Via Ardigò e via Villa, oltre al tratto di via Repetti. Su via Zama la sezione non occupata dal sedime ferroviario è abbastanza stretta. Sul lato opposto a via Zama c'è area verde dell'Ortomercato.



*Circa 1,7 km di scarpate in affiancamento a strade pubbliche; circa 3,5 km di scarpate su aree private; 650 m di viadotti*

-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento a strade pubbliche
-  Scarpata o porzione a raso nel retro di proprietà private
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento ad altre aree pubbliche (cimiteri, scuole, parchi, ecc.)
-  Arcate e Viadotti con possibilità trattamento pareti



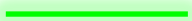



# La porzione Rogoredo-Chiaravalle



Nel tratto via Toffetti-Rogoredo le porzioni di proprietà ferroviaria in affiancamento ai binari si trovano sul retro di realtà produttive. Nei pressi dei raccordi con l'autostrada la ferrovia ha pochissimi margini laterali. A seguire la porzione dismessa Rogoredo-Pavia verso Chiaravalle, dove il mappale di proprietà ferroviaria ha una larghezza di 20 metri circa.



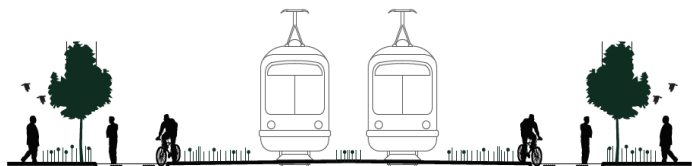
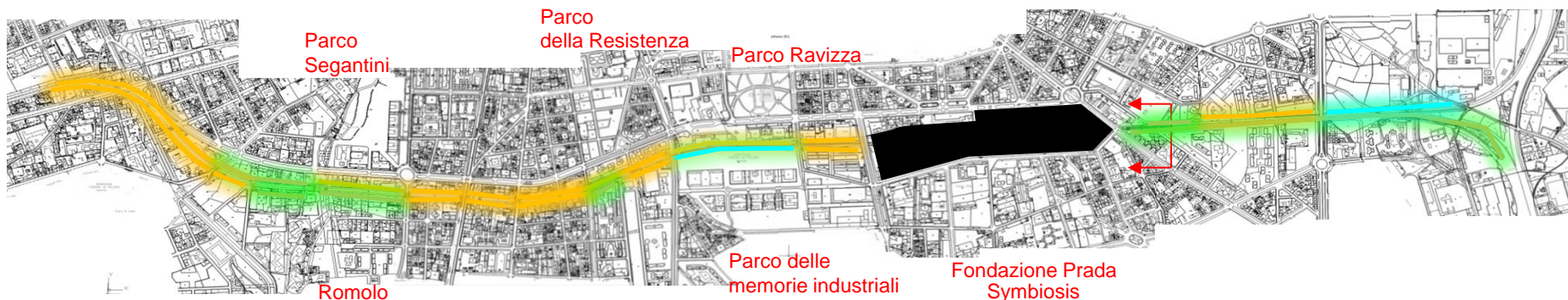
*Circa 2,3 km di sedime ferroviario dismesso in affiancamento ad aree verdi entro il comune di Milano; circa 40.000 mq di superficie da recuperare in comune di Milano.*

-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento a strade pubbliche
-  Scarpata o porzione a raso nel retro di proprietà private
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento ad altre aree pubbliche (cimiteri, scuole, parchi, ecc.)
-  Arcate e Viadotti con possibilità trattamento pareti





# La cintura sud

La ferrovia nel tratto di cintura sud viaggia a raso o in lieve quota con due principali sezioni tipo: dopo lo scalo di porta romana la via longanesi a sud e la via sannio a nord assicurano per lunghi tratti una sezione con affiancamento tra ferrovia e strada pubblica con possibilità di miglioramento della sede stradale in favore delle aree pedonali e del verde pubblico. Nelle successive via Sheiwiller e Tertulliano le sistemazioni sono in parte già compiute.

Nella porzione a ovest dello scalo invece la ferrovia è spesso affiancata dai retri di proprietà private di carattere residenziale e produttivo, salvo alcuni tratti più brevi come via Valsolda, via Fedro, Via Filargo.



*Circa 3,7 km di porzione a raso in affiancamento a strade pubbliche; circa 6,3 km di porzioni in adiacenza ad aree private; oltre 1km di linea ferroviaria affacciata su parchi*

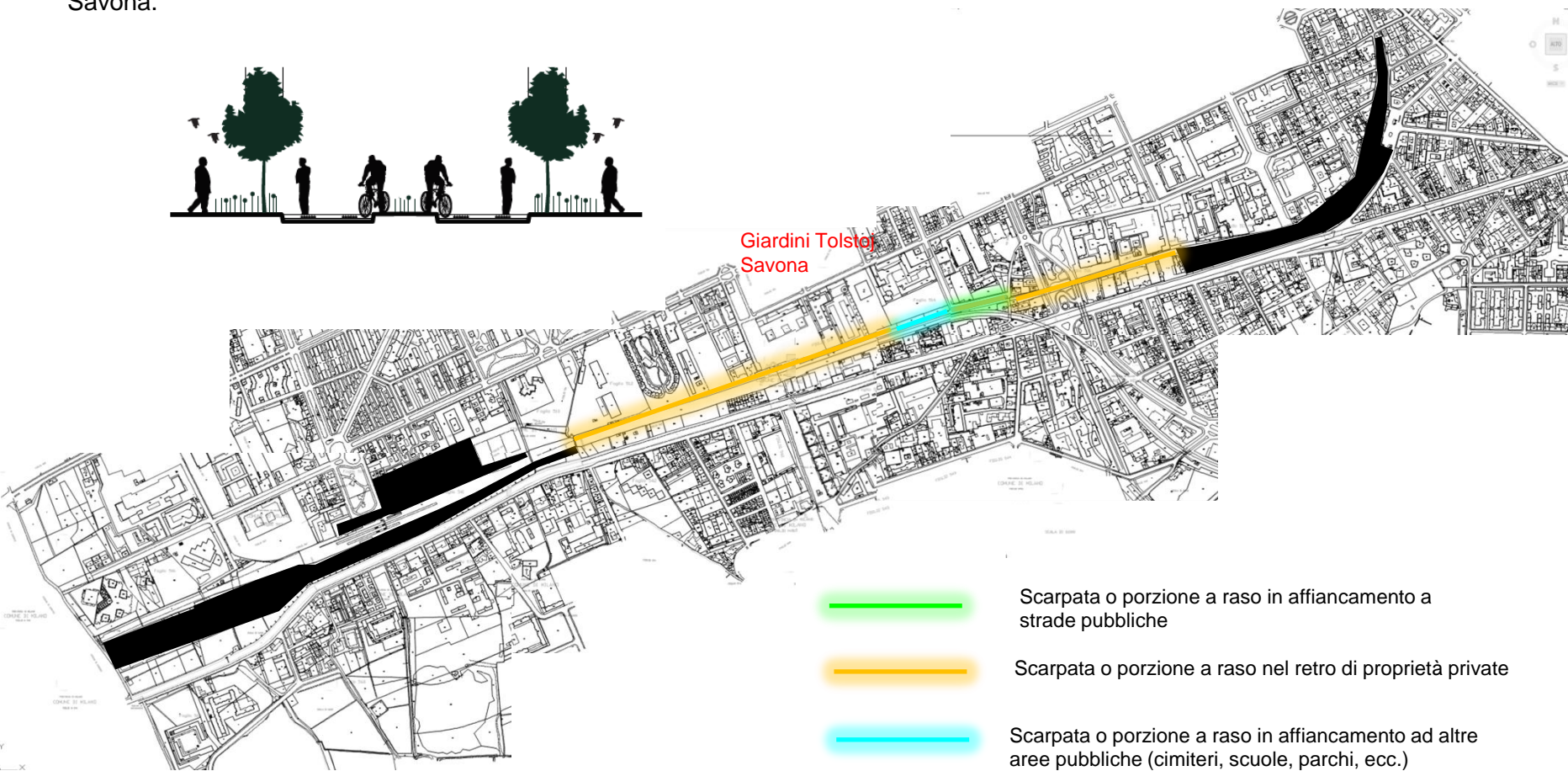
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento a strade pubbliche
-  Scarpata o porzione a raso nel retro di proprietà private
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento ad altre aree pubbliche (cimiteri, scuole, parchi, ecc.)
-  Arcate e Viadotti con possibilità trattamento pareti





# La porzione Genova-San Cristoforo

La porzione della Zona Speciale p.ta Genova che sarà dismessa con recupero a sistema di connessione ciclopedonale ha una lunghezza di circa 2 km e si sviluppa in prevalenza tra aree private, tranne le piccole porzioni di via Pesto e dei giardini di Tolstoj Savona.



Giardini Tolstoj  
Savona



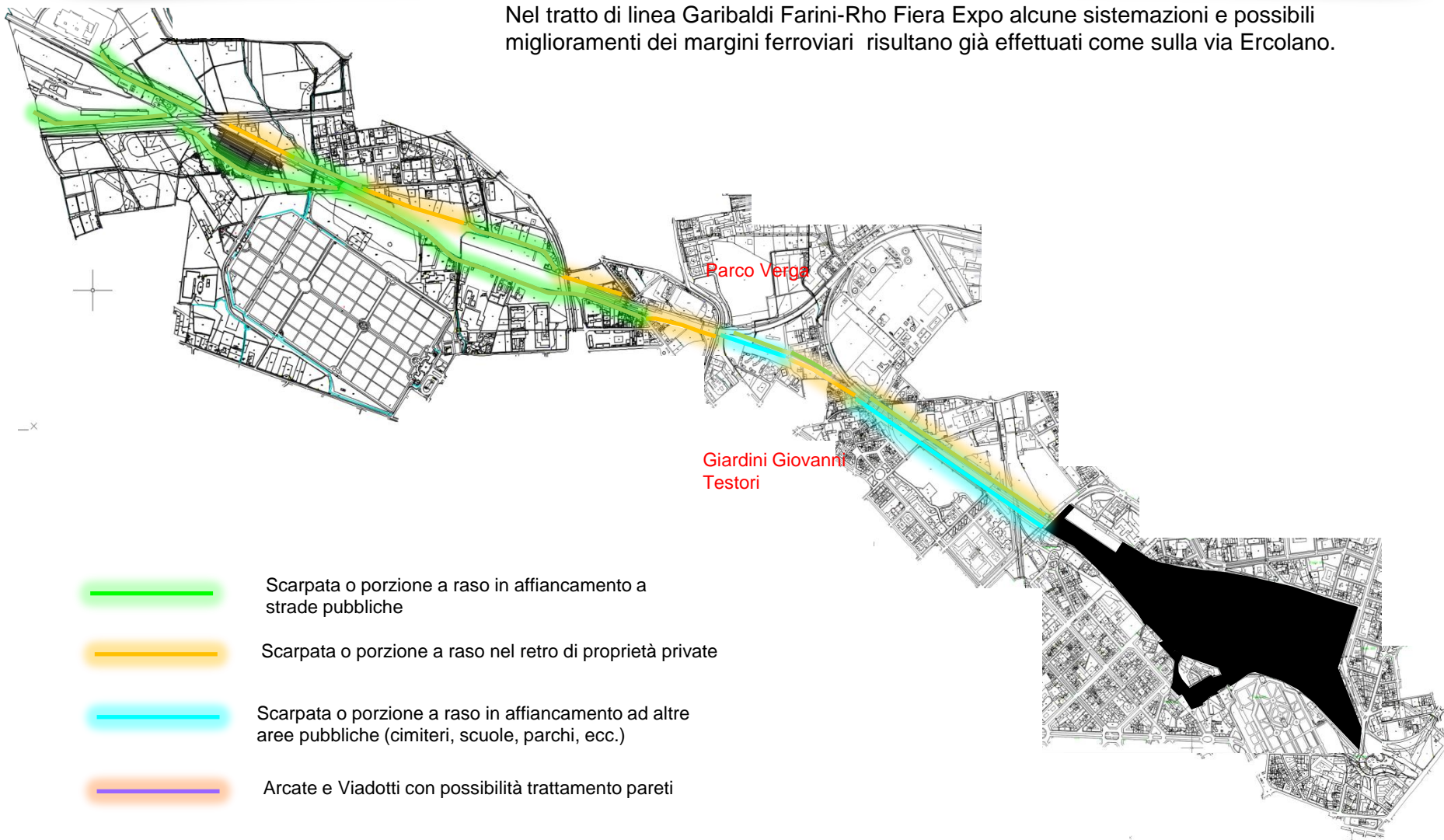
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento a strade pubbliche
-  Scarpata o porzione a raso nel retro di proprietà private
-  Scarpata o porzione a raso in affiancamento ad altre aree pubbliche (cimiteri, scuole, parchi, ecc.)
-  Arcate e Viadotti con possibilità trattamento pareti

*Potenziati 2 km circa di connessione ciclopedonale*



# La porzione Garibaldi Farini-Rho Fiera Expo

Nel tratto di linea Garibaldi Farini-Rho Fiera Expo alcune sistemazioni e possibili miglioramenti dei margini ferroviari risultano già effettuati come sulla via Ercolano.



## Viste cintura nord e Garibaldi Farini-Rho Fiera Expo



Cintura Nord : Via Cevedale



Cintura Nord : Via Cannero



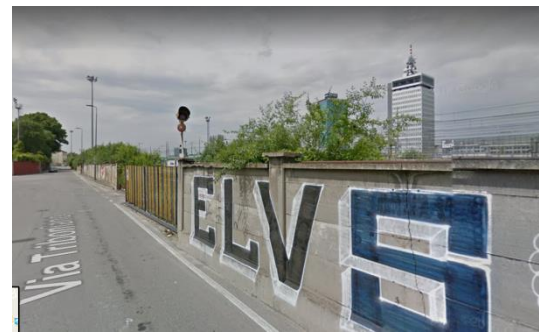
Milano Centrale-Greco



Garibaldi-Rho Fiera: Via Ercolano



Garibaldi-Rho Fiera: Via Pacuvio



Garibaldi-Rho Fiera: Via Triboniano



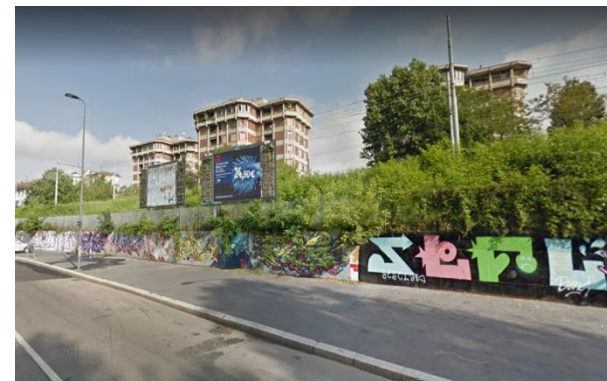
# Viste cintura sud



Cintura Sud: via Filargo



Cintura Sud: via Valsolda



Cintura Sud: via Fedro



Cintura Sud: via Longanesi



Cintura Sud: Via Sannio



Cintura Sud: Via Sheiwiller



# Viste cintura est



Cintura Est: Via Pontano



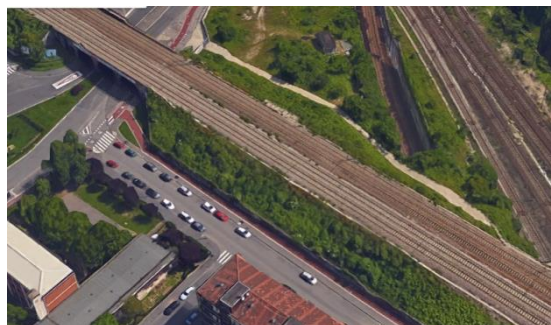
Cintura Est: Via Plezzo



Cintura Est: Via Monte Nevoso



Cintura Est: Via Villa

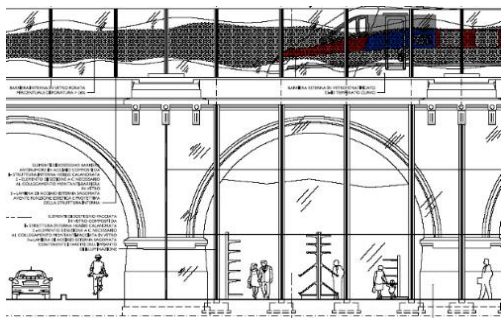


Cintura Est: Via Ardigò



Cintura Est: Via Repetti

# Rendering e progetti arcate e magazzini raccordati



Le arcate di Greco: i progetti del concorso di RFI



I magazzini raccordati: i progetti di Grandistazioni



## Tratta Rogoredo-Chiaravalle

Superfici  disponibile a  
rinverdimenti e piste  
ciclabili: 50.000 mq



Tratta dismessa: circa 4 km  
Superficie catastale totale: 50.385 mq



# Tratta p.ta Genova-San Cristoforo

