

## M5C2 – Investimento 2.2 – PIANI INTEGRATI

### Città Metropolitana Milano

#### TITOLO PIANO INTEGRATO: MICA – Milano Integrata, Connessa e Accessibile

#### INDICATORI

**Area di intervento in metri quadri: 71.828 mq<sup>2</sup>**

**Numero di abitanti nell'area di intervento: 1.352.000**

**Risparmio dei consumi energetici (TEP/anno): 77.243,08 TEP/annui**

La valutazione di risparmio dei TEP complessiva è stata condotta tenendo conto di due direttrici fondamentali fortemente interconnesse tra loro nella logica di un Piano Urbano integrato volto a ridurre le emissioni e i consumi di energia primaria:

- a. rigenerazione urbana dell'ambito territoriale Rubattino e aree limitrofe allo scopo, da un lato, di implementare la dotazione di aree verdi della città, contribuendo a rispondere in modo significativo alle attuali sfide ambientali e, dall'altro, di incrementare la dotazione di servizi;
- b. riqualificazione dei nodi di interscambio allo scopo di favorire le connessioni tra trasporto pubblico (anche sovracomunale), gli itinerari ciclabili e il territorio cittadino, oltre che l'accessibilità.

Tenendo conto degli studi di fattibilità tecnico-economica elaborati ad oggi per i diversi interventi in candidatura, sono stati stimati dei risparmi complessivi di TEP pari a circa 77.243,08 TEP/annui con un risparmio di CO<sub>2</sub> equivalente pari a circa 250.174,91 ton CO<sub>2</sub>eq/anno come risultato degli interventi proposti di seguito:

Interventi aggregati	TEP risparmiati/anno	Altri benefici sociali ed ambientali	Valore del contributo PNRR
<b>Ampliamento Parco della Lambretta (CUP: B45B22000040001)</b>	<b>145,21</b>	Ampliamento parchi pubblici. Bonifica e realizzazione di un nuovo parco con riqualificazione del suolo, favorendone l'accessibilità alle fasce più vulnerabili della popolazione.  Servizi ecosistemici per l'ambiente con cattura e sequestro della CO <sub>2</sub> , miglioramento della qualità del suolo e dell'aria, della	38,0000,000 €



		biodiversità ed effetto di mitigazione climatica connesso alle isole di calore.	
<b>Realizzazione di una scuola primaria in via Caduti in Missione di Pace - Quartiere Rubattino- Municipio 3 (B42J22000000004)</b>	<b>0 (Nearly Zero Energy building)</b>	Realizzazione di una nuova scuola (che include diversi blocchi: scuola, auditorium, biblioteca e palestra) nel quartiere Rubattino che include criteri di efficientamento energetico (near zero energy building). Le aree esterne di pertinenza della scuola saranno progettate in modo da favorire il contatto diretto dei bambini con il verde e, più in generale, con l'ambiente esterno mediante la creazione di zone con finalità didattiche, aree in cui i bambini potranno sviluppare la loro conoscenza botanica, la capacità di osservazione, di sensazione tattile e olfattiva attraverso esperienze dirette in ambiente esterno. L'intera struttura sarà progettata in legno e con materiali a basso impatto, integrando per l'impianto di riscaldamento fonti rinnovabili di energia come, ad esempio, il geotermico ed il fotovoltaico. Lo sviluppo di nodi ferroviari e metro intermodali potrà favorire l'accessibilità a tale scuola anche da parte di cittadini disabili sulle cui esigenze verranno organizzati e progettati gli spazi interni ed esterni.	13,500,000 €
<b>Risanamento conservativo dell'edificio sito in Viale Delle Rimembranze di Lambrate n.</b>	<b>22,6</b>	Risanamento conservativo dell'edificio sito in Viale Delle Rimembranze di Lambrate n. 24, da destinare a uso	18,000,000 €



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



24 da destinare ad uso scolastico (B47H21006410004)		scolastico con annesso incremento dell'efficiamento energetico (miglioramento di almeno due classi energetiche) in una logica di decarbonizzazione e miglioramento della qualità dell'aria.	
Interventi Ferrovie Nord+ stazioni metro (MM) F41I11000330004, F47G22000190004, F47H22000450004 F47H22000460004 E47H2200058000 E47H2200059000 F41I11000360004 F41I11000500004	2.870,82	Riqualificazione di nodi di interscambio intermodali (Greco-Pirelli, Garibaldi, Bovisa e Domodossola) e miglioramento dell'accessibilità di stazioni della Metro 1 e 2 in collaborazione con ATM ed RFI per agevolare l'interconnessione tra l'area periferica ed il resto della città agevolando la fruibilità dei nuovi servizi offerti dall'area (parchi ed aree verdi, servizi culturali ed economici presenti e futuri, etc) da parte delle fasce più vulnerabili della popolazione (in particolare persone anziane e con disabilità fisiche-ipoovedenti e motorie) senza sfruttamento di nuovo suolo urbano.	26.990.747,38 €
Interventi (J57J19000030001)	RFI 73.774,72		14.426.333,62 €

**Numero di imprese beneficiarie di un sostegno: ---**

**SINTESI PIANO INTEGRATO**

L'intervento Piani urbani integrati prevede una pianificazione urbanistica partecipata, con l'obiettivo di trasformare territori vulnerabili in città smart e sostenibili, limitando il consumo di suolo edificabile. Nelle aree metropolitane si potranno realizzare sinergie di pianificazione tra il Comune "principale" ed i Comuni limitrofi più piccoli con l'obiettivo di ricucire tessuto urbano ed extra-urbano, colmando deficit infrastrutturali e di mobilità.

Il progetto proposto dal Comune di Milano si sviluppa in due direttrici:

- c. rigenerazione urbana dell'ambito territoriale Rubattino e aree limitrofe allo scopo, da un lato, di implementare la dotazione di aree verdi della città, contribuendo a rispondere in modo significativo alle attuali sfide ambientali e, dall'altro, di incrementare la dotazione di servizi;
- d. riqualificazione dei nodi di interscambio allo scopo di favorire le connessioni tra trasporto pubblico (anche sovracomunale), gli itinerari ciclabili e il territorio cittadino, oltre che l'accessibilità.

Il progetto presenta (punto a.) azioni di riqualificazione urbana, come il caso dell'ampliamento del Parco della Lambretta. Questa azione ha come finalità la rigenerazione dell'area e l'obiettivo di trasformare il Parco in un punto di riferimento per il quartiere, dal momento che sarà affiancato dalla nuova sede dei laboratori e depositi del Teatro alla Scala.

L'intervento sottolinea, inoltre, l'esigenza di soddisfare la necessità di un'offerta scolastica più inclusiva e sostenibile, interconnessa con l'evoluzione verde dell'area. Le azioni proposte dal piano sono: i) la realizzazione di una primaria nel quartiere Rubattino, che sarà una scuola sostenibile e con l'obiettivo di agevolare il contatto diretto dei bambini con il verde; ii) il risanamento conservativo dell'edificio di Via delle Rimembranze di Lambrate n. 24 da destinare ad uso scolastico.

Il progetto presenta altre azioni significative (punto b.) quali il superamento delle barriere architettoniche e la riqualifica degli spazi pubblici nelle principali stazioni della rete metropolitana milanese, con l'obiettivo di tutelare le fasce della popolazione più vulnerabile come le persone anziane e affette da disabilità. Gli interventi hanno, inoltre, la finalità di rendere i servizi presenti nelle varie zone della città più accessibili a tutti e, in un'ottica di sostenibilità urbana, di incentivare l'utilizzo da parte della popolazione dei mezzi di trasporto pubblici.

I nodi di interscambio interessati dalle azioni di riqualificazione sono: Garibaldi M2, Lambrate M2, Sesto Rondò M1, Sant'Agostino M2, Uruguay M1, De Angeli M1, San Leonardo M1, Turro M1, Bande Nere M1 e i nodi di interscambio/stazioni di RFI Greco-Pirelli e Garibaldi e di Ferrovi Nord Bovisa e Domodossola.

#### **CUP, IMPORTO, SOGGETTO ATTUATORE**

<b>CUP</b>	<b>Descrizione CUP – Sintetica</b>	<b>Soggetto Attuatore</b>	<b>Importo</b>
B45B22000040001	Ambito Rubattino – Ampliamento Parco della Lambretta	Comune di Milano	38.000.000,00
B42J22000000004	Realizzazione di una scuola primaria in via Caduti in Missione di Pace - Quartiere Rubattino- Municipio 3	Comune di Milano	13.500.000,00
B47H21006410004	Risanamento conservativo dell'edificio sito in Viale Delle Rimembranze di Lambrate n. 24 da destinare ad uso scolastico	Comune di Milano	18.000.000,00
J57J19000030001	Interventi per stazione di RFI Milano Greco Pirelli - nuovo Hub di connessione urbana e mobilità sostenibile	Comune di Milano	11.360.291,00
	Riqualificazione area antistante stazione RFI Piazza Sigmund Freud	Comune di Milano	3.066.042,62



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



E47H22000600001	Interventi di riqualificazione dello spazio pubblico della stazione di Ferrovie Nord Domodossola	Comune di Milano	2.000.000,00
E47H22000590001	Interventi di riqualificazione della stazione e delle piastre, incluse rampe di accesso, ascensori e scale mobili della stazione di Ferrovie Nord – Bovisa	Comune di Milano	5.995.897,20
F47H22000460004	Superamento delle barriere architettoniche nelle principali stazioni della rete metropolitana milanese - Garibaldi M2	Comune di Milano	2.024.117,12
F47H22000450004	Superamento delle barriere architettoniche nelle principali stazioni della rete metropolitana milanese - Lambrate M2	Comune di Milano	1.881.459,85
F41I11000330004	Superamento delle barriere architettoniche nelle principali stazioni della rete metropolitana milanese: Sesto Rondò	Comune di Milano	1.371.428,28
F47G22000190004	Superamento delle barriere architettoniche nelle principali stazioni della rete metropolitana milanese: Uruguay, De Angeli, San Leonardo, Turro	Comune di Milano	10.654.841,20
F41I11000360004	Superamento delle barriere architettoniche nelle principali stazioni della rete metropolitana milanese – Bande Nere	Comune di Milano	1.598.710,22
F41I11000500004	Superamento delle barriere architettoniche nelle principali stazioni della rete metropolitana milanese – Sant'Agostino	Comune di Milano	1.464.293,51
Cofinanziamento con risorse proprie del Comune di Milano			<b>0</b>
Interventi dei privati			<b>0</b>
<b>Totale Piano Integrato</b>			<b>110.917.081 €</b>

## 1. CONTESTO TERRITORIALE

### 1.1. Area di intervento

#### ***Il Comune di Milano: una città che si rigenera***

La città di Milano ha, da tempo, intrapreso un percorso di integrazione territoriale per la riqualificazione urbana realizzando importanti investimenti per l'integrazione di mobilità sostenibile, rigenerazione del patrimonio edilizio e tutela/risanamento degli ecosistemi, minimizzando l'utilizzo di suolo.

Quanto sopra in una logica di sistema dove il concetto di Smart City non si fonda più su una mera trasformazione di aree circoscritte, disconnesse dal restante tessuto urbano, ma diventa parte di un Piano

Integrato che promuove in maniera estensiva ed incrementale interventi di rigenerazione urbana, ambientale e socio-economica replicabili, in grado di fare rete, e che possano incidere positivamente sulla qualità della vita di tutti i cittadini.

Seguendo tali tendenze sul territorio del Comune di Milano sono stati già realizzati avanzamenti importanti in diversi settori: riqualificazione di edifici abbandonati/degradati, mobilità a basso impatto e realizzazione di parchi ed aree verdi.

Il Comune di Milano è l'unica città italiana che ha più del 50% degli spostamenti a zero emissioni: con il 73% di spostamenti realizzati tramite mezzi pubblici in modalità elettrica con 4 linee metropolitane attualmente in funzione, il passante ferroviario nelle tratte urbane e i tram, i filobus e i primi autobus elettrici.

Il Comune di Milano, ad oggi, ha a disposizione più di 93 parchi, giardini ed aree verdi con un totale di circa 25 milioni di m<sup>2</sup> di aree verdi/aree naturali protette (dati Istat, 2019).

### **Le sfide aperte per un Piano Integrato inclusivo e sostenibile sul profilo**

Nel contesto territoriale milanese, pur avendo già realizzato importanti investimenti, esiste l'opportunità di aumentare il livello di integrazione tra diversi settori e aree al fine di incrementare l'interconnessione e l'accessibilità ai servizi mettendo al centro i soggetti più vulnerabili e fragili del territorio (persone affette da disabilità, giovani a rischio di esclusione, anziani, etc...), che sono stati tra i più colpiti dagli effetti della pandemia Covid-19 e per i quali dovranno essere sviluppati appositi interventi per un completo abbattimento di ogni barriera, favorendo l'accessibilità ai servizi per tutti, senza lasciare nessuno indietro.

La realizzazione di un Piano Urbano Integrato a sostegno dei cittadini rappresenta quindi per il Comune di Milano una imperdibile opportunità per il completamento di una strategia in essere che porti la città stessa a diventare un modello pionieristico che coniughi inclusione sociale, accessibilità ai servizi, sostenibilità ambientale e sviluppo economico.

Tra le sfide ancora aperte che rendono necessario lo sviluppo di un Piano Integrato vanno individuate le seguenti necessità/opportunità:

- stimolare processi di recupero e rigenerazione di aree degradate periferiche ed edifici dismessi/abbandonati rimuovendo situazioni di potenziale rischio per la salute e la sicurezza urbana agendo sulla rimozione del degrado ambientale e sociale, riducendo il consumo di suolo pubblico e incrementando l'efficientamento energetico in ottica di decarbonizzazione;
- rigenerare i principali nodi di interscambio tra l'area metropolitana e il centro urbano, nella logica di realizzare vere e proprie infrastrutture che dovranno evolversi da spazi monofunzionali, spesso degradati, in luoghi strategici in cui favorire i sistemi di mobilità intermodale ed accessibilità, in una logica sempre maggiore di ricucitura ed integrazione del tessuto urbano. In tal senso occorre stimolare abitudini più sostenibili per la mobilità dei cittadini attraverso il miglioramento qualitativo e quantitativo dell'accessibilità alle infrastrutture di mobilità, incentivando quindi l'uso primario del trasporto pubblico nella logica della decarbonizzazione e miglioramento delle condizioni ambientali.

### **L'area di Lambrate-Rubattino: situazione attuale ed opportunità di implementazione di nuovi modelli di integrazione urbana**

L'area di Lambrate-Rubattino, nel Municipio 3, è situata nella parte nord-est del Comune di Milano. Nel passato, il processo di industrializzazione ha trasformato il territorio dal punto di vista urbanistico e sociale.

Ad esempio, l'azienda Innocenti ha avuto un ruolo particolarmente rilevante, non solo per la produzione della Lambretta, divenuta simbolo del quartiere, ma anche per le dimensioni dello stabilimento. Nel 1993 lo stabilimento viene chiuso definitivamente, dando luogo alla necessità da parte del Comune di implementare un piano di riqualificazione dell'area. Tale piano ha visto concretizzarsi nel tempo importanti interventi volti a riconvertire l'area industriale in un'area residenziale periferica dove sono sorte alcune iniziative di innovazione sociale e culturale (come ad esempio, il "Lambrate Design District" che vede la partecipazione di circa 100.000 visitatori ogni anno da tutto il mondo). Inoltre, Lambrate streaming è stato il progetto vincitore del concorso internazionale del Reinventing Cities per la rigenerazione dello scalo Milano Lambrate, in grado di relazionare il settore Città Studi-Lambrate-Ortica con l'anello degli Scali milanesi e con il Centro città.

Il quartiere Lambrate, tra vulnerabilità e spinta all'innovazione sociale, sta quindi vivendo una fase di continua evoluzione socio-economica, con l'obiettivo di ridisegnare la propria identità superando gli impatti negativi di una importante e recente crisi industriale aggravata dalla situazione pandemica. La delocalizzazione delle aziende e la conseguente dismissione dei relativi stabilimenti hanno di fatto lasciato molte aree inutilizzate e degradate <sup>[1]</sup>.

Ad oggi sono residenti nell'area circa 11.000 abitanti<sup>[2]</sup>. Un'importante fascia della popolazione è costituita da persone in età di scuola primaria (circa il 13%)<sup>[3]</sup> con necessità di accesso a nuove infrastrutture scolastiche anche in previsione del futuro incremento demografico. Inoltre, il 36% della popolazione è costituita da persone nella fascia 18-45 anni che rappresenta la fascia di età con maggiori esigenze occupazionali, opportunità di contribuire alla crescita economica e necessità di spostamenti rapidi ed intermodali. Ad oggi l'area di Lambrate-Rubattino presenta solo una stazione ferroviaria (Lambrate FS), hub d'interscambio con la linea M2 della metropolitana non sufficientemente infrastrutturata per favorirne l'accesso alle fasce più vulnerabili della popolazione (circa il 17% di anziani) e con la necessità di creare strutture intermodali per agevolare l'interconnessione e lo scambio con il resto della città di Milano.

<sup>[1]</sup> <https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/3c658210-6a4b-4d90-9970-6ec2c059f94d/Como+-+Aree+dismesse.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-3c658210-6a4b-4d90-9970-6ec2c059f94d-IP4S6Ly>

<sup>[2]</sup> <https://www.comune.milano.it/documents/20126/2313917/MILANO+QUARTIERI+2020.pdf>

<sup>[3]</sup> <http://sisi.comune.milano.it/>

## 1.2. Contesto di vulnerabilità

L'indice di vulnerabilità sociale e materiale IVSM è un indicatore costruito con l'obiettivo di fornire una misura sintetica del livello di vulnerabilità sociale e materiale dei comuni italiani.

Milano ha un indice IVSM di 98,7, sotto la media delle città metropolitane italiane.

Per la Città di Milano, ciò che emerge in modo piuttosto netto è una frattura spaziale tra le aree del centro, dove l'IVSM è relativamente basso (Porta Romana 92,8), e quelle meno centrali, dove al contrario l'IVSM è comparativamente elevato (Stephenson 130,4). Si configura dunque una geografia della vulnerabilità sociale e materiale polarizzata.

Si riportano gli indicatori della Città di Milano che concorrono alla costruzione dell'indice di vulnerabilità.

Il primo indicatore analizzato, misura l'incidenza sul totale delle famiglie dei nuclei con figli formati da un solo genitore di età inferiore ai 65 anni, con o senza membri isolati. Il fine è quello di enucleare all'interno

dell'intera tipologia solo quella componente che per la presenza di figli probabilmente ancora minori o all'interno di un percorso di formazione, è portatrice di esigenze socialmente ed economicamente più rilevanti. Per la Città di Milano la percentuale di famiglie monogenitoriali giovani e adulte risulta pari a 29%.

Il secondo indicatore mostra l'incidenza di famiglie numerose; nel corso degli ultimi vent'anni in Italia, vi sono stati profondi mutamenti che hanno riguardato la struttura delle famiglie e hanno portato ad una progressiva riduzione della dimensione media familiare, la consistenza delle famiglie con sei o più componenti è diminuita in maniera significativa. Per quanto concerne la città di Milano l'incidenza risulta pari al 3%. Ciò nonostante, si osserva una graduale concentrazione nel tempo di questa tipologia di famiglie nei comuni limitrofi ai poli urbani.

L'incidenza di bassa istruzione consente di descrivere condizioni di vulnerabilità sociale e materiale fortemente connesse con la presenza di bassi livelli di istruzione riferiti alle persone in età attiva. È diffusamente riconosciuto infatti quanto l'istruzione incida in modo diretto sul benessere delle persone. Le persone con un livello di istruzione più alto hanno infatti generalmente un tenore di vita più elevato e maggiori opportunità di trovare lavoro. La città di Milano per quanto concerne questo indicatore, presenta un'incidenza di 0,6 sotto la media nazionale, ma in linea con i livelli di incidenza delle regioni Nord del paese.

L'indicatore di disagio assistenziale, ha l'intento di misurare, più che situazioni di disagio economico, condizioni di criticità riferite al carico sociale connesso con problemi di assistenza sanitaria e socio-assistenziale gravanti sul nucleo familiare di riferimento. Ciò è dettato dalla presenza di una persistente e sempre crescente domanda di cura degli anziani dovuta al progressivo invecchiamento della popolazione. La città di Milano presenta un indice di 3,3 leggermente elevato rispetto agli indici che caratterizzano le regioni del Nord Italia.

L'affollamento abitativo per la città di Milano presenta uno tra gli indici più critici sul territorio nazionale; il valore alto dell'indicatore di Milano, è dovuto alla concentrazione del fenomeno dell'affollamento abitativo maggiormente nei poli urbani. Le aree a maggiore urbanizzazione presentano infatti nel 2011 incidenze superiori alla media nazionale e ai territori più periferici. In questa tipologia di territorio si rileva la maggiore presenza di individui o famiglie, spesso straniere, che vi eleggono la propria dimora abituale in cerca di una migliore condizione professionale e che spesso trovano accesso al mercato immobiliare solo nelle abitazioni di minori dimensioni.

La misura selezionata: "giovani fuori dal mercato del lavoro e dalla formazione", consente di individuare fra i NEET (Neither in Employment nor in Education and Training), coloro che sono maggiormente esposti al rischio di esclusione sociale. I giovani che non partecipano al mercato del lavoro neanche attraverso azioni di ricerca attiva di un'occupazione, pur non avendone alcuna e non essendo impegnati in un'attività formativa forniscono una misura di potenziale vulnerabilità sociale e materiale del territorio. Milano possiede un indice che si allinea con la media nazionale dell'8 per cento.

Il disagio economico familiare è misurato attraverso l'incidenza delle famiglie con figli giovani e nelle quali nessun componente è occupato o percettore di pensione per precedente attività lavorativa sul totale delle famiglie. L'obiettivo è quello di segnalare condizioni familiari di difficoltà economiche, aggravate da altri fattori di potenziale vulnerabilità come la presenza di figli, con buona probabilità minori perché ascritti a famiglie giovani ed adulte. I valori di Milano (1,2) si allineano con i valori delle regioni del Centro-nord Italia, che variano da un minimo di 0,9 per cento ad un massimo del 2,5 per cento.

L'intervento Piani urbani integrati ha l'obiettivo di trasformare territori vulnerabili della Città di Milano. Creare sinergie che permettano di ricucire il tessuto urbano e extra-urbano e colmare il deficit infrastrutturali

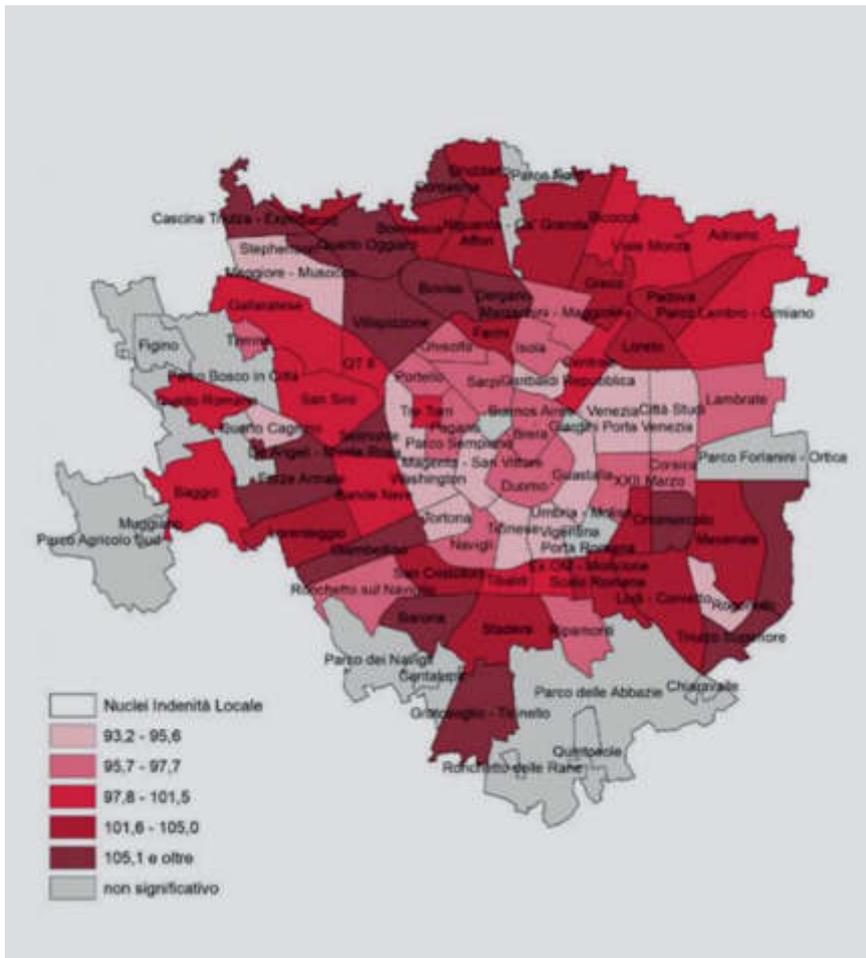


Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



e di mobilità sono i mezzi per permettere una continuità di servizi tra il centro città e le periferie, dove si rilevano valori più significativi dell'indice di vulnerabilità.

I progetti oggetto di finanziamento intervengono su aree urbane in cui l'IVSM è superiore a 99 o superiore alla mediana dell'area territoriale, ad esempio il quartiere di Lambrate, dove sono concentrati alcuni degli interventi, ha un indice IVSM superiore alla mediana di Città metropolitana. Tutte le aree degli interventi sono in particolare caratterizzati da un'alta densità abitativa, e da indici sopra la media urbana della presenza di popolazione anziana.



## 2. INTERVENTO

### 2.1 Descrizione dell'intervento

Le azioni del progetto proposto dal Comune di Milano nell'ambito dei Piani Urbani integrati, rispondono sostanzialmente a quattro sfide territoriali che affliggono il territorio milanese.

La prima sfida da affrontare è quella delle aree inquinate e degradate; le azioni intraprese nell'intervento sono la bonifica e l'ampliamento del Parco della Lambretta, con riqualifica del suolo e relativo miglioramento della qualità ambientale, oltre alla mitigazione climatica in relazione alle isole di calore che permetterà una migliore accessibilità dell'area alle fasce della popolazione più vulnerabile.

Il progetto risponde, inoltre, alla necessità di un'offerta scolastica più inclusiva e sostenibile, interconnessa con l'evoluzione verde dell'area. A questo fine verrà realizzata una nuova scuola nel quartiere Rubattino che include criteri di efficientamento energetico (*near zero energy building*). Le aree esterne di pertinenza della scuola saranno progettate in modo da favorire il contatto diretto dei bambini con il verde e, più in generale, con l'ambiente esterno mediante la creazione di zone con finalità didattiche, aree in cui i bambini potranno sviluppare la loro conoscenza botanica, la capacità di osservazione, di sensazione tattile e olfattiva attraverso esperienze dirette in ambiente esterno. L'intera struttura sarà progettata in legno e con materiali a basso impatto, integrando per l'impianto di riscaldamento fonti rinnovabili di energia come, ad esempio, il geotermico ed il fotovoltaico. Gli interventi rimangono tra loro strettamente collegati in modo tale da mitigare i problemi che affliggono la parte più vulnerabile del territorio; infatti, lo sviluppo di nodi ferroviari e metro intermodali potrà favorire l'accessibilità a tale scuola anche da parte di cittadini disabili sulle cui esigenze verranno organizzati e progettati gli spazi interni ed esterni.

Gli interventi contemplano anche azioni di efficientamento e destinazione a servizi di edifici esistenti. In tal senso verrà sviluppato il risanamento conservativo dell'edificio di via Rimembranze di Lambrate n. 24, da destinare a uso scolastico con annesso incremento dell'efficientamento energetico (miglioramento di almeno due classi energetiche) in una logica di decarbonizzazione e miglioramento della qualità dell'aria.

Gli interventi sono, inoltre, finalizzati a sostenere progetti legati alle smart cities, con particolare riferimento ai trasporti ed al consumo energetico attraverso la riqualificazione di 4 nodi di interscambio intermodali (Greco-Pirelli, Garibaldi, Bovisa e Domodossola) in collaborazione con RFI e Ferrovienord e il miglioramento dell'accessibilità di stazioni della Metro 1 e 2 in collaborazione con ATM. In questo modo verrà agevolata l'interconnessione tra l'area periferica ed il resto della città rendendo fruibili i nuovi servizi offerti dall'area (parchi ed aree verdi, servizi culturali ed economici presenti e futuri, etc) da parte delle fasce più vulnerabili della popolazione (in particolare persone anziane e con disabilità fisiche-ipoovedenti e motorie) senza sfruttamento di nuovo suolo urbano.

## 2.1 Strategicità dell'intervento territoriale

Milano è il cuore di una regione dove città e campagna coesistono, caratterizzata da una forte densità urbana, che a causa anche di condizioni meteorologiche particolarmente sfavorevoli, la rendono un'area con un alto tasso di inquinamento.

L'inquinamento atmosferico, e in generale un miglioramento urbano dal punto di vista ambientale, sono i temi più rilevanti per il nostro territorio, e la rigenerazione del territorio, avendo importanti ripercussioni sulla salute dell'uomo e dell'ambiente; in tal senso il tema è considerato una priorità assoluta per Milano.

Un sistema di azioni coordinate allo scopo di raggiungere il duplice obiettivo di tutelare la salute e fare di Milano una città connessa e altamente accessibile, come inserito all'interno delle azioni del Piano Aria Clima, approvato nel 2020.

In quest'ottica, per Milano, la transizione verso una città "a emissioni zero" ha una dimensione che non è solo territoriale e demografica, ma economica, sociale, culturale, consapevole dell'appartenenza ad un sistema urbano complesso che deve necessariamente rigenerarsi e adattarsi al quadro complessivo in costante cambiamento.

Verso questa direzione due sono i macro-temi intesi come ambiti di lavoro a cui ricondurre opportunità di finanziamento e progetti innovativi e trasversali: il tema della mobilità e il tema della rigenerazione urbana in senso ampio.

Rispetto al tema della mobilità, dal PUMS al PAC, si intende lavorare per ridurre la mobilità personale motorizzata a uso privato in città, con il dimezzamento al 2030 delle percorrenze complessive annue effettuate dalle autovetture.

Le azioni a supporto di questo ambizioso obiettivo, perché siano sostenibili, devono soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città.

È, quindi, necessario un approccio globale ai sistemi di mobilità, il cui punto di partenza è necessariamente un programma di investimenti sul trasporto pubblico per il completamento e la riqualificazione delle metropolitane esistenti, l'estensione e la riqualificazione della rete tranviaria, il rafforzamento della rete portante del trasporto pubblico locale di superficie.

Da qui, l'opportunità di proporre nell'ambito del progetto proposto dal Comune di Milano per i Piani Integrati i nodi di interscambio, come misura fondamentale per migliorare ed efficientare lo scambio interno al Comune, ma anche tra Comune e area Metropolitana, e le connessioni tra itinerari ciclabili, trasporto pubblico sovracomunale (ferrovia) e territorio cittadino con l'obiettivo di offrire a tutti una reale alternativa all'auto.

Analogamente, con riferimento della rigenerazione urbana, la proposta progettuale presentata è in linea con il PGT, che individua una serie di strategie e progetti, agendo simultaneamente sulla creazione di nuove centralità, sulla conversione di aree dismesse (scali ferroviari, caserme, etc.), sulla realizzazione di nuove aree verdi e su opportunità legate alle grandi funzioni urbane verso il 2026, orizzonte temporale per le Olimpiadi e per il termine dei progetti finanziati con risorse PNRR.

Rispetto all'opportunità offerta dai Piani Integrati, si è valutata la candidatura dell'ambito di Rubattino, da sempre oggetto di interesse per diversi motivi e attraverso diversi strumenti.

Rispetto a questo territorio è in corso un concorso di progettazione "Magnifica fabbrica" che prevede, tra l'altro, la creazione dei nuovi laboratori e depositi del Teatro alla Scala con l'obiettivo, da un lato di rigenerare l'area un tempo occupata dallo stabilimento Innocenti a partire dall'insediamento di una Grande funzione urbana, come previsto nel Piano di governo del territorio e, dall'altro, di garantire una sede adeguata alle esigenze di una delle istituzioni culturali più importanti di Milano e dell'intero Paese.

Obiettivo del Comune di Milano, d'intesa con la Fondazione Teatro alla Scala, è creare un nuovo polo culturale, artistico e produttivo. La nuova sede, che raggrupperà quelle oggi dislocate in diverse parti della città, dovrà comprendere sia spazi parzialmente aperti al pubblico dedicati allo svolgimento di attività di carattere creativo e culturale (sale prove, eventi e laboratori) sia aree destinate al deposito dei materiali scenici.

Parallelamente dovrà essere presentato un piano per l'ampliamento del Parco della Lambretta, che raddoppierà così la sua estensione, prevedendo la valorizzazione del fiume Lambro, la tutela e l'incremento della biodiversità, il rafforzamento delle connessioni ecologiche. Il nuovo polmone verde del Rubattino dovrà diventare un punto di riferimento per il quartiere e potrà ospitare eventi di varia natura aperti alla città, in sinergia con i laboratori della Scala, come spettacoli e concerti.

## 2.2 Progettualità complementari

Il quartiere Lambrate-Rubattino sta vivendo una fase di forte trasformazione. La delocalizzazione delle aziende e la conseguente dismissione dei relativi stabilimenti hanno lasciato libere molte aree che sono state o saranno interessate da interventi di diversa natura, quali la costruzione di nuovi edifici e il recupero di edifici esistenti, abbandonati o sotto-utilizzati.

Lo scalo ferroviario di Lambrate è una delle sette aree con le quali il Comune di Milano ha partecipato alla seconda edizione del Concorso Internazionale Reinventing Cities. Il progetto vincitore "Lambrate Streaming" riguarda un'area di ca. 65.000 mq di proprietà di FS Sistemi Urbani. Come previsto dall'Accordo di Programma Scali Ferroviari, vi è in programma la realizzazione del nuovo quartiere di Lambrate che si articolerà come un sistema di piazze collegate tra loro e aree verdi attrezzate, si introdurranno soluzioni abitative a prezzi accessibili, rivolte soprattutto a giovani e studenti (alloggi di Edilizia Residenziale Sociale). A queste si aggiungeranno servizi per il quartiere, quali un polo culturale e ricreativo per mostre ed esibizioni, servizi per l'infanzia, spazi di co-working, un centro di aggregazione giovanile e a supporto di categorie fragili, nonché attività commerciali di vicinato.

La zona di Rubattino e di conseguenza l'intervento di ampliamento del Parco della Lambretta ha un'importante connessione con il Concorso Internazionale di Progettazione "Magnifica Fabbrica" che prevede la creazione della nuova sede dei laboratori e depositi del Teatro alla Scala, con la finalità di rigenerare l'area un tempo occupata dallo stabilimento Innocenti, nel quartiere Lambrate.

Sul piano ambientale si segnalano due importanti progetti che interessano il tratto urbano del fiume Lambro, dove è situato il Parco della Lambretta oggetto dell'intervento: il progetto per la Rete Ecologica del Lambro milanese (ReLambro) e il progetto di Estensione del Parco Lambro Metropolitan (EPL; in corso). Entrambi sono collegati ai Contratti di Fiume, strumenti volontari di programmazione strategica e negoziata che perseguono la tutela, la corretta gestione delle risorse idriche e la valorizzazione dei territori fluviali, unitamente alla salvaguardia dal rischio idraulico, contribuendo allo sviluppo locale. Sono state definite, ove possibile, modalità di riqualificazione ambientale e di ripristino della funzionalità ecosistemica del territorio, includendo anche l'ambito di Rubattino. Appaiono necessari in entrambi i progetti la conservazione e il recupero, ove possibile, degli spazi verdi aperti per la creazione di un sistema interconnesso dal fiume.

## 2.3 Fattori di rischio

Sono stati considerati diversi fattori di rischio connessi alla realizzazione del Piano Urbano Integrato, evidenziato la probabilità (basso=B, medio=M e Alto=A) che il rischio si verifichi, le misure di contingency che verranno messe in atto in caso di verifica del rischio e l'impatto del rischio trattato attraverso le misure di contingency che potranno essere messe in atto.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



I rischi sono suddivisi in: i) rischi tecnici ii) rischi amministrativi/ di management.

Le misure di contingency identificate rispetteranno sempre i principi del DNSH quanto riportato nei criteri del decreto-fl-06-12-2021.



Fattori di rischio	Probabilità di verifica del rischio	Misura di contingency	Rischio trattato
<b>Tecnici</b>			
L'area soggetta a bonifica potrebbe necessitare, sulla base degli approfondimenti tecnici da finalizzare, di modifiche al piano d'intervento originario	M	Nella definizione della progettazione esecutiva verrà pianificata tenendo conto di un eventuale slittamento dei tempi previsti per l'esecuzione che saranno comunque coerenti con le tempistiche indicate nel cronoprogramma.	B
Mancato raggiungimento dei target di efficientamento energetico previsti entro la data di fine lavori	M/B	Lo studio di fattibilità descrive in modo già esaustivo le tecnologie da implementare per il raggiungimento dei target di efficientamento energetico. Si prevede comunque di concludere la fase lavori in tempi congrui per poter eventualmente integrare ulteriori misure per raggiungere i target prefissati entro la data di chiusura del progetto.	B
Scarsa accettabilità sociale connessa all'esecuzione di lavori che potrebbero impattare sulle abitudini dei cittadini (rumore, disservizi, etc..)	M	Adozione di misure preventive di contenimento dei disservizi mediante l'utilizzo di tecniche di intervento non invasive. Campagne di sensibilizzazione della popolazione per garantirne l'engagement e il senso di appartenenza al progetto.	B
<b>Amministrativi/management</b>			
Scarsa partecipazione delle imprese alle gare indette per la realizzazione degli interventi in ottemperanza ai requisiti del bando di gara, anche in relazione all'incremento del costo	M	Applicazione delle opportunità messe a disposizione della normativa vigente in materia di revisione prezzi (con Decreto che consente sui nuovi appalti la revisione dei prezzi).	B

delle materie prime post Covid-19			
Possibili ritardi connessi al coinvolgimento di diverse direzioni all'interno del Piano Integrato Urbano (mobilità, aree verdi, area tecnica scuole) con rischi di rallentamento dei processi decisionali.	M/B	È stata già creata già una cabina di regia inter-direzionale con lo scopo di coordinare i diversi interventi oggetto della candidatura. Tale cabina di regia resterà attiva anche in fase di implementazione del progetto per minimizzare tale rischio.	B
Allungamento delle tempistiche connesse a possibili procedure di ricorso e accesso agli atti	M	Creazione di una task force interna di monitoraggio delle procedure di gara al fine di minimizzare gli impatti connessi al potenziale verificarsi di tale rischio.	B

### 3. PROCEDIMENTO PER L'INDIVIDUAZIONE DEL PIANO INTEGRATO

A seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 259 del Decreto ministeriale del 06/12/2021 la Città Metropolitana di Milano ha inviato in data 22/12/2021 una nota al fine di avviare raccolta delle proposte progettuali coerenti con le previsioni del Decreto e afferenti la misura di finanziamento in argomento, chiedendo al Comune di Milano e ai Comuni dell'area metropolitana di far pervenire le proprie proposte d'interventi entro il 31/12/2021 al fine di effettuare una prima valutazione di ammissibilità degli interventi.

Al fine di individuare gli interventi rispondenti e coerenti alle indicazioni del Decreto, anche in relazione al valore minimo della proposta progettuale che non deve essere inferiore a 50 milioni di euro, il Comune di Milano ha attivato appositi tavoli tecnici con le Direzioni comunali competenti e coinvolgendo anche RFI, Ferrovie Nord, ATM S.p.A. e MM S.p.A.; ad esito dei tavoli di lavoro è stata individuata una serie di progetti rientranti nell'ambito di cui alla lettera b, del comma 6 del Decreto-Legge n. 152/2021: "Interventi di ristrutturazione e rifunzionalizzazione edifici e aree pubbliche, con particolare attenzione al miglioramento del decoro e qualità urbana e all'accessibilità".

Le proposte progettuali sono state condivise con gli assessori di riferimento (in particolare l'assessorato alla Transizione Ecologica e Verde, l'assessorato alla Mobilità e ai Trasporti, l'assessorato all'Educazione e Istruzione, l'assessorato alla casa e Piano Quartieri e l'assessorato alla Rigenerazione Urbana), nel corso di un incontro di Coordinamento del 30/12/2021 alla presenza dei Direttori Apicali delle Direzioni tecniche comunali e dei funzionari da loro delegati.

Con lettera del 31.12.2021 a firma del Direttore Generale sono state trasmesse a Città Metropolitana le proposte del Comune di Milano che in questa prima fase preliminare erano riferite a quattro diverse ipotesi progettuali: lo sviluppo territoriale dell'ambito di Rubattino, la riqualificazione dei nodi di interscambio e delle stazioni metropolitane, lo sviluppo diffuso sul territorio di interventi di drenaggio urbano e infine la riqualificazione dell'ambito di viale Molise.

Con successiva lettera prot. n. 7771 del 18/01/2022 Città Metropolitana comunicava che, all'esito delle verifiche istruttorie sulle proposte progettuali pervenute dai Comuni e ritenute ammissibili, sono stati costituiti quattro contenitori di cui il primo dedicato ad iniziative da realizzare sul territorio del Comune capoluogo. In considerazione della disponibilità di risorse prevista per il Comune di Milano è stato condiviso di dare seguito alla realizzazione di interventi che si sviluppano su due linee strategiche:

1. rigenerazione urbana dell'ambito territoriale Rubattino e delle aree limitrofe allo scopo, da un lato, di implementare la dotazione di aree verdi della città, contribuendo a rispondere in modo significativo alle attuali sfide ambientali e, dall'altro, di incrementare la dotazione di servizi
2. riqualificazione dei nodi di interscambio allo scopo di favorire le connessioni tra trasporto pubblico (anche sovracomunale), gli itinerari ciclabili e il territorio cittadino, oltre che l'accessibilità ai disabili e alle utenze deboli.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 275 del 10/03/2022 l'Amministrazione ha approvato la candidatura dei progetti individuati da proporre alla Città metropolitana per la successiva istanza per l'accesso alle risorse previste dal Decreto ministeriale.

Con riferimento agli interventi che vedono quali soggetti realizzatori RFI e Ferrovie Nord si evidenzia che con successivi provvedimenti verranno definite le linee di indirizzo per la sottoscrizione dei conseguenti accordi o Convenzioni tra Comune di Milano e RFI e tra Comune di Milano e Ferrovie Nord, prevedendo il vincolo della destinazione all'interesse pubblico con una durata almeno trentennale.

#### **4. SOGGETTI PRIVATI**

Nel corso dell'attuazione del Piano integrato è possibile la partecipazione dei privati, anche in forma di partenariato pubblico privato, e incluso start-up e soggetti del Terzo Settore, che promuovano progetti o iniziative comunque coerenti con i progetti/interventi oggetto del presente piano, ricadenti nell'area di intervento esplicitata al paragrafo 1.1. La coerenza dei detti progetti o iniziative al presente piano dovrà essere attestata da parte della Città Metropolitana ai privati interessati, ovvero agli intermediari finanziari, entro 10 giorni lavorativi dalla loro richiesta e tramite apposito parere di coerenza. La Città Metropolitana appronterà le soluzioni organizzative necessarie e idonee a dare seguito tempestivamente alle dette richieste e all'emissione dei pareri di coerenza.

## 5. GESTIONE, CONTROLLO E MONITORAGGIO

### 5.1 *Struttura di Governance*

L'attuazione e la gestione del Piano sarà assicurata da una *governance multilivello* con un coordinamento centrale svolto dalla Direzione Specialistica Autorità di Gestione e Monitoraggio Piani in qualità di Direzione Coordinatrice in quanto competente per il coordinamento delle attività inerenti l'implementazione dei progetti relativi al PNRR come da Deliberazione n. 1647 del 23/12/2021.

La Direzione Coordinatrice assumerà quindi il compito di coordinare, monitorare e controllare lo stato di avanzamento degli interventi la cui realizzazione è in capo alle Direzioni Attuatrici identificate per competenza rispetto agli interventi e ai progetti inseriti del Piano. Nell'ambito delle Direzioni attuarci verranno individuati i Responsabili Unici dei Procedimenti (R.U.P.) relativamente ai progetti assegnati alle Direzioni stesse.

Le Direzioni Attuarci sono responsabili di tutte le attività e adempimenti connessi all'attuazione degli interventi, nel rispetto delle normative e secondo le indicazioni fornite dall'Amministrazione Centrale.

Saranno organizzate riunioni di coordinamento tra la Direzione coordinatrice e le Direzioni attuarci al fine di garantire omogeneità delle procedure, integrazione tra i progetti e tra le strutture impegnate nella loro attuazione e monitoraggio periodico del loro andamento.

### 5.2 *Controllo del rispetto dei criteri di ammissibilità di cui al dall'art.2, comma 2 lett a-f del Decreto*

Il Controllo del rispetto dei criteri di cui all'art.2, comma 2 lett a-f del Decreto del finanziamento PUI è stato valutato in fase di selezione dei progetti inseriti all'interno del Piano e sarà garantito anche in fase di attuazione attraverso il presidio ed il controllo che sarà posto in essere dalla Direzione Coordinatrice.

In tal senso sarà richiesto un ruolo attivo anche dalle Direzioni trasversali che monitoreranno il rispetto dei criteri di cui sopra nelle fasi precipue di avanzamento delle procedure.

### 5.3 *Gestione della fase attuativa degli interventi*

L'Amministrazione adotta modalità di gestione e di monitoraggio delle attività atte a garantire la corretta realizzazione dell'intervento e la sua rendicontazione secondo le modalità di gestione e attuazione emanate dall'Amministrazione Responsabile nel rispetto dell'art. 8 punto 3 del decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, convertito con modificazioni dalla legge di 29 luglio 2021, n. 108.

L'Amministrazione, ovvero il titolare del CUP, effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale nonché la rendicontazione degli interventi finanziati, mantenendo un costante controllo degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi nonché degli indicatori previsti per il singolo intervento in coerenza con le indicazioni del D.lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii. (Codice Contratti).

Il monitoraggio e la rendicontazione degli interventi risultano coerenti con le modalità definite nei provvedimenti nazionali attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e delle condizioni richieste per lo specifico investimento, anche attraverso l'utilizzo di applicazioni informatizzate interne ed il costante aggiornamento delle informazioni sulla Banca Dati Amministrazione Pubblica (BDAP).

#### **5.4 Circuito finanziario e rendicontazione**

Gli stanziamenti finanziari saranno allocati su Capitoli Vincolati del Bilancio dell'ente nel rispetto del disposto di cui al Decreto 11 ottobre 2021 – (GU n. 279 del 23 -11 -2023).

La Direzione Coordinatrice è competente della gestione dei suddetti Capitoli Vincolati, garantirà la corretta gestione finanziaria, la tracciabilità dei flussi nonché l'assenza di eventuali doppi finanziamenti. Avrà in ultima istanza anche la responsabilità della trasmissione dell'avanzamento della rendicontazione nel rispetto delle linee guida che saranno successivamente comunicate dall'Amministrazione centrale.

Avrà inoltre l'onere di inoltrare le richieste di anticipazione e/o trasferimento saldo.

È competenza delle Direzioni Attuatrici fornire le informazioni puntuali e necessarie affinché la Direzione Coordinatrice possa avere un aggiornamento costante dei dati dell'avanzamento di spesa e finanziario – contabile.

#### **6. ALLEGATI**

- A) Planimetrie e rendering dell'intervento proposto
- B) Cronoprogramma di dettaglio dell'intervento proposto per singolo CUP e per annualità (2022-2026), coerente con le informazioni del Modello del Piano
- C) Documentazione fotografica attuale relativa all'area/bene su cui si realizzerà l'intervento

Milano, 17.03.2022

Direzione Specialistica Autorità di Gestione e Monitoraggio Piani  
Comune di Milano  
Il Direttore

Dario Luigi Moneta



**Realizzazione di una scuola primaria in via Caduti in Missione di Pace - Quartiere Rubattino- Municipio 3**

Fase	2022-2° Sem	2023-1° Sem	2023-2° Sem	2024-1° Sem	2024-2° Sem	2025-1° Sem	2025-2° Sem
<i>Progettazione definitiva ed esecutiva</i>							
<i>Gara e Stipula dei Contratti</i>							
<i>Esecuzione lavori e Collaudo</i>							
<i>Rendicontazione</i>							





















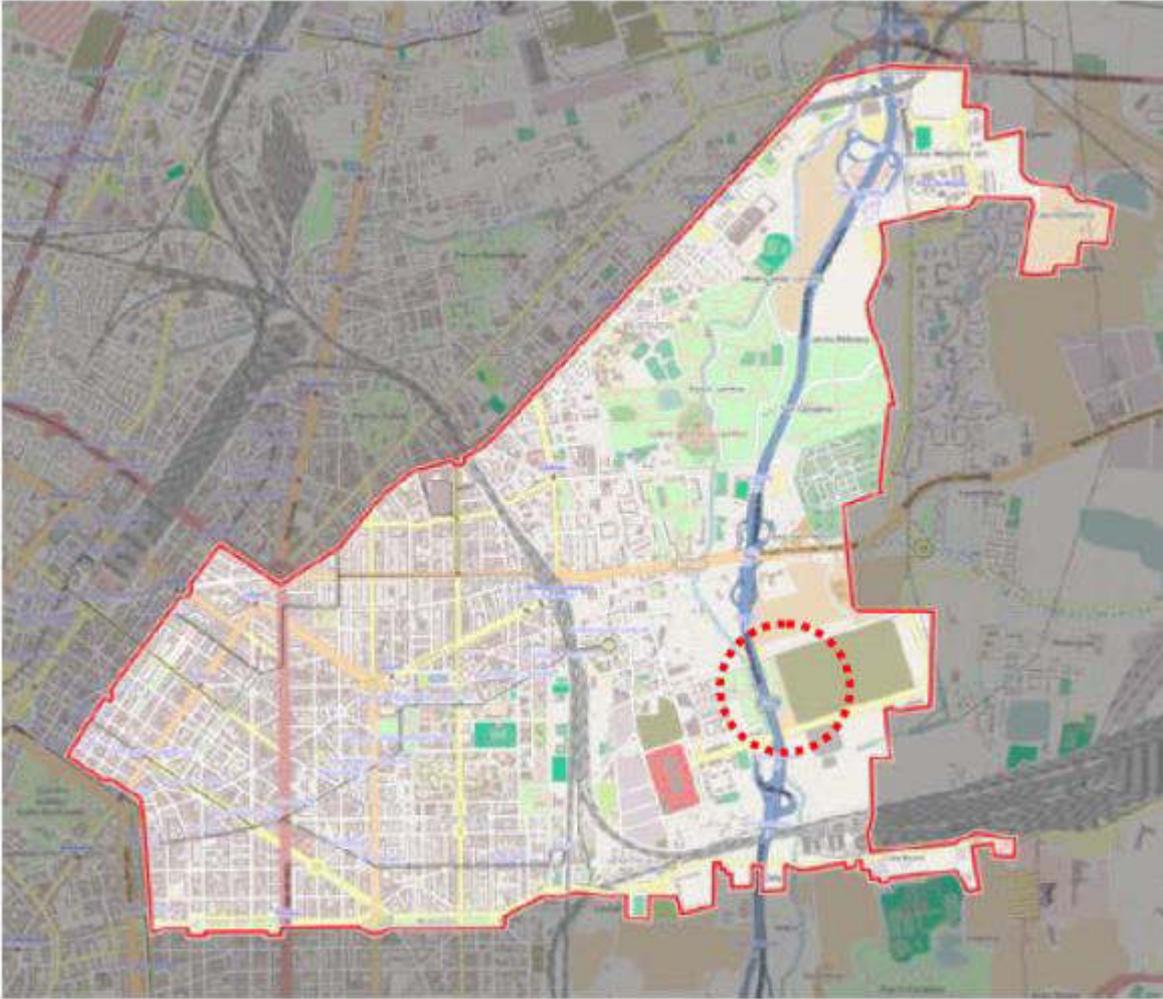


# Ampliamento e realizzazione del nuovo parco Rubattino

## Planimetrie e foto



Localizzazione dell'area di intervento



**Localizzazione dell'area di intervento**



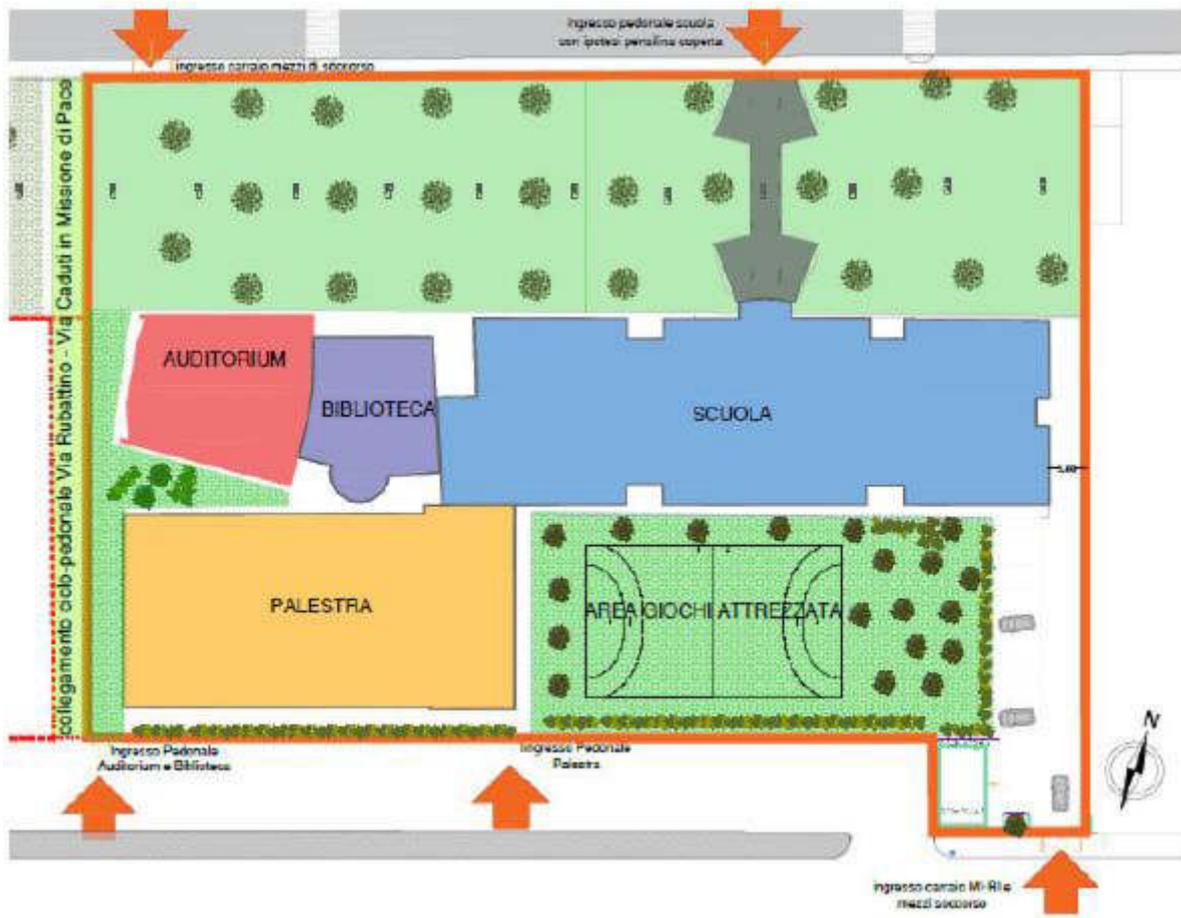
**Area di interesse**

## Nuova Scuola Primaria Rubattino

### Planimetrie e foto



Localizzazione dell'intervento



*Raffigurazione dell'edificio scolastico*

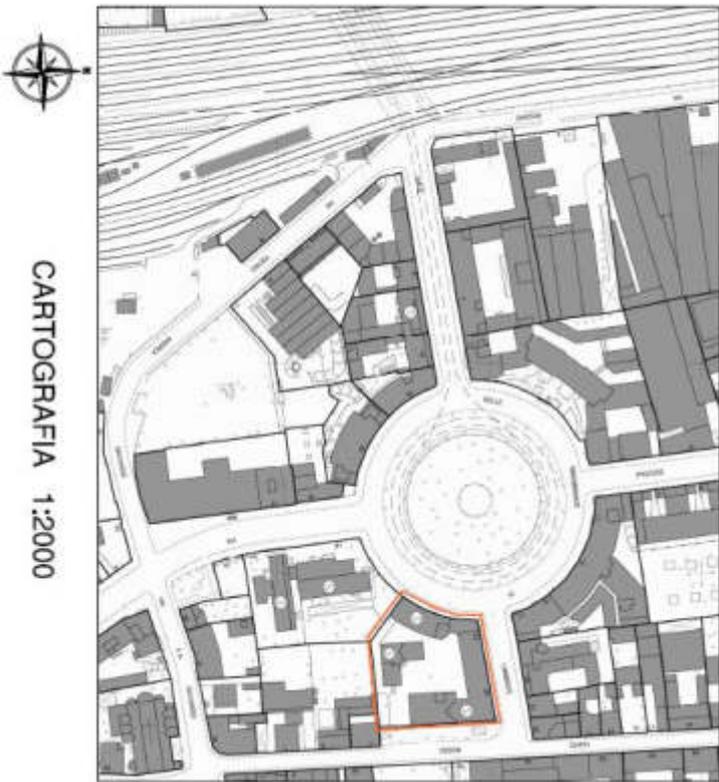


FOTO AEREA

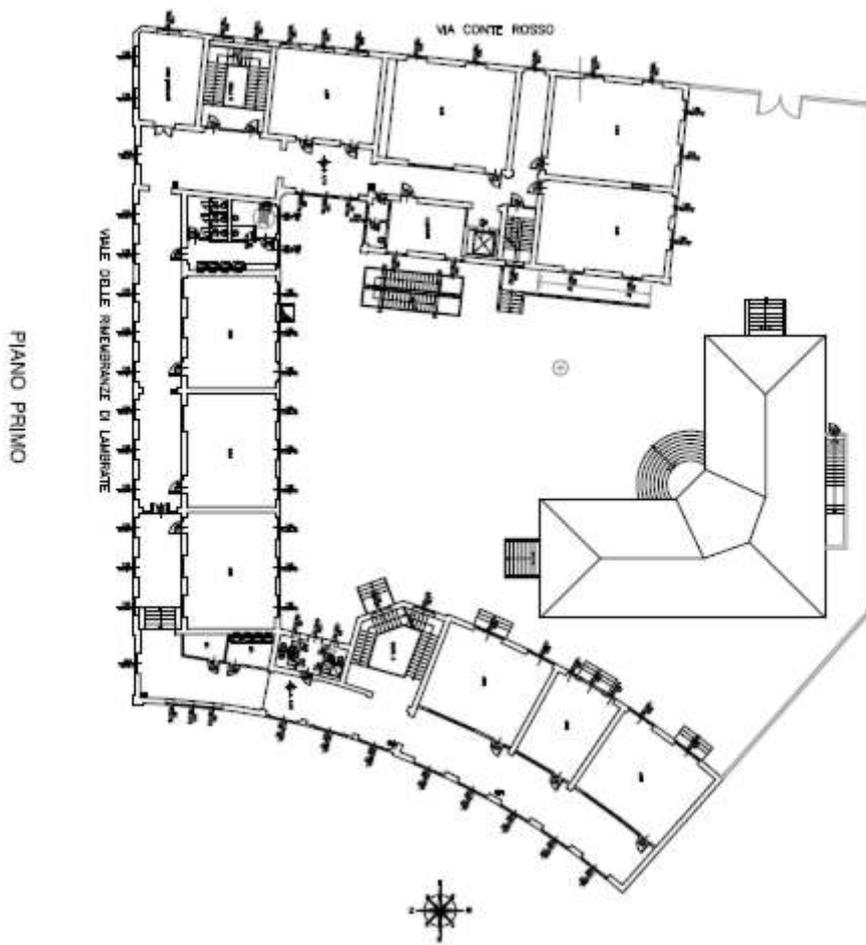
Inquadramento urbanistico



Piano Rialzato (scala 1:200)



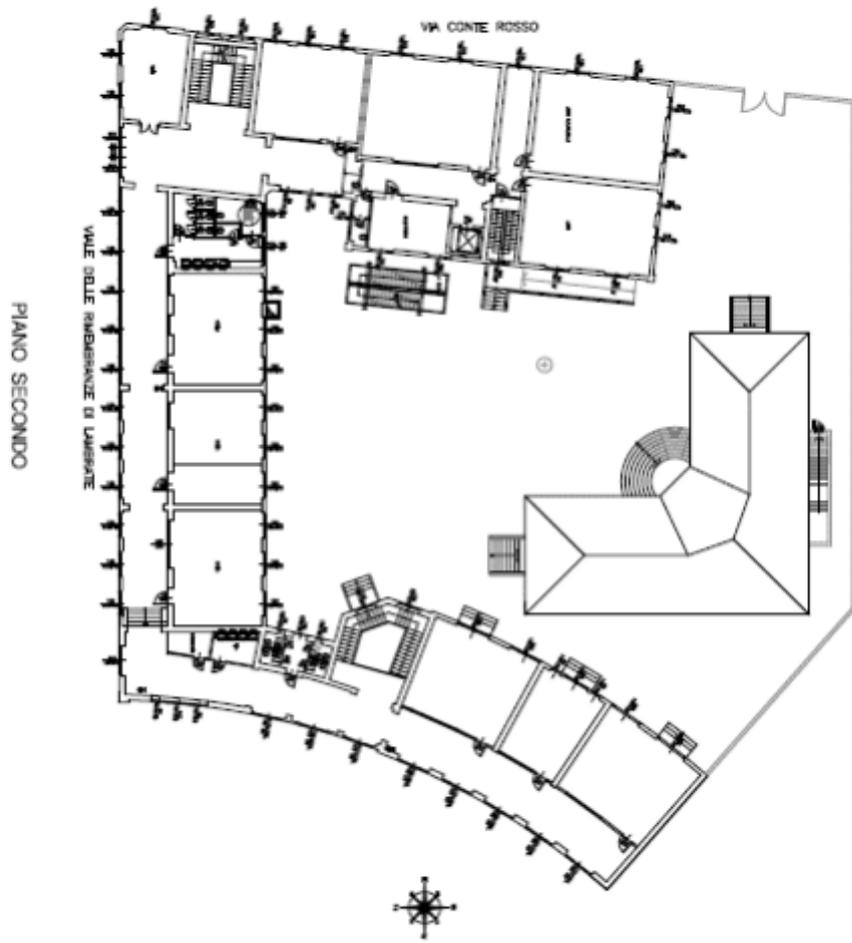
Piano Rialzato (scala 1:200)



Primo Piano (scala 1:200)



Primo Piano (scala 1:200)



Secondo piano



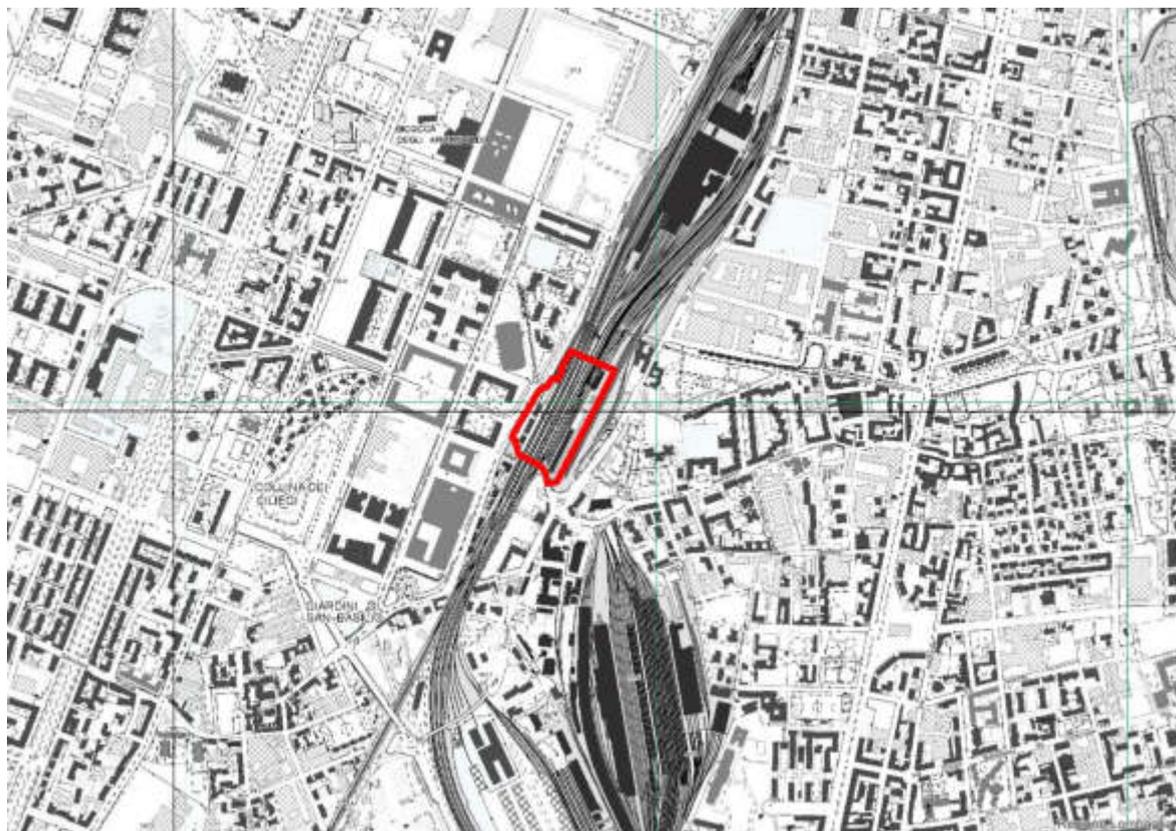
Secondo piano



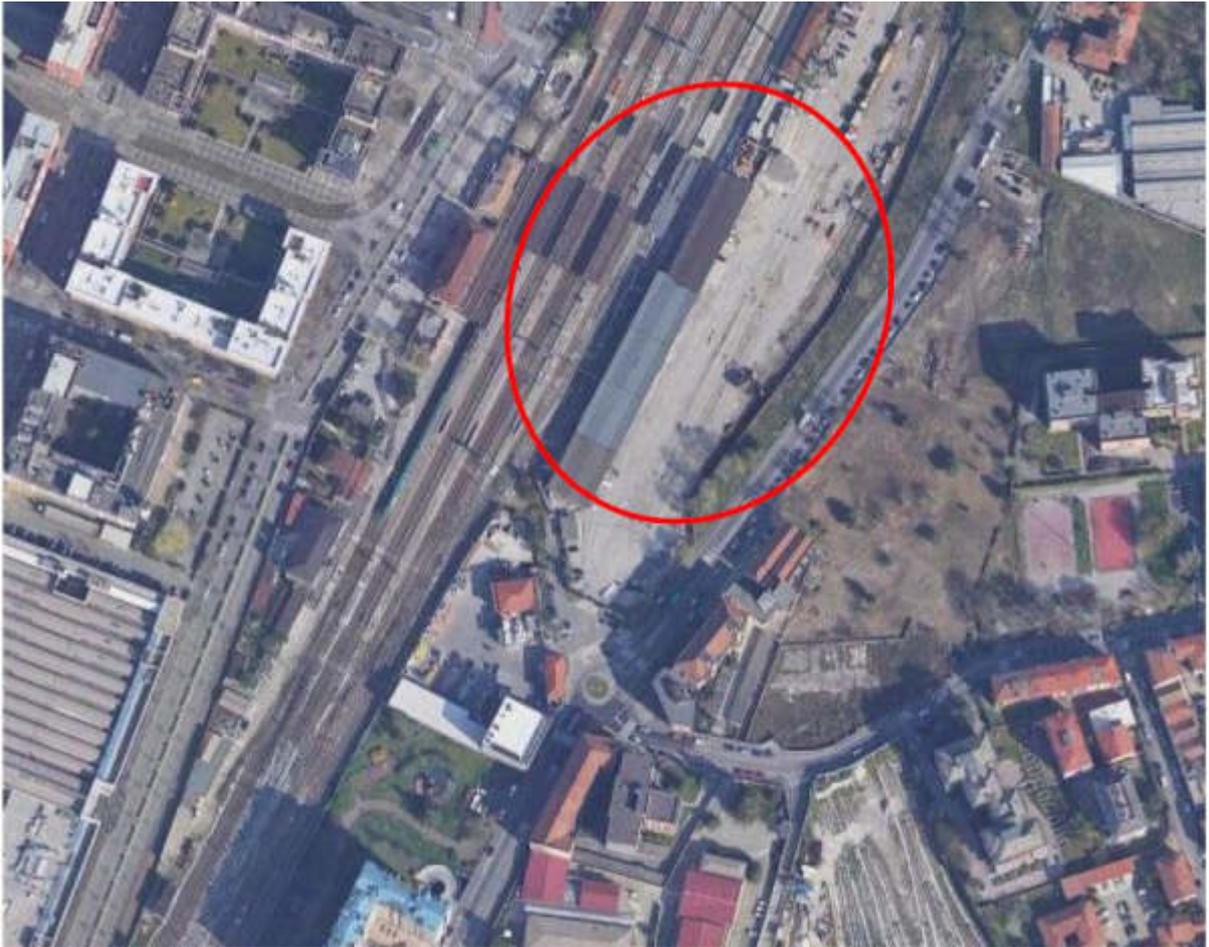
**Prospetto e sezione**

*Planimetrie e foto*

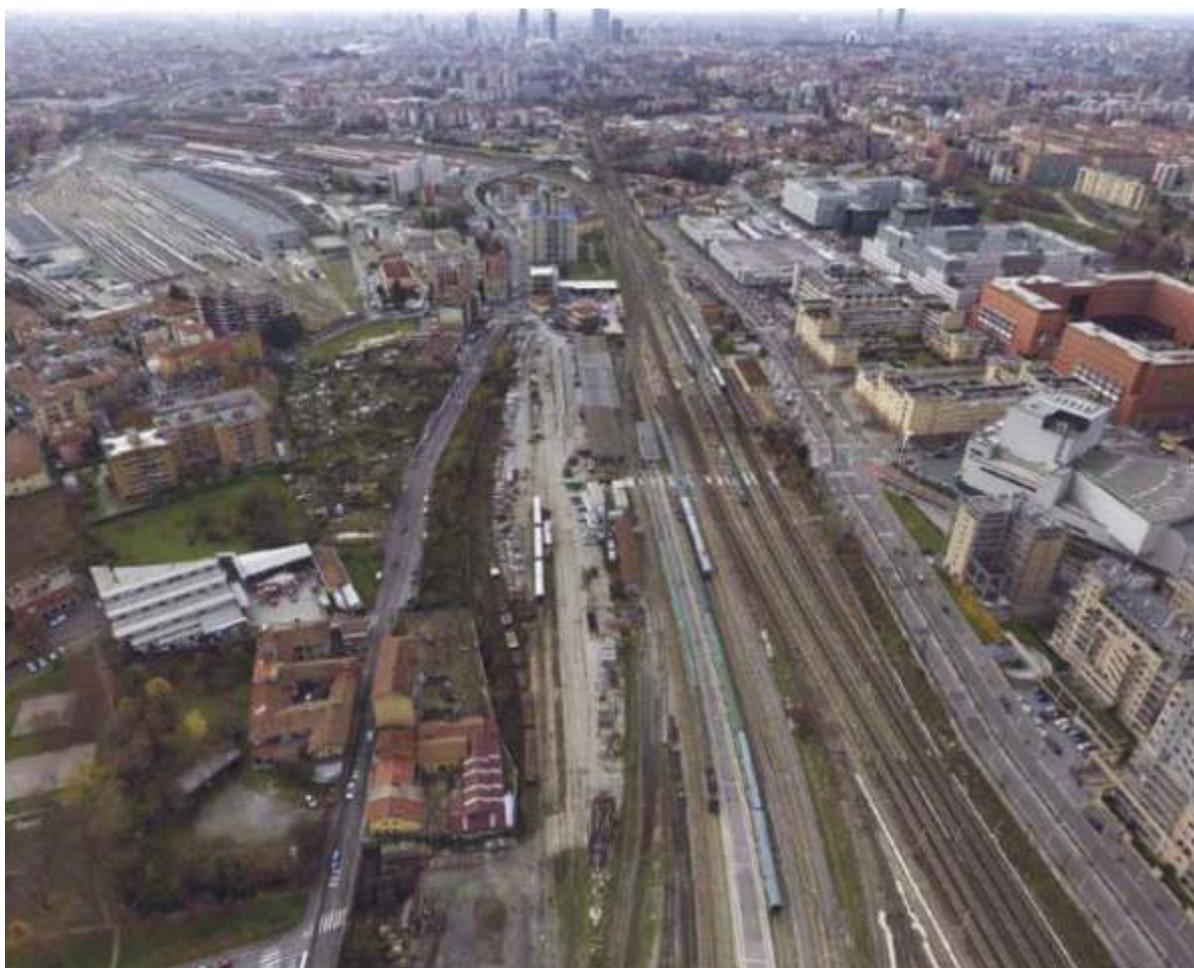
*Greco Pirelli*



*Area oggetto di intervento – Stazione Greco Pirelli*



*Localizzazione intervento - Stazione Greco Pirelli*



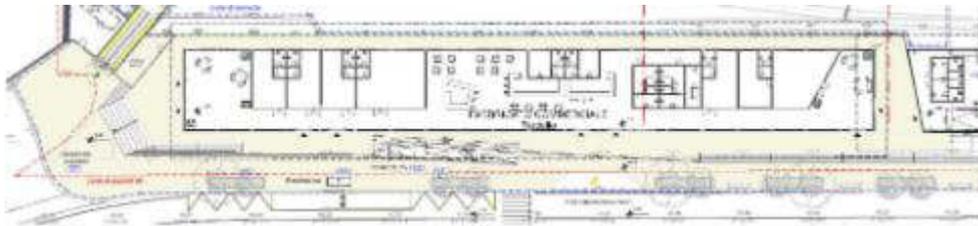
***Localizzazione – Foto dall’alto - Stazione Greco Pirelli***



***Localizzazione area del progetto sul territorio – Stazione Greco Pirelli***



***Planimetria delle coperture lato Bicocca – Stazione Greco Pirelli***



***Planimetria pianta basamento fabbricato Torcello – Stazione Greco Pirelli***



***Render di progetto Fabbricato lato Torcello - Stazione Greco Pirelli***

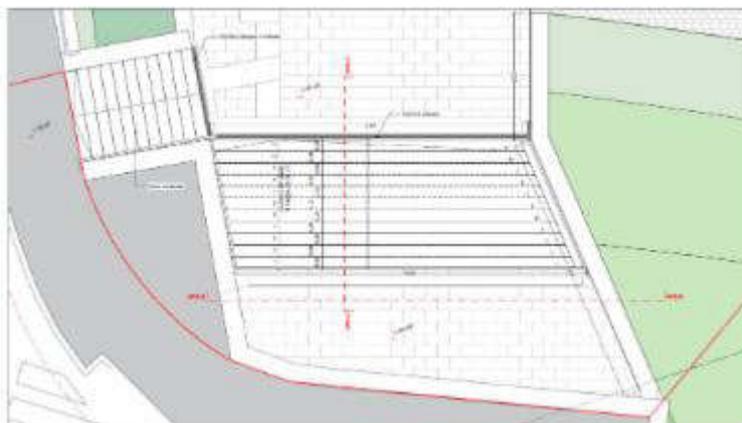
**Planimetrie e foto**  
**Garibaldi – Sigmund Freud**



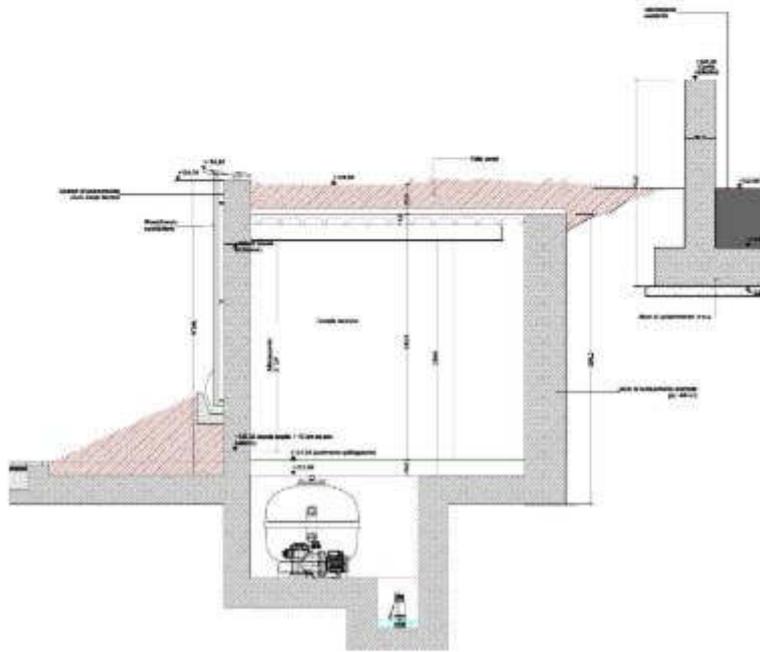
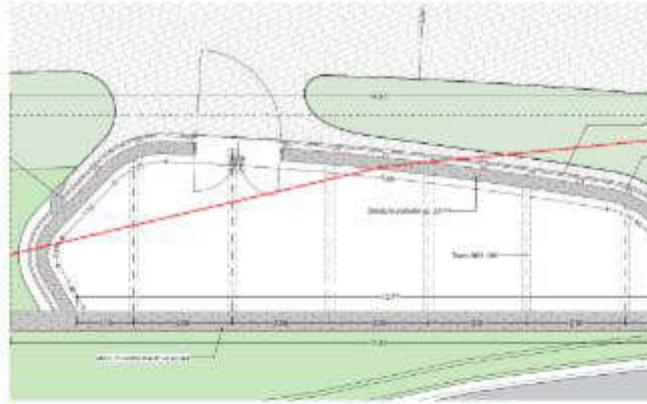
**Area di interesse**



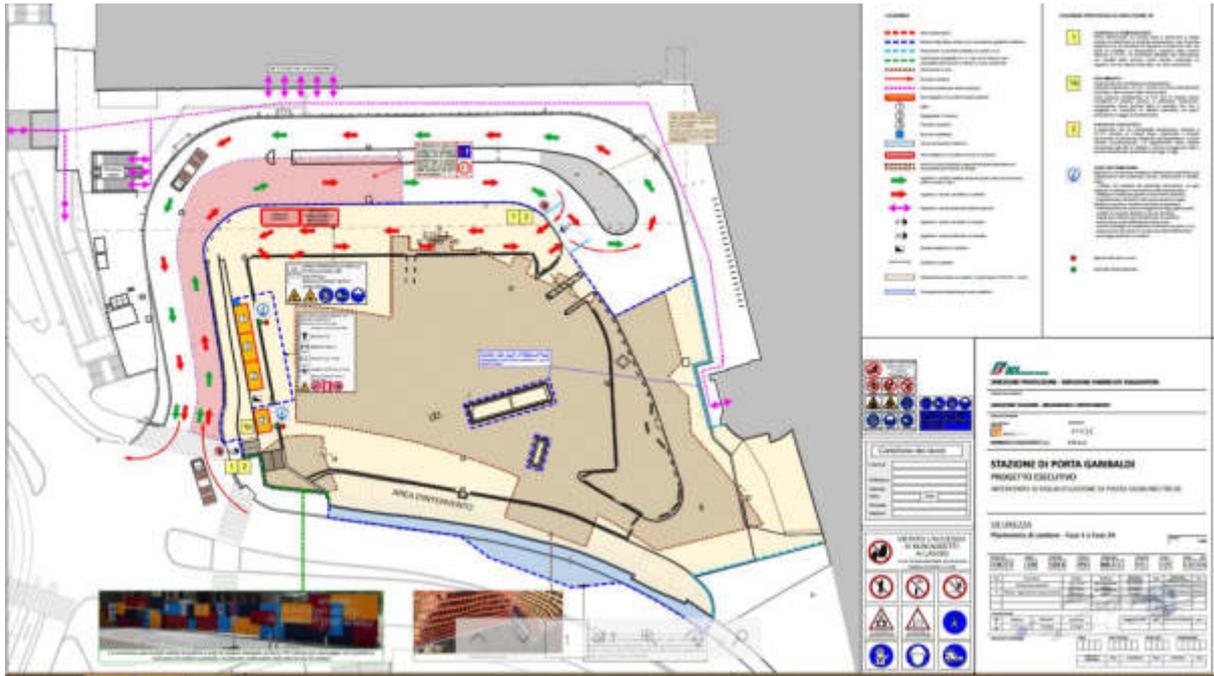
**Planimetria**



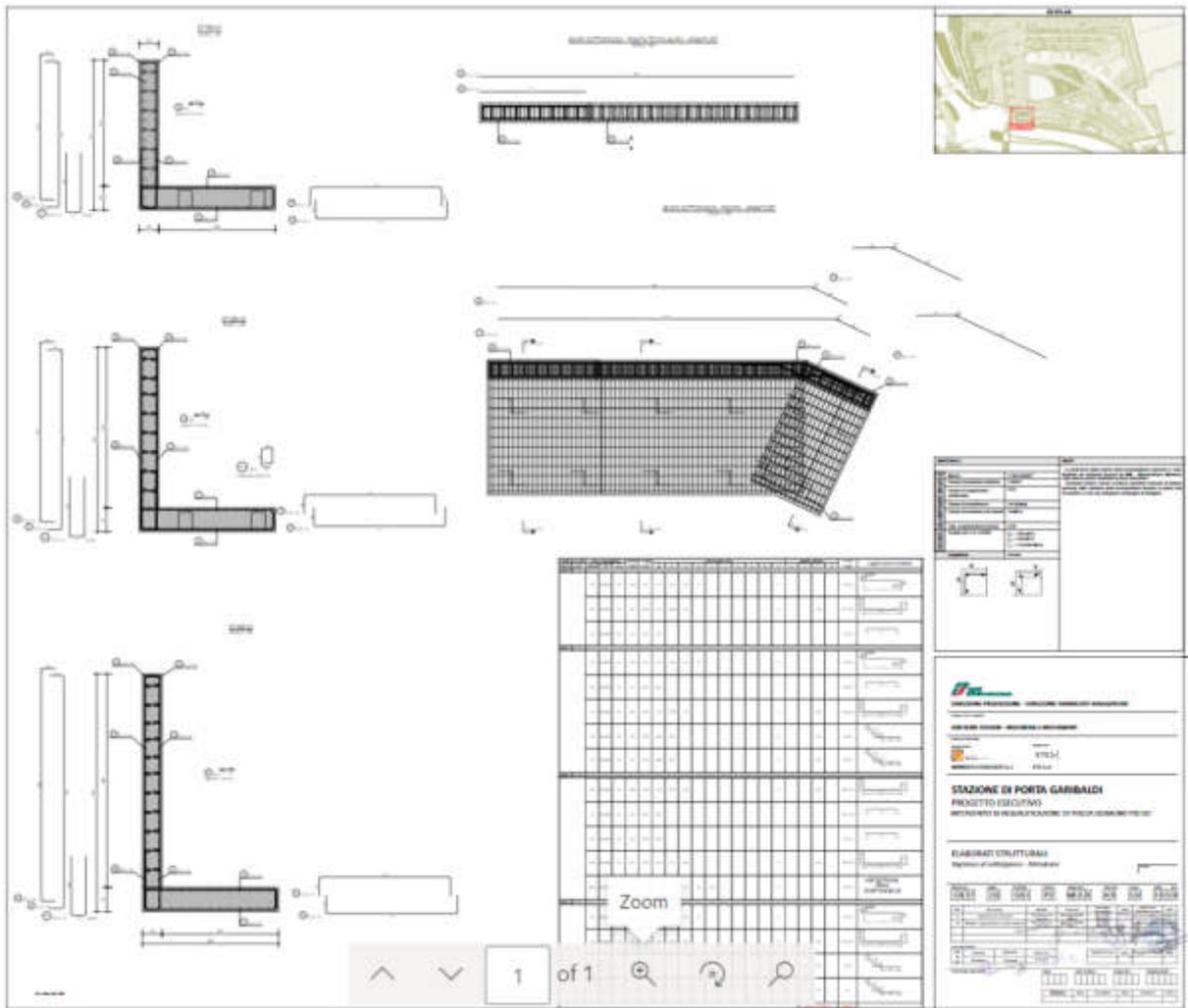
**Planimetria Progetto**



*Pianta e sezioni nell'opera strutturale*



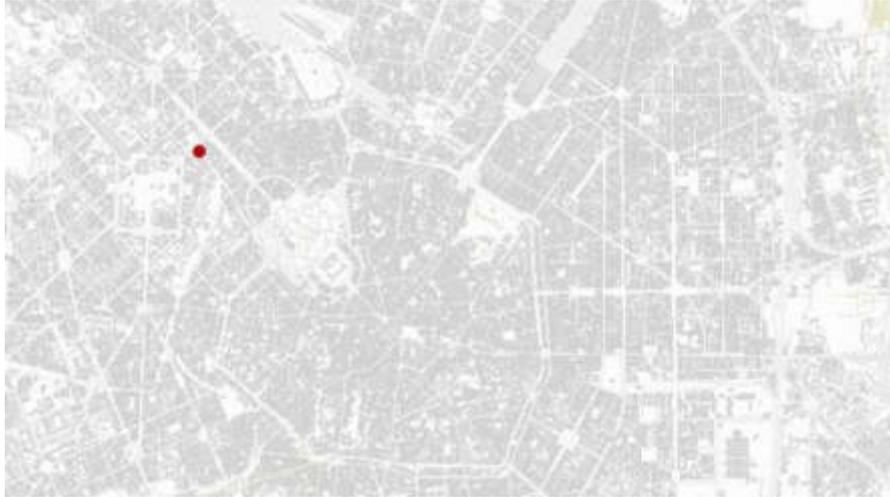
**Planimetria di cantiere**



**Planimetria - ingresso sottopasso**

*Planimetrie e foto*

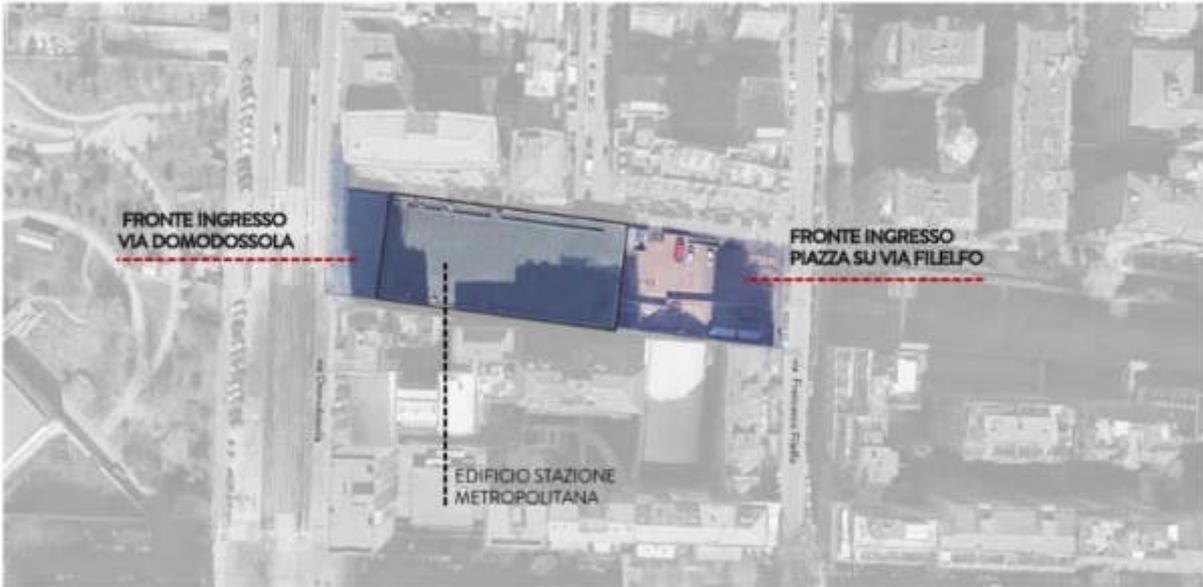
*Domodossola*



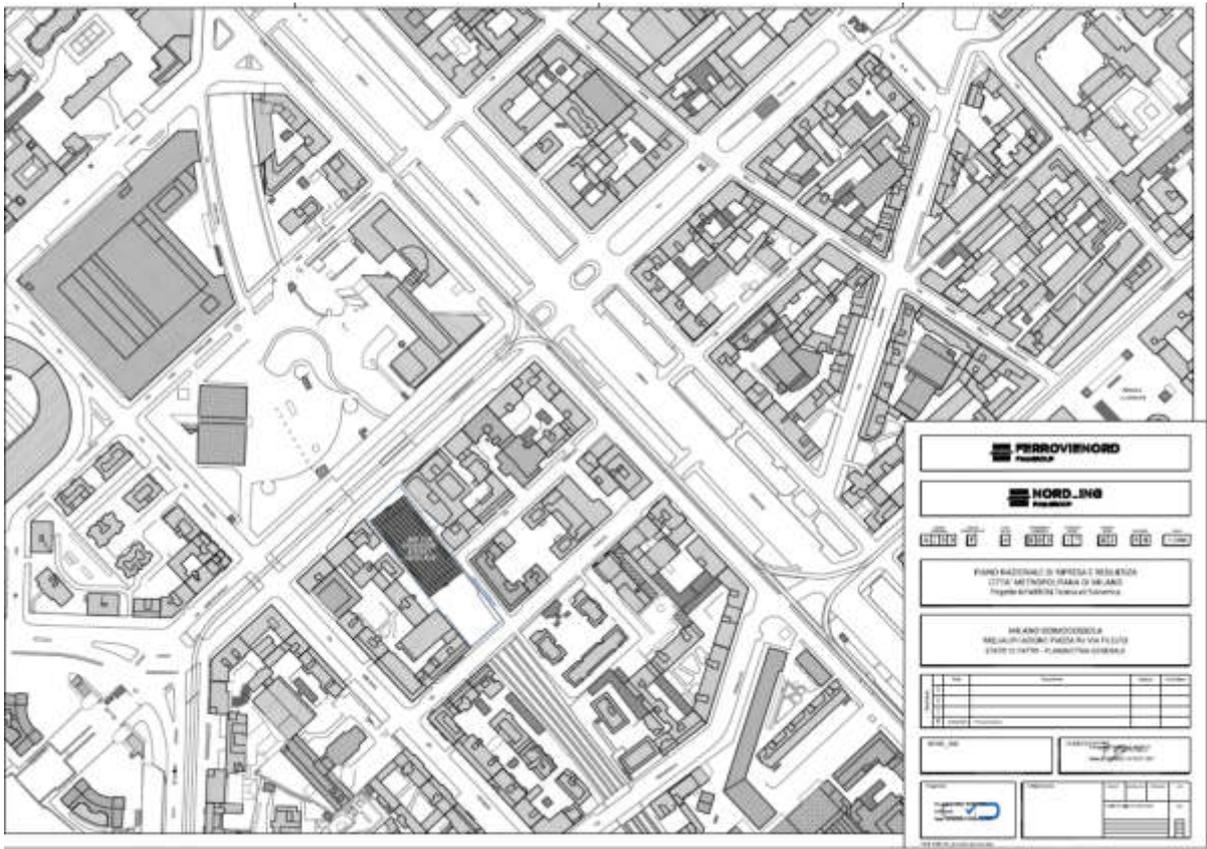
*Localizzazione dell'intervento nella città di Milano*



*Contesto di riferimento*



*Comparto stazione Milano Domodossola*



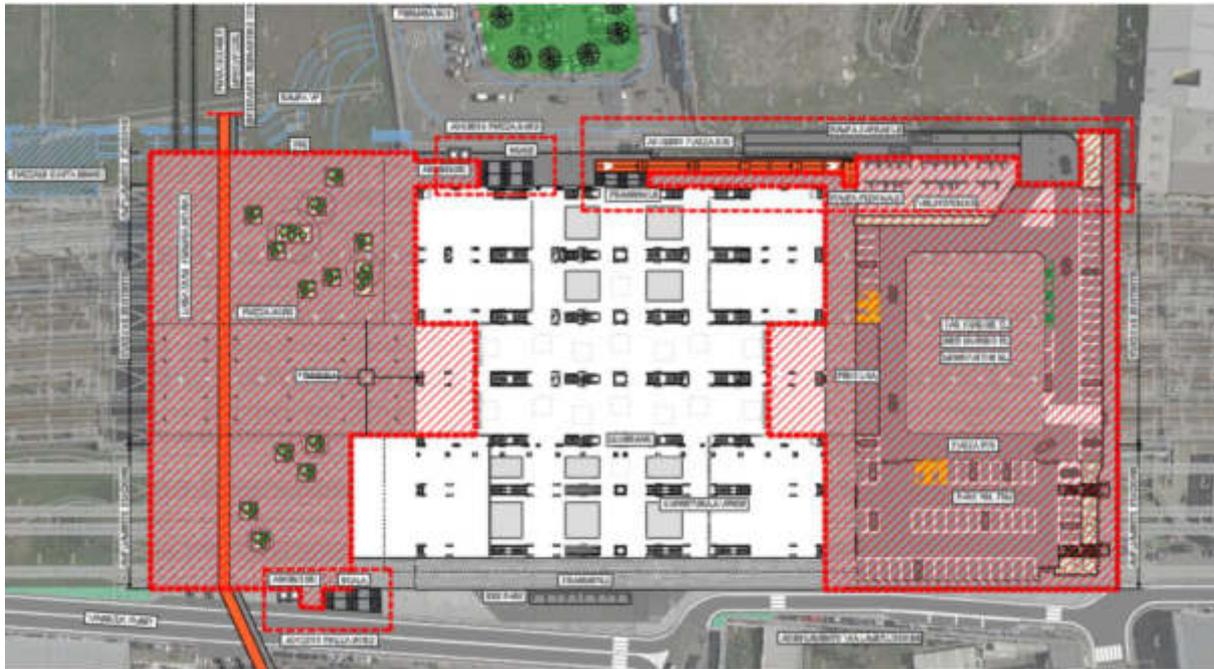
*Stato di fatto – planimetria generale*



*Piante e sezione ambientale nuovo progetto*

**Planimetrie e foto**

**Bovisa**

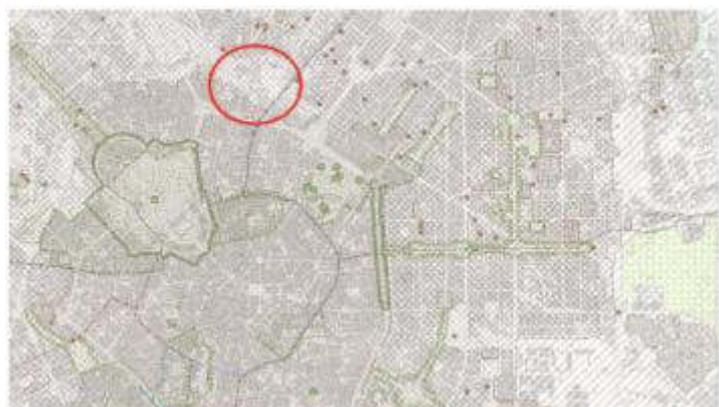


**Planimetrie e foto**

**Stazione Porta Garibaldi**



**Progetto di Piano – Stazione Porta Garibaldi**

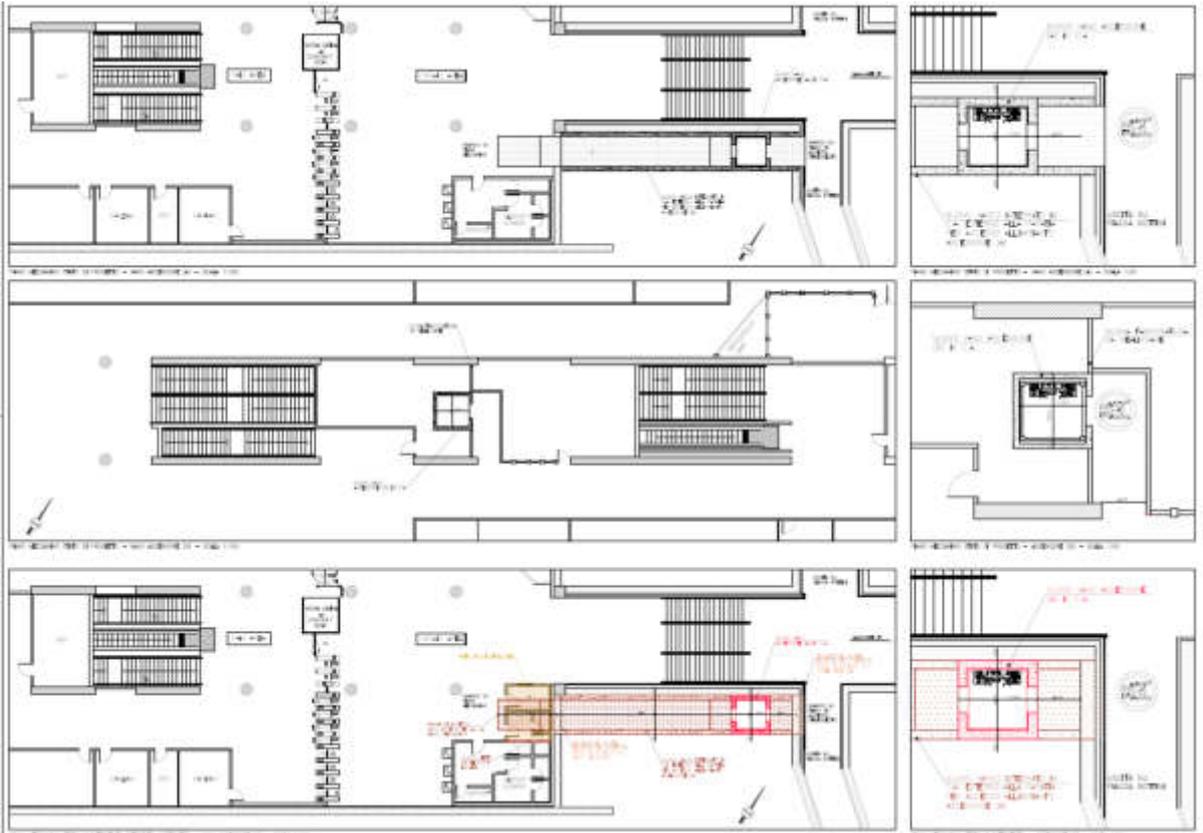


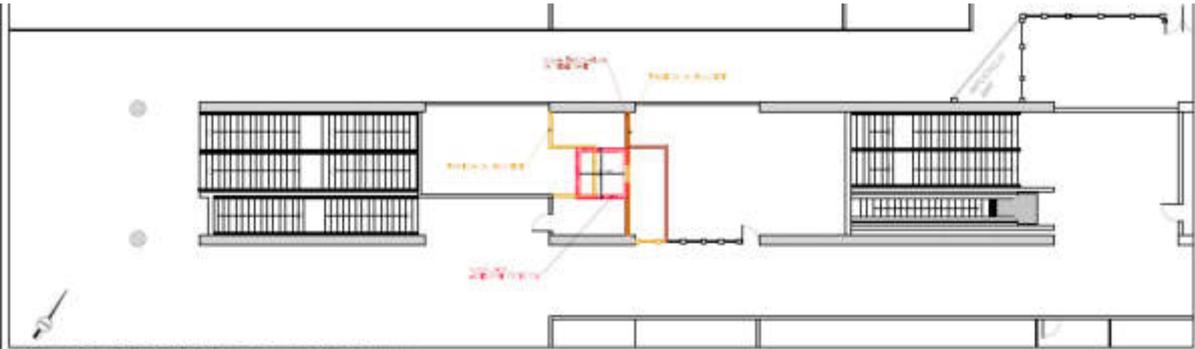
**Area di interesse - Stazione Porta Garibaldi**



**Area oggetto di intervento - Stazione Porta Garibaldi**



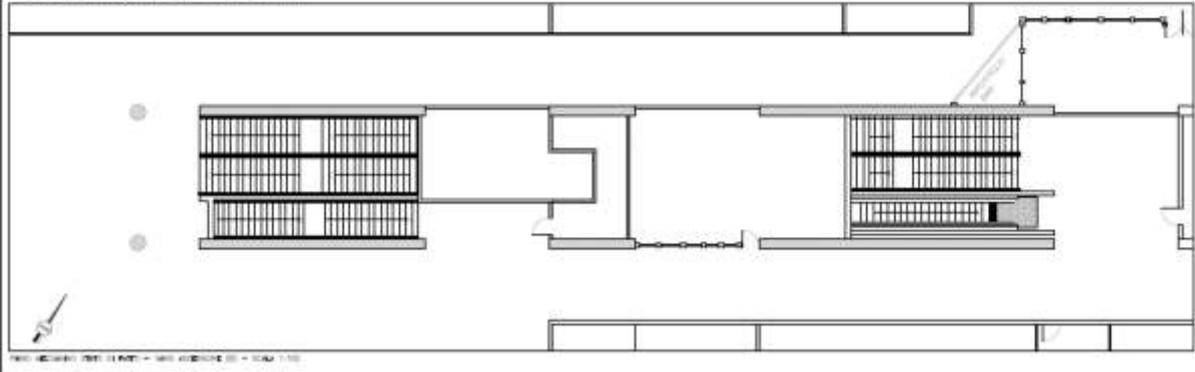




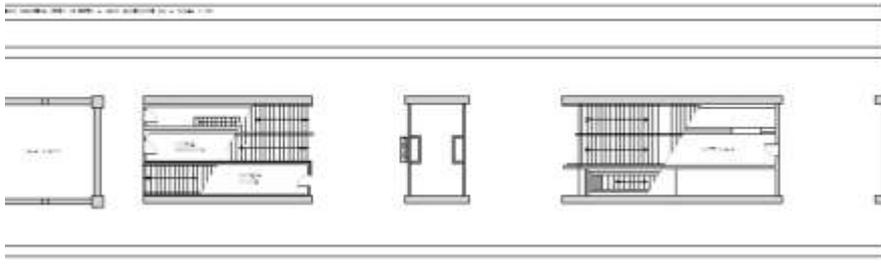
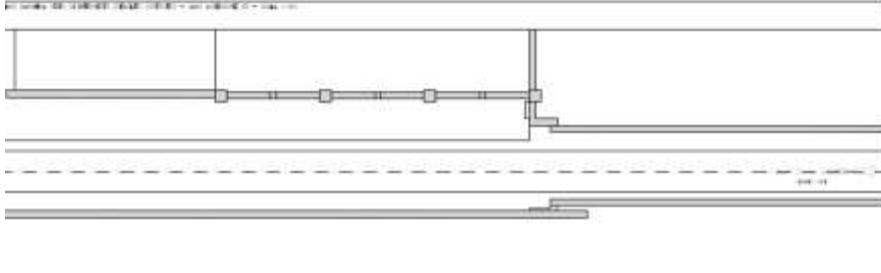
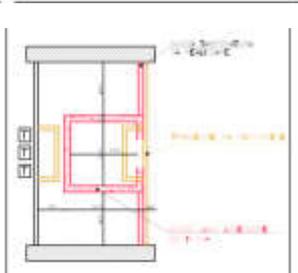
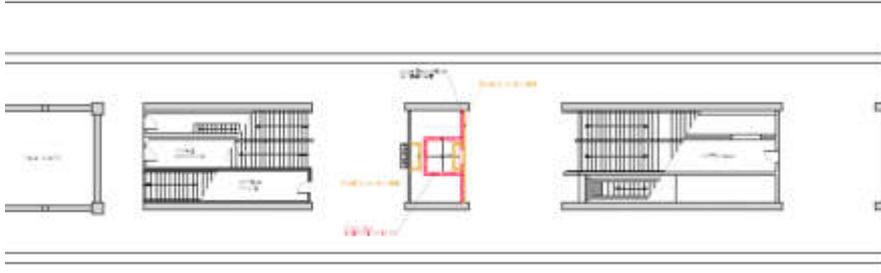
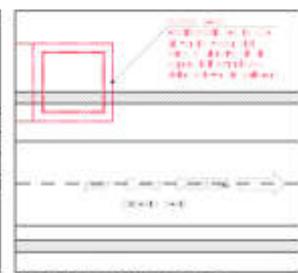
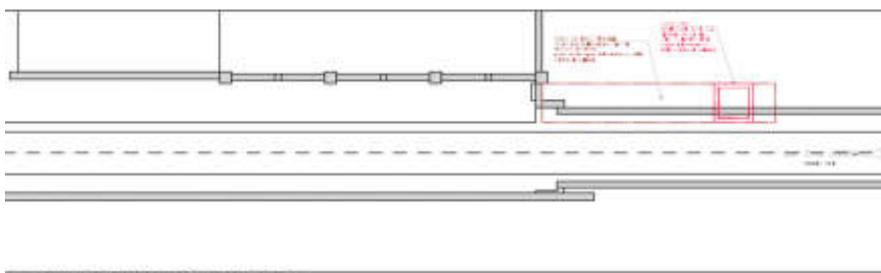
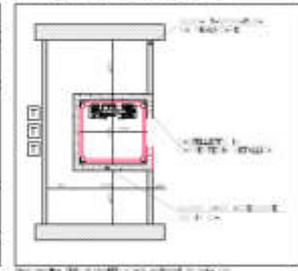
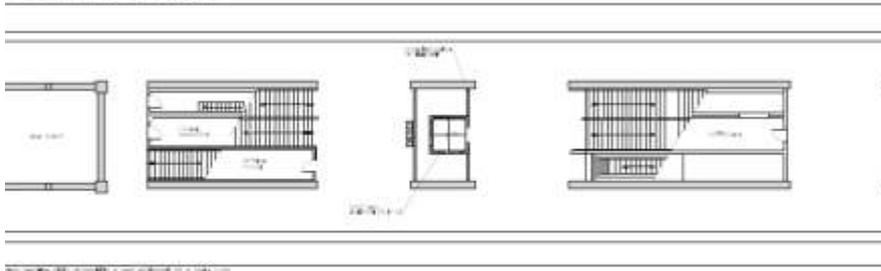
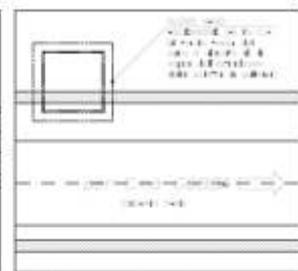
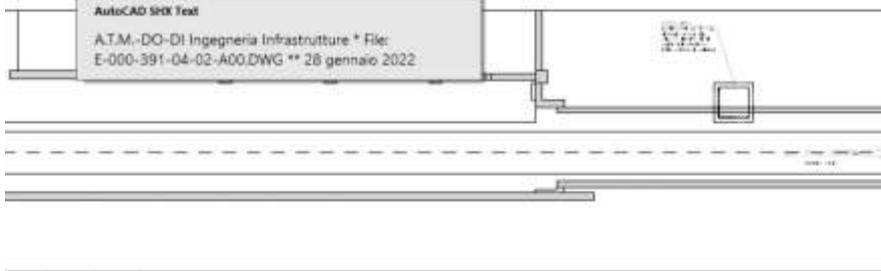
Architectural floor plan of a building section with highlighted areas.



Detailed architectural floor plan of a building section.

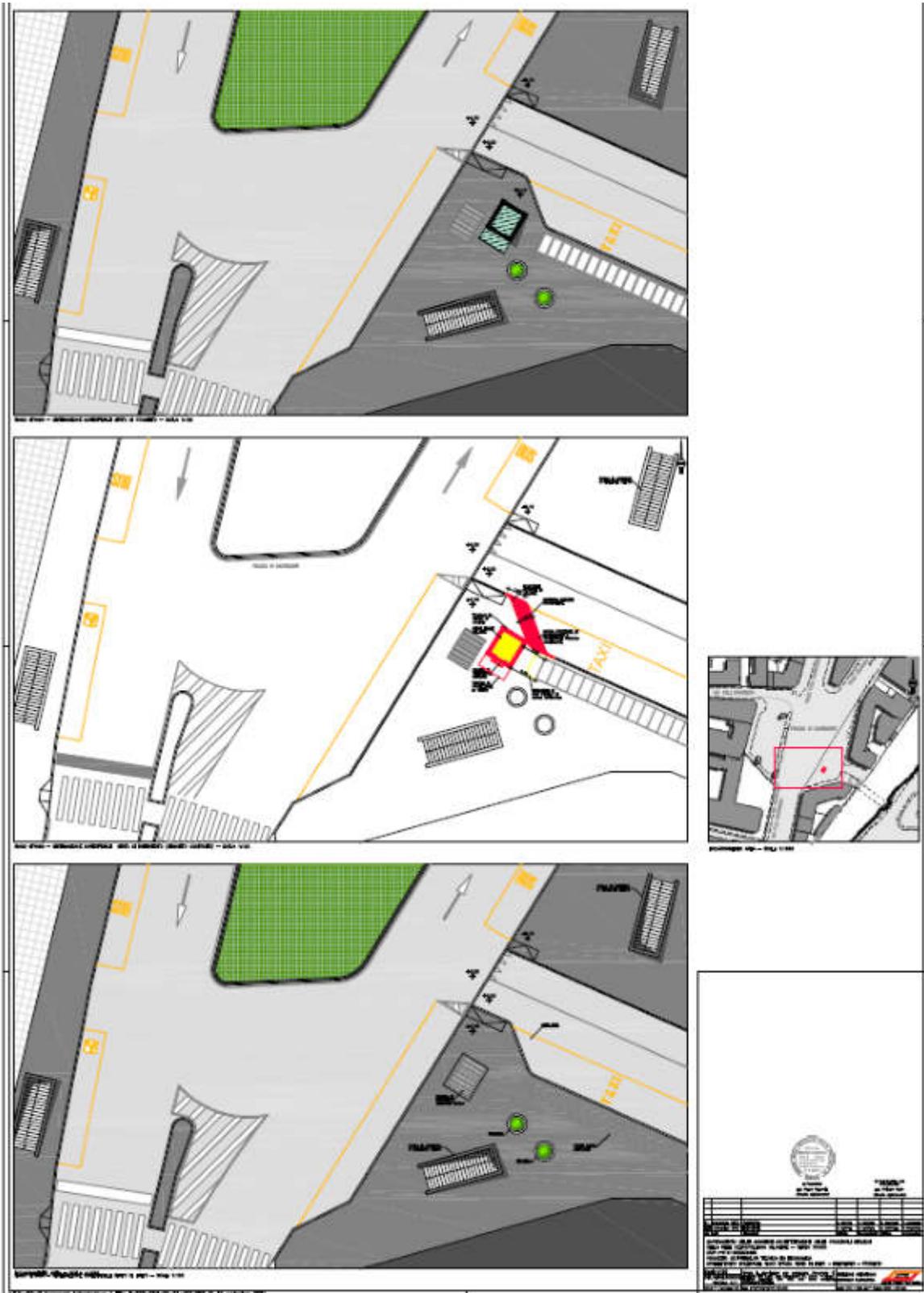


Architectural floor plan of a building section.



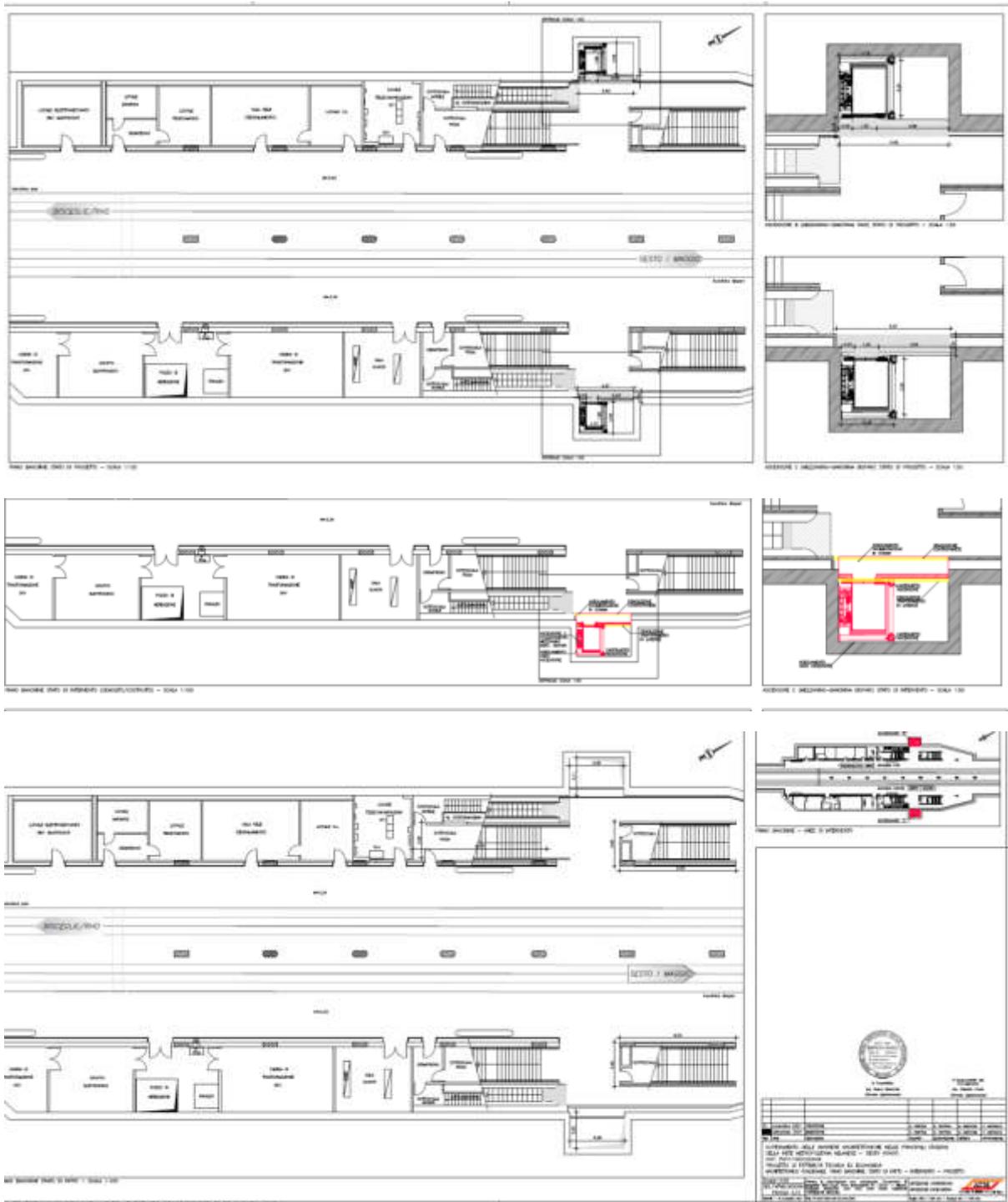
Professional seal and signature block containing the name of the engineer and the date of the drawing.

# Planimetrie Stazione di Sesto Rondò



Stato di fatto-intervento-progetto (Sesto Rondò)

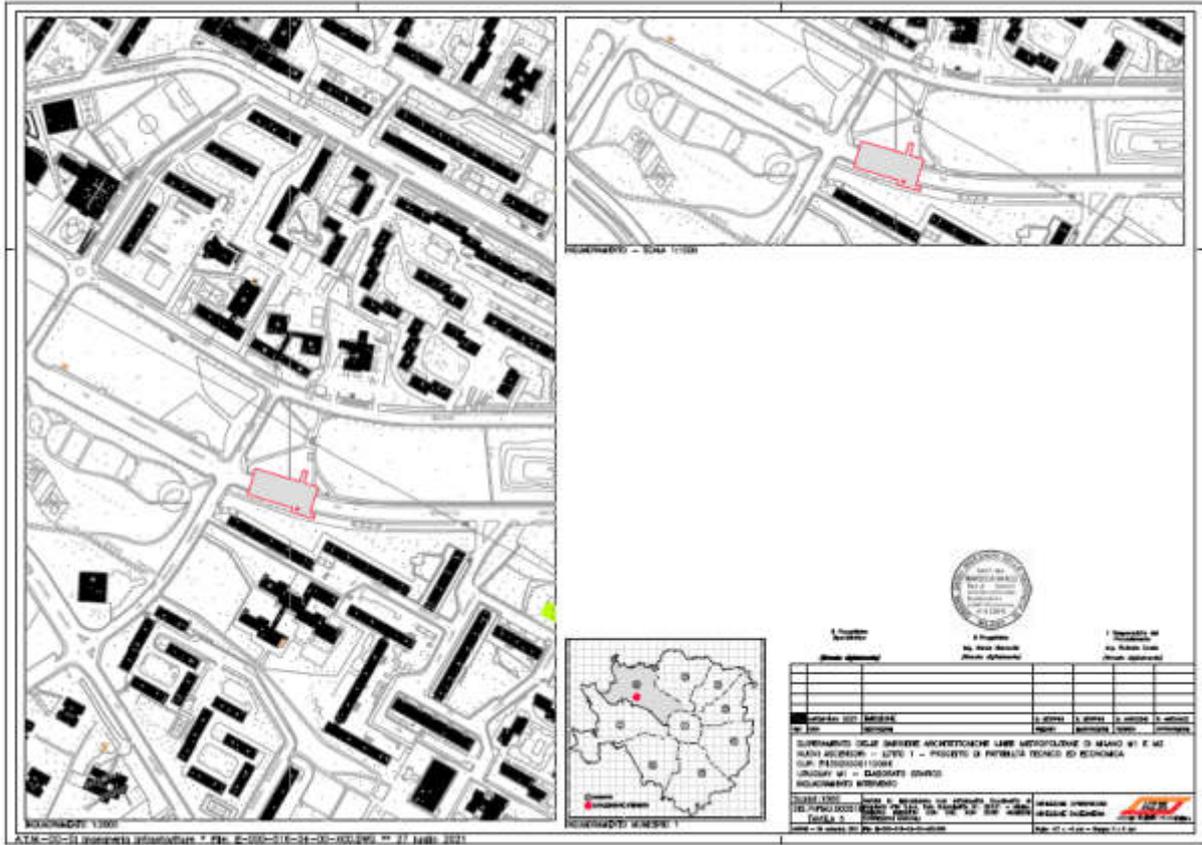




Piano Banchine-stato di fatto, intervento, progetto (Sesto Rondò)

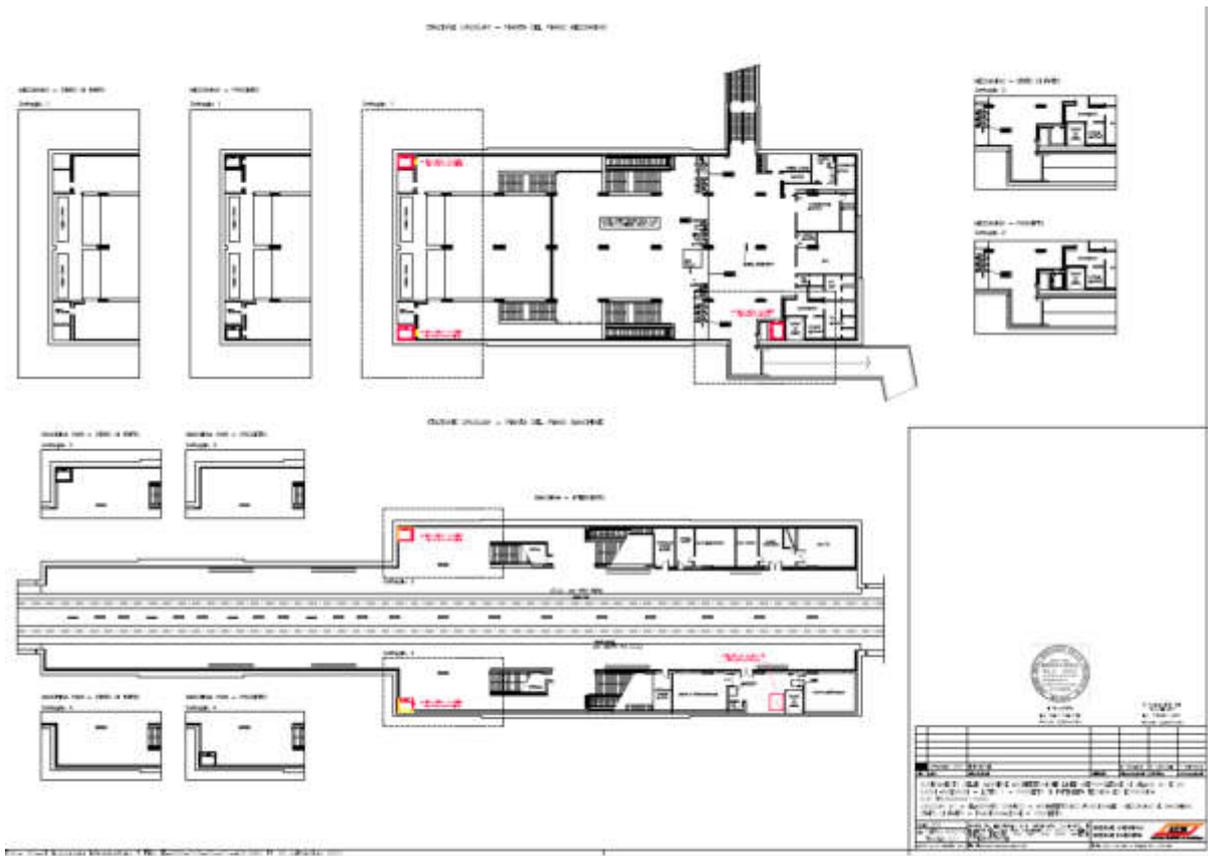






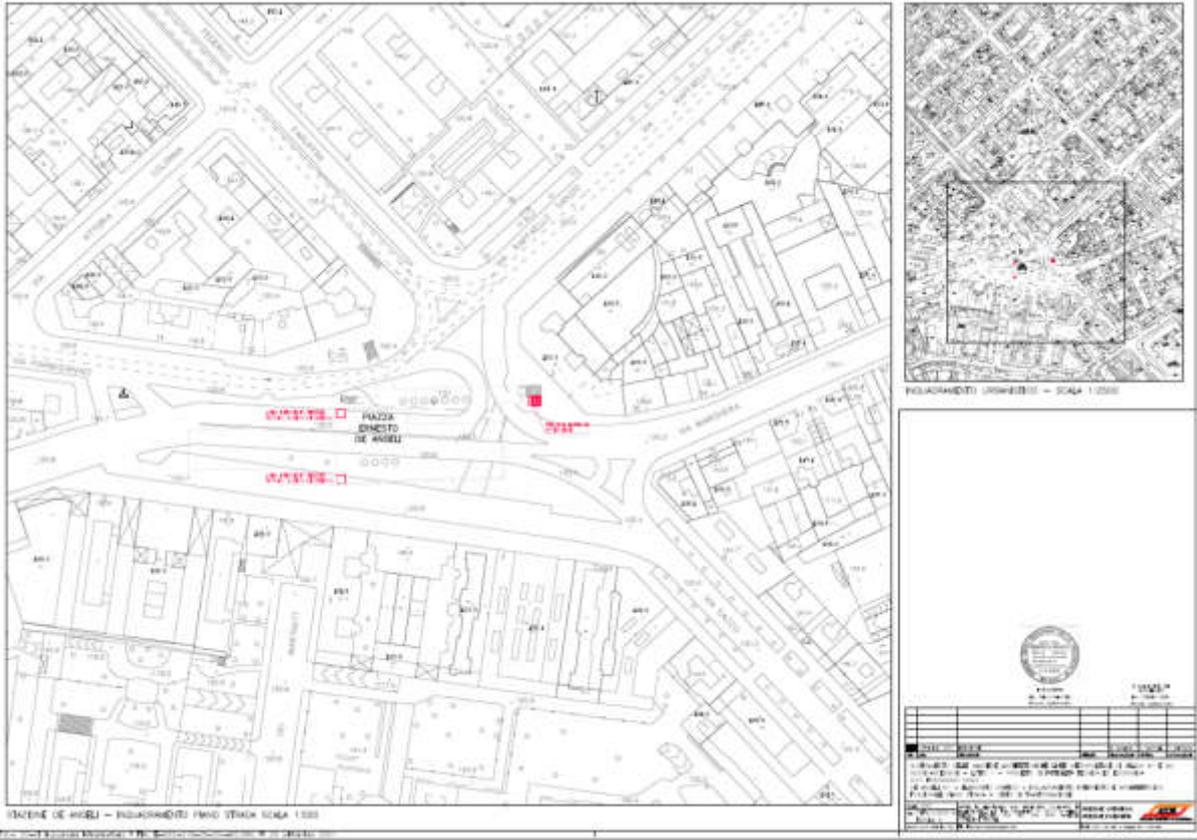
**Uruguay M1**

**Elaborato grafico – inquadramento intervento**



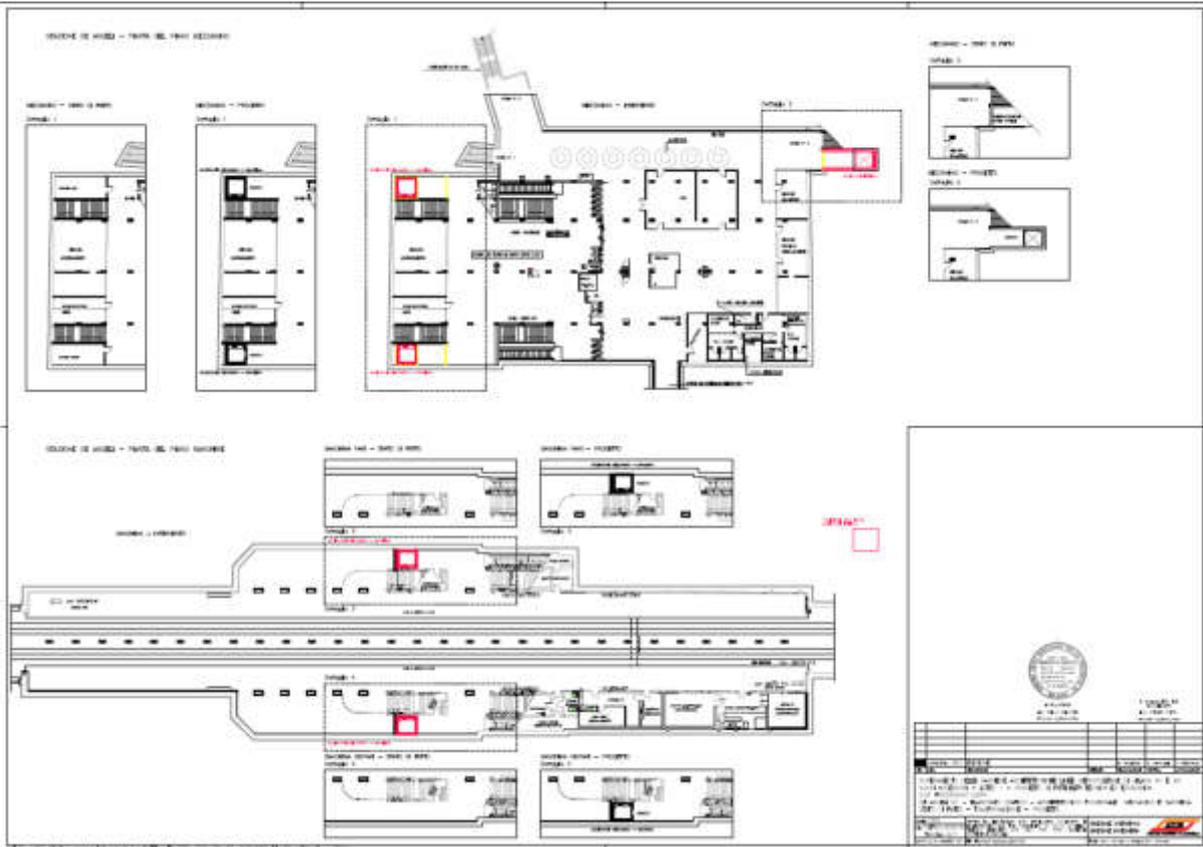
**Uruguay M1**

**Elaborato grafico – inquadramento intervento – stato di fatto – trasformazione – progetto**



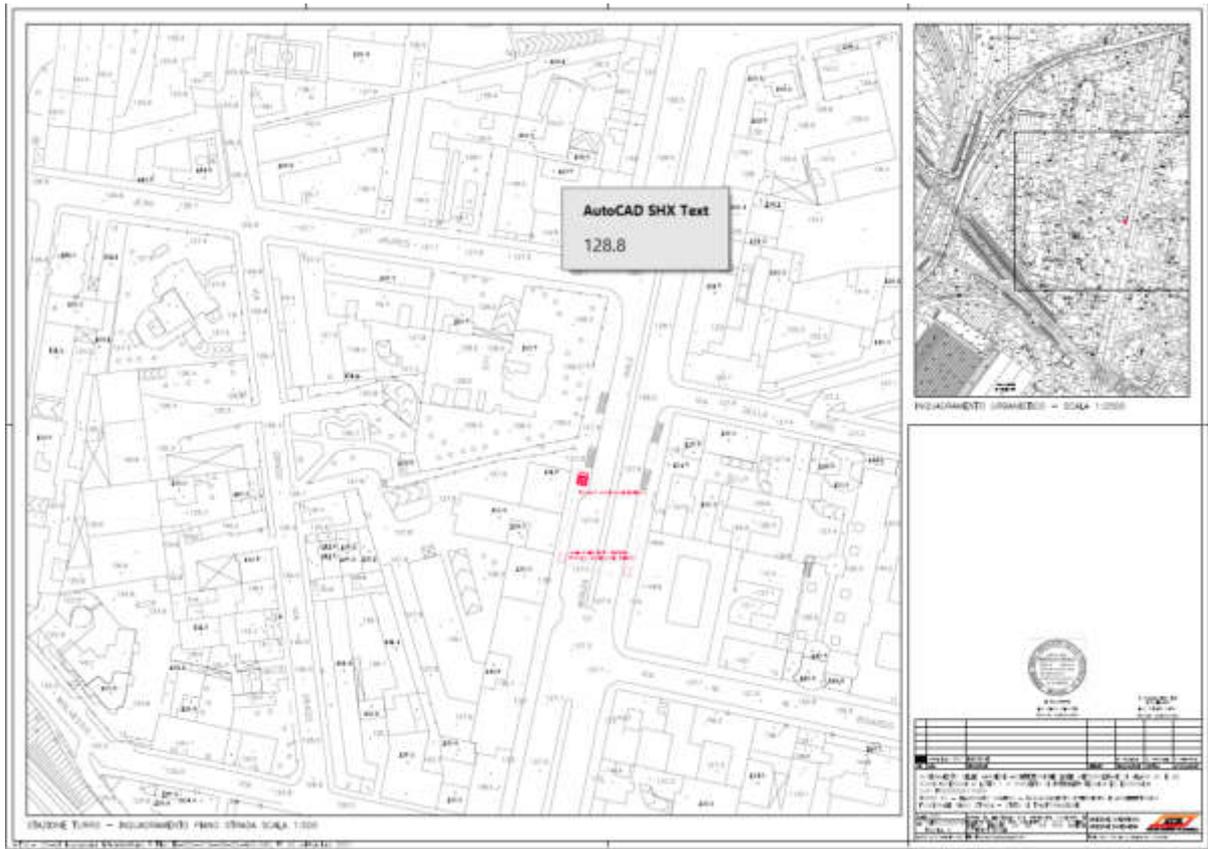
**De Angeli M1**

**Elaborato grafico – inquadramento intervento - Stato di trasformazione**



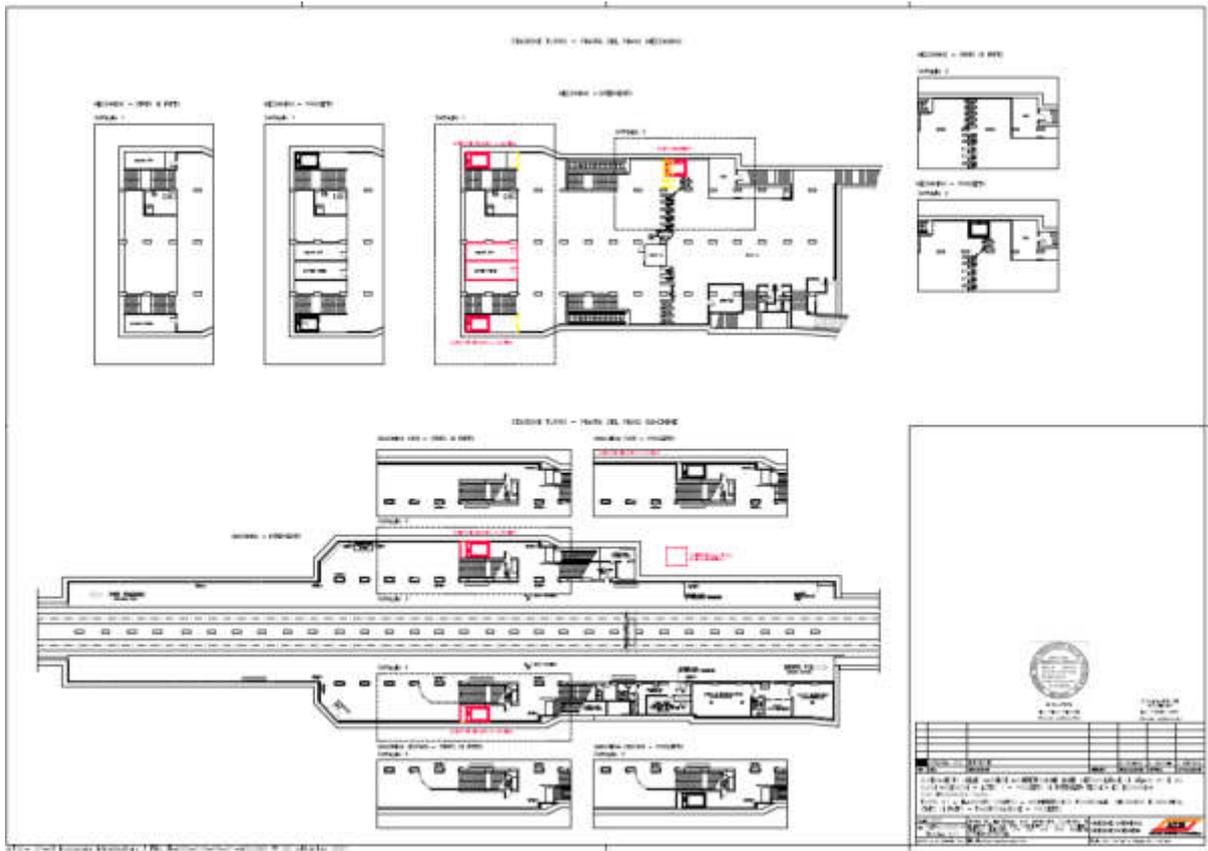
*De Angeli M1*

*Elaborato grafico – inquadramento intervento – stato di fatto – trasformazione – progetto*



**Turro M1**

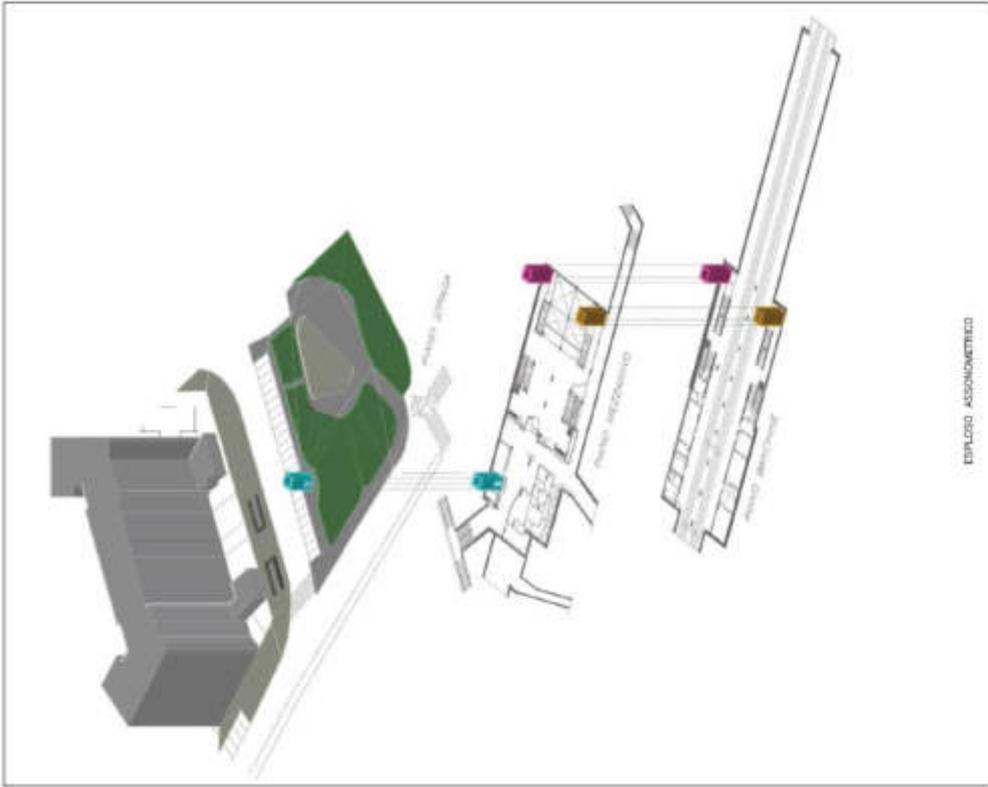
**Elaborato grafico – inquadramento intervento - Stato di trasformazione**



**Turro M1**

**Elaborato grafico – inquadramento intervento – stato di fatto – trasformazione – progetto**





EDIFICIO ASSONOMETRICO

***Esploso Assonometrico***

# Planimetrie e foto

## Metropolitana Milanese - Sant'Agostino

INQUADRAMENTO REGIONALE

INQUADRAMENTO - SCALA 1:1000

INQUADRAMENTO - SCALA 1:2000

PRODOTTORE	PROGETTISTA	PROGETTO							

**NOTE:**

1. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).

2. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).

3. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).

4. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).

5. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).

6. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).

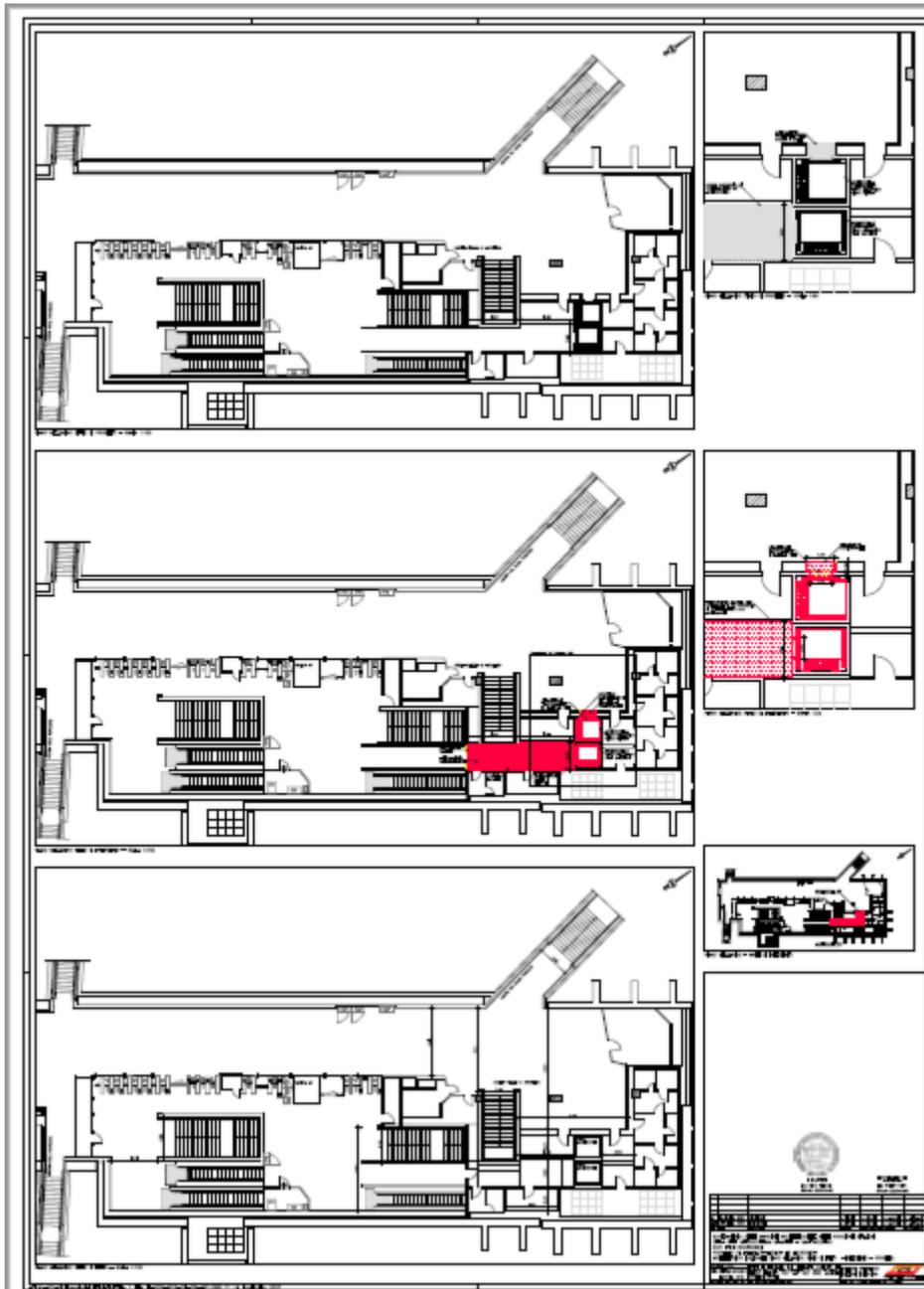
7. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).

8. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).

9. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).

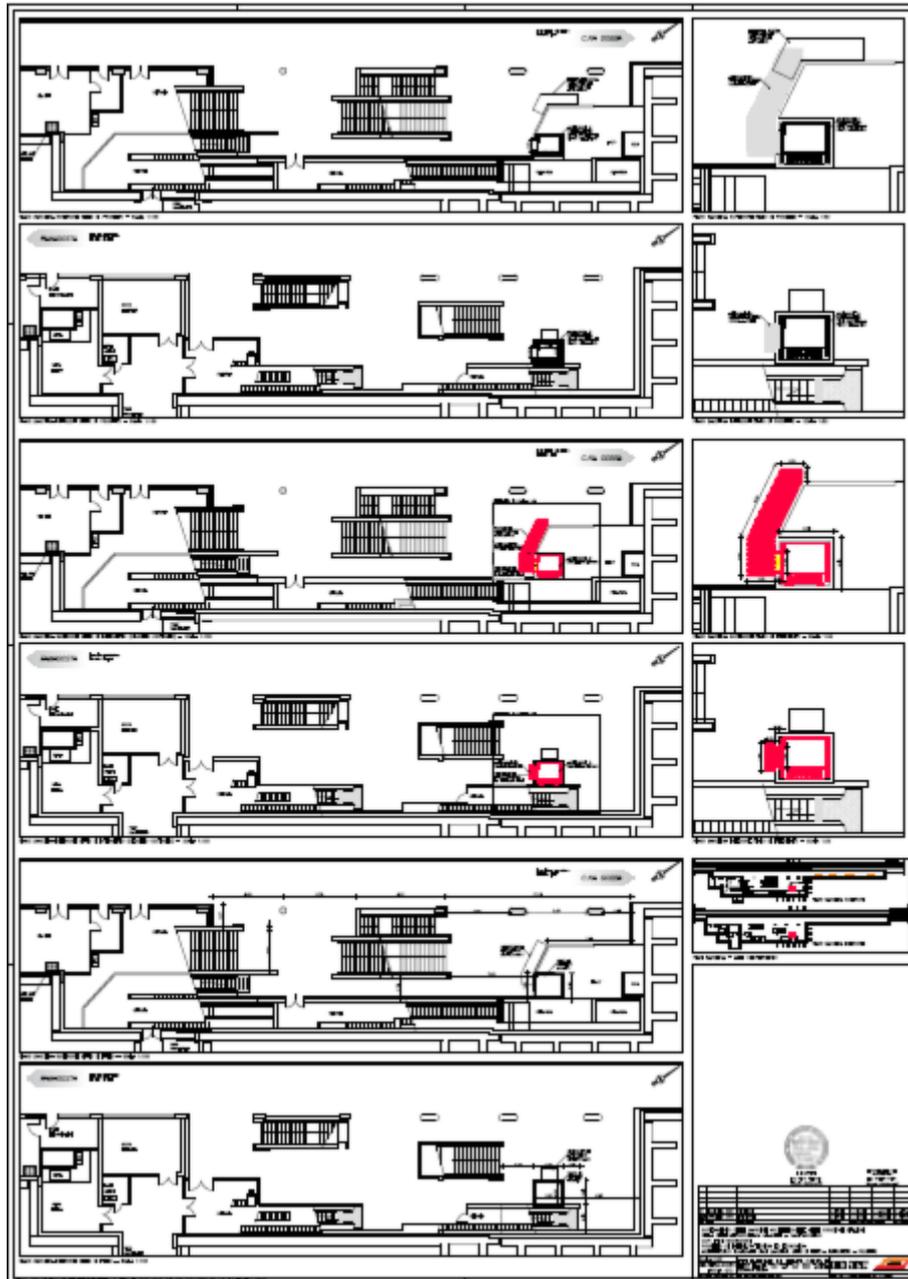
10. LAVORI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO MILANESE - LINEA 5 (SANT'AGOSTINO).





*Sant'Agostino*

*Piano Mezzanino - Stato di fatto – Intervento*



*Sant'Agostino*

*Piani Banchine - Stato di fatto – Intervento*

STATO DI FATTO PARCO DELLA LAMBRETTA - B45B22000040001





**STATO DI FATTO EDIFICIO VIA CADUTI IN MISSIONE DI PACE - B42J2200000004**







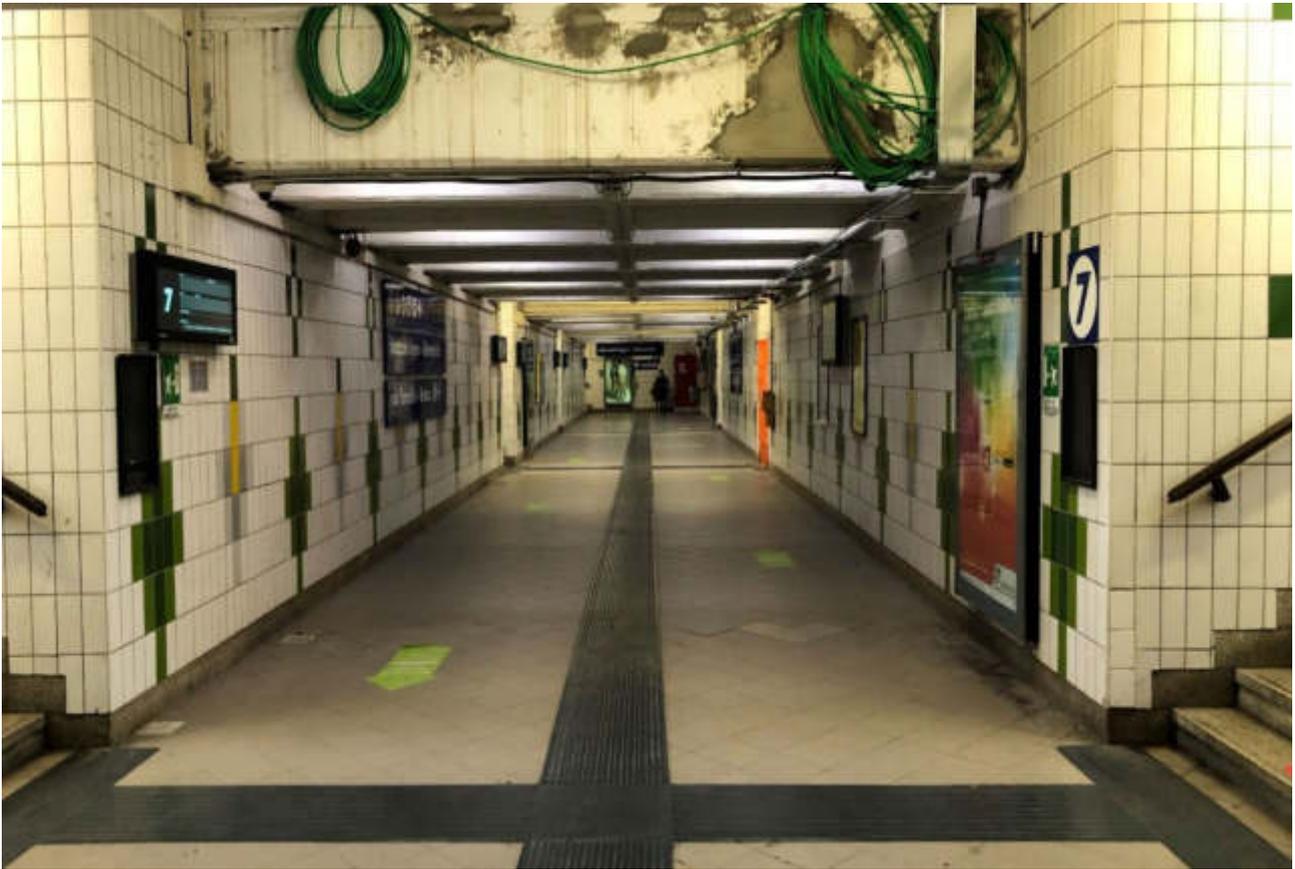






STATO DI FATTO STAZIONE DI MILANO GRECO PIRELLI – CUP J57J19000030001





STATO DI FATTO STAZIONE PORTA GARIBALDI – PIAZZA SIGMUND FREUD CUP J57J19000030001





STATO DI FATTO STAZIONE DOMODOSSOLA PIAZZA FILELFIO – CUP E47H22000580001





STATO DI FATTO STAZIONE BOVISA – CUP E47H22000590001









**STATO DI FATTO GARIBALDI M2 – CUP F47H22000460004**



STATO DI FATTO LAMBRATE M2 – CUP F47H22000450004





STATO DI FATTO SESTO RONDÒ M1 – CUP F41111000330004





STATO DI FATTO STAZIONI M1 E M2 – CUP F47G22000190004

TURRO



URUGUAY



DE ANGELI



SAN LEONARDO





**STATO DI FATTO BANDE NERE M1 – CUP F41I11000360004**





STATO DI FATTO SANT'AGOSTINO M2 – CUP F41I11000500004



