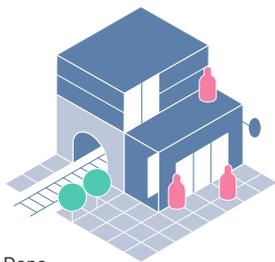
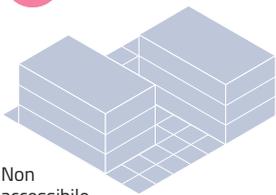


Prima

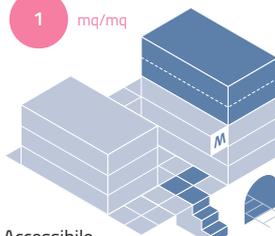


Dopo

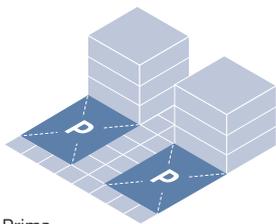
0,7 mq/mq ----- IT -----> 1 mq/mq



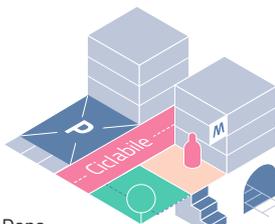
Non
accessibile



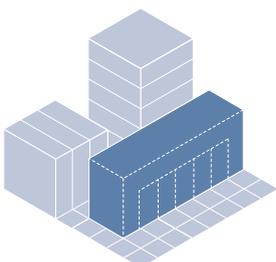
Accessibile



Prima



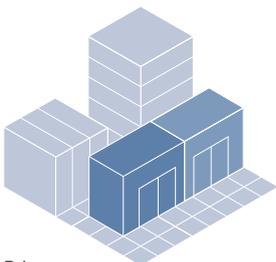
Dopo



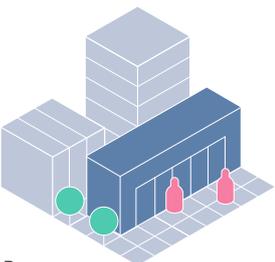
Prima



Dopo



Prima



Dopo

Nodi di interscambio

PdR art.15

Le grandi attrezzature del trasporto pubblico e dell'interscambio occupano oggi spazi recintati, isolati dal resto della città. Rappresentano spesso occasioni di degrado e di insicurezza per gli utenti e gli abitanti dei quartieri entro cui ricadono le infrastrutture. Il Piano prevede regole flessibili per poter instaurare condizioni di urbanità incrementando il mix funzionale, riqualificando lo spazio pubblico, superando le barriere infrastrutturali e migliorando le relazioni con gli ambiti urbani circostanti.

Indici di edificabilità e città accessibile

PdR art.17

Lo sviluppo della città privilegia l'accessibilità assicurata dal trasporto pubblico e disincentiva l'utilizzo dell'auto privata. Questa scelta contribuisce alla riduzione delle emissioni di gas serra e alla realizzazione di nuovi spazi aperti pedonali e verde urbano. Negli ambiti accessibili, lungo la Circle Line, le linee della metropolitana, tranviarie e filoviarie 90/91, è ammesso il raggiungimento di un IT di 1 m²/m² nel rispetto delle regole morfologiche e persino il suo superamento per quote di Servizi sbitativi sociali e/o pubblici altrimenti limitato a 0,7 m²/m².

Dotazione di servizi e città accessibile

PdS art.11

La presenza di buone condizioni di accessibilità garantite da infrastrutture di trasporto pubblico consente la ridefinizione delle dotazioni minime di parcheggi pubblici o di uso pubblico connesse alle trasformazioni urbanistiche. I Piani attuativi e i permessi di costruire convenzionati definiscono le dotazioni in sede di progetto in relazione alla effettiva domanda di sosta indotta ed ai livelli di accessibilità esistenti o proposti dagli interventi.

Grande commercio e accessibilità

PdR art. 30

Le nuove Grandi Superfici di Vendita (GSV), quelle che richiedono più alti standard di accessibilità e di dotazioni di parcheggio, possono localizzarsi esclusivamente in corrispondenza dei "Nodi d'interscambio" della Grande Funzione Urbana, di San Siro e delle Piazze purché coinvolgano direttamente gli spazi relativi ai mezzanini della metropolitana. Il grande commercio può contribuire ad articolare gli usi di quegli spazi oggi dedicati esclusivamente al servizio della mobilità, valorizzando le esistenti condizioni di accessibilità ed interscambio e limitando gli impatti di traffico sui quartieri circostanti.

Adattamento degli spazi del commercio urbano

PdR art. 30

Al fine di consentire il rinnovamento degli spazi commerciali di ridotte dimensioni integrati negli ambiti urbani e l'adeguamento della loro offerta, sono facilitati gli interventi di fusione di due o più unità immobiliari di esercizi di vicinato e/o di medie strutture di vendita, in una ulteriore media struttura di vendita.