

ACCORDO DI PROGRAMMA

AI SENSI DELL'ART. 34, D.LGS. N. 267/2000, PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO, DENOMINATE: "SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONE DI PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARTE DEGLI SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE SAN CRISTOFORO", IN CORRELAZIONE CON IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO IN AMBITO MILANESE.

ALLEGATO K BIS

**Addendum del giugno 2017 al documento
"Esiti di un confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali"
del Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani.**

Allegato AdP 2017



POLITECNICO
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
E STUDI URBANI

TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI MILANESI

ESITI DEL CONFRONTO SU ATTESE ED ESIGENZE DEI SOGGETTI LOCALI 2017

COMUNE DI MILANO

Assessorato a Urbanistica, Verde e Agricoltura

Pierfrancesco Maran

Presidenti delle Commissioni Consiliari

Marco Porta

Michela Brambati

DASTU - POLITECNICO DI MILANO

Coordinamento:

Gabriele Pasqui

Gruppo di lavoro:

Elena Fontanella

Davide Fortini

Paolo Galuzzi

Francesco Infussi

Antonio Longo

Laura Montedoro

Corinna Morandi

Claudia Parenti

Paola Piscitelli

Laura Pogliani

Piergiorgio Vitillo

I 9 MUNICIPI DEL COMUNE DI MILANO

Hanno dato il loro contributo tra gli altri:

- Associazioni e gruppi territoriali
Eliante / Rotaie verdi
Associazione cittadini Precotto
Laboratorio Democrazia Partecipata Lambrate
Progetto Lambrate
ViviLambrate
Centro studi TAT
Comitato Nervesa
Rete territoriale Verde festival
Comitato residenti ex Tecnomasio
Partito Comunista Italiano
Associazione Periferie al Centro
EcoMuseo Milano sud
Museolab6
Bei Navigli
Circolo ARCI Bellezza
Associazione Milano Popolare
Comitato Navigli
Poliedra
Associazione naturalista Cornaredo
Comitato abitanti Solari-Tortona
Mandamento S. Cristoforo
Vivi e progetta un'altra Milano
Associazione sportiva Ghisolfa
Osservatorio Marnelli
ItaliaNostra Milano

- Associazioni ed Istituzioni formative
Associazione commercianti P.ta Romana
Associazione Artigiani Milano
Confartigianato Milano
Associazione Periti edili Milano
Studenti Politecnico Milano – corso studi prof A. Boatti
Prof. Nuvolati Università Bicocca
Istituto Vittorini – studenti corso “Alternanza Scuola-Lavoro”

con
Cittadini dei Municipi

SOMMARIO

Introduzione. IL MANDATO DEL 2017

capitolo 1.
IL PROCESSO DI ASCOLTO DEI MUNICIPI

CRONOLOGIA DEGLI INCONTRI

capitolo 2.
VERBALI DEGLI INCONTRI DI MUNICIPIO E MATERIALI GRAFICI

2.1 SCALO FARINI
Stato di fatto
Verbale dell'incontro di Municipio

2.2 SCALO GRECO-BREDA
Stato di fatto
Verbale dell'incontro di Municipio

2.3 SCALO LAMBRATE
Stato di fatto
Verbale dell'incontro di Municipio

2.4 SCALO ROMANA
Stato di fatto
Verbale dell'incontro di Municipio

2.5 SCALO ROGOREDO
Verbale dell'incontro di Municipio

2.6 SCALO PORTA GENOVA
Stato di fatto
Verbale dell'incontro di Municipio

2.7 SCALO SAN CRISTOFORO
Stato di fatto
Verbale dell'incontro di Municipio

capitolo 3.
CONDIZIONI E LIMITI DEL PROCESSO

capitolo 4.
ESITI SIGNIFICATIVI DELLA FASE DI ASCOLTO DEI MUNICIPI (2017)

Introduzione.
IL MANDATO DEL 2017

In seguito all'approvazione, in data 14 Novembre 2016, del documento di indirizzo relativo alla trasformazione urbanistica degli scali ferroviari milanesi dismessi da parte del Consiglio Comunale, l'Assessorato all'Urbanistica Verde e Agricoltura del Comune di Milano ha affidato al Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DAStU) del Politecnico di Milano l'incarico di accompagnamento del processo di ascolto della città, al fine di ricomporre, nel giro di qualche mese, il quadro delle istanze e dei desiderata "dal basso", da portare al tavolo delle decisioni come ulteriore materiale di riflessione per la definizione dell'Accordo di Programma (AdP).

L'incarico ha fatto seguito ad un mandato già svolto dal Politecnico tra il 2013 e il 2014, rispetto al quale la nuova condizione è stata la formazione del soggetto politico intermedio del Municipio, dotato di maggior responsabilità decisionale su alcuni ambiti, coerentemente con il quadro delle politiche di decentramento amministrativo attivate con l'istituzione della Città Metropolitana. A questo nuovo soggetto, la cui componente politica è spesso assimilabile a quella dei decaduti Consigli di Zona, l'Amministrazione Centrale offre la possibilità di un supporto tecnico per la gestione del processo di ascolto della città. La nuova fase di ascolto così avviata con i neo-nati Municipi ha ripreso i temi del mandato precedente (bordi e connes-

sioni, spazi aperti, servizi), aggiungendovi quelli delle funzioni e degli usi temporanei. L'intero processo di ascolto è stato indicato come lo strumento per la formulazione delle delibere di indirizzo sul futuro degli scali da parte dei Municipi.

L'attivazione di tale secondo mandato ha richiesto alcune azioni preliminari al gruppo di lavoro del DAStU, che hanno incluso operazioni quali l'aggiornamento delle cartografie dello stato di fatto dei territori con cui interagiscono gli scali ferroviari e azioni di tipo comunicativo, come la trasmissione ad ogni Municipio di una lettera di invito a comunicare le forme con cui si intendesse attivare la relazione con la cittadinanza.

L'attività di supporto ai Municipi da parte del gruppo di lavoro del DAStU si è articolata in incontri piuttosto diversi, tanto per le sequenze temporali in cui si sono svolti, quanto per la forma che hanno assunto, di volta in volta coerente con la sensibilità espressa da ciascun Municipio. Alcuni Municipi hanno organizzato un solo incontro, nella forma di assemblea o di commissione consiliare, mentre altri hanno sviluppato cicli di incontri sui temi di approfondimento o con categorie di soggetti. Alcuni Municipi hanno voluto sperimentare, poi, forme di partecipazione più strutturate in micro tavoli di lavoro ed altri hanno organizzato, invece, dei sopralluoghi nelle aree oggetto di intervento.

In ciascuno di questi casi, il DAStU ha garantito supporto e presenza, aprendo gli incontri, inquadrando i temi del mandato e le questioni relative agli ambiti su cui era atteso il contributo della popolazione e redigendo i verbali degli incontri.

All'interno dell'incarico ricevuto, il gruppo di lavoro del DAStU ha inoltre collaborato con l'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Milano all'organizzazione di un ciclo di tre incontri a tema su esperienze di altri Paesi rispetto alla rigenerazione di aree abbandonate precedentemente usate come scali ferroviari. L'attività, in questo caso, è consistita nell'impostazione scientifico-metodologica degli incontri, nell'inquadramento del mandato avuto, e, infine, nell'esposizione degli esiti ottenuti dall'ascolto circa i temi di mobilità, connessioni, spazi a verde e qualità dell'abitare.

capitolo 1.
IL PROCESSO DI ASCOLTO DEI MUNICIPI

Ciascuno dei Municipi, inclusi quelli non aventi scali sul proprio territorio, ha definito in autonomia le modalità di convocazione della cittadinanza. Nel caso di incontri pubblici, i Municipi hanno attivato forme ampie di comunicazione, usando strumenti molteplici, mentre per le commissioni consiliari sono stati convocati i soli cittadini iscritti.

Nella maggior parte dei casi si è potuto assistere ad una esposizione lineare di pareri, idee, suggerimenti e timori, spesso con difformità di trattamento delle questioni poste. Questa modalità assembleare ha reso la maggior parte di questi incontri un'occasione per i gruppi e i cittadini intervenuti di includere i proprio interventi nella bacheca delle proposte e chiedere chiarimenti agli amministratori pubblici al termine degli incontri. A questo proposito occorre segnalare che la richiesta posta dai cittadini e dai gruppi organizzati ai Municipi di attivare un percorso di coinvolgimento più articolato non è stata raccolta.

L'azione dei Municipi più inclini ad attivare forme di partecipazione ha invece portato ad incontrare soggetti non presenti nella fase precedente, come nel caso dell'Istituto Vittorini o dell'Università Bicocca, a riprova del fatto che la capacità di scegliere opportune strategie di coinvolgimento avrebbe potuto essere un elemento per

articolare e qualificare ulteriormente i contributi. Su questo versante, a parte casi rari, i Municipi non hanno avanzato richieste di supporto tecnico al DASTU.

L'elaborazione dei verbali sugli incontri svoltisi nei Municipi è stata a totale cura del DASTU. I verbali sono stati realizzati sulla base di appunti presi in loco e delle registrazioni audio degli incontri e sul disegno di immagini iconiche degli interventi. Alla prima trascrizione puntuale, è seguita una fase di rielaborazione, compiuta cercando di identificare categorie di interpretazione e di possibile confronto tra le questioni messe sul tavolo dai partecipanti agli incontri nei differenti Municipi.

In generale, questi materiali prodotti a valle degli incontri e inviati per opportuna verifica e validazione ai Municipi non sono stati riutilizzati e messi a disposizione per l'attivazione di ulteriori incontri di approfondimento.

Ciò nonostante, il gruppo di lavoro del Politecnico ha raccolto e tenuto conto dei documenti prodotti da diversi soggetti territoriali e consegnati in occasione degli incontri di Municipio, spesso quali ulteriore elaborazione di documenti già presentati nella fase precedente, seppur in numero minore.

In rari casi queste proposte sono state

arricchite dalla candidatura degli stessi soggetti proponenti ad assumere un ruolo attivo nella trasformazione (come nel caso del Parco delle Orchidee nell'ambito dello scalo S. Cristoforo).

Il processo ha anche visto l'attivazione di esperienze parallele di coinvolgimento su alcuni scali. Queste hanno riguardato alcuni degli ambiti territoriali ed informato il DASTU soltanto di riflesso, rendendo in tal modo impossibile la registrazione, promuovendo un percorso altro, in qualche caso separato e contrapposto, al processo finalizzato al supporto dei Municipi per la formulazione dell'Accordo di Programma.

La formulazione del programma di ascolto da parte dei Municipi, per le scelte di metodo adottato, ha in ultima analisi portato, rispetto al mandato precedente, ad alleggerire il ruolo della comunità locale per dare maggior peso agli attori e alle rappresentanze politiche.

capitolo 2.
VERBALI DEGLI INCONTRI DI MUNICIPIO
E MATERIALI GRAFICI

marzo

18/02/2017
MUNICIPIO 1
Sala Alessi, Palazzo Marino
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Paolo Galuzzi (relatore); Giorgio Vitillo; Elena Fontanella; Paola Piscitelli; Davide Fortini; Laura Pogliani; Antonio Longo; Francesco Infussi

27/02/2017
MUNICIPIO 2
viale Zara, 100
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Giorgio Vitillo (relatore), Paola Piscitelli

20/02/2017
MUNICIPIO 3
sala consiliare Guido Galli, via Sansovino 9
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Gabriele Pasqui (relatore), Paolo Galuzzi, Giorgio Vitillo, Corinna Morandi, Francesco Infussi, Paola Piscitelli, Elena Fontanella

04/03/2017
MUNICIPIO 3
"Conosciamo lo scalo. Visita allo scalo di Lambrate"

17/03/2017
MUNICIPIO 3
sala consiliare Guido Galli, via Sansovino 9
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Paolo Galuzzi e Giorgio Vitillo (relatori) Davide Fortini, Elena Fontanella

5/04/2017
MUNICIPIO 3
Presentazione esiti workshop FS sullo scalo di Lambrate
sala consiliare Guido Galli, via Sansovino 9
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Laura Pogliani, Paola Piscitelli, Elena Fontanella

28/02/2017
MUNICIPIO 5
Commissione Congiunta Urbanistica - Edilizia- Lavori Pubblici e Verde - Ambiente - Arredo Urbano e Mobilità
sala consiliare, Viale Tibaldi 41
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Laura Pogliani (relatore), Davide Fortini, Paolo Galuzzi, Giorgio Vitillo, Francesco Infussi, Corinna Morandi, Laura Montedoro, Paola Piscitelli, Elena Fontanella

19/02/2017
Passeggiata confronto Porta Genova organizzata da: *EcomuseoMilanoSud; ItaliaNostra Milano; Periferie al Centro; MuseoLab6; BeiNavigli; Base Milano; Municipio 6*

21/03/2017
MUNICIPIO 6
BASE Milano, via Bergognone 34
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Paolo Galuzzi (relatore), Giorgio Vitillo, Davide Fortini, Elena Fontanella, Paola Piscitelli

06/04/2017
MUNICIPIO 6
Commissione dedicata alle linee di indirizzo degli scali di P.ta Genova e San Cristoforo
viale Legioni Romane, 54
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Paolo Galuzzi, Giorgio Vitillo (relatori), Davide Fortini, Paola Piscitelli

10/04/2017
MUNICIPIO 6
Incontro con gli studenti e i docenti del Liceo Vittorini coinvolti nel progetto di alternanza Scuola-Lavoro

28/02/2017
MUNICIPIO 8
via Quarenghi 21
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Gabriele Pasqui (relatore), Davide Fortini, Corinna Morandi, Elena Fontanella, Paola Piscitelli

24/03/2017
MUNICIPIO 7
Commissione congiunta Urbanistica, mobilità e trasporti
via Anselmo da Baggio, 55
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Laura Pogliani (relatore), Davide Fortini, Paola Piscitelli, Elena Fontanella

27/02/2017
MUNICIPIO 9
via Guerzoni, 38
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Paolo Galuzzi (relatore), Laura Montedoro, Elena Fontanella

06/03/2017
MUNICIPIO 9
via Guerzoni, 38
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Gabriele Pasqui (relatore), Corinna Morandi, Elena Fontanella, Claudia Parenti, Paola Piscitelli

aprile

maggio

giugno

24/05/2017
MUNICIPIO 4
Aula consigliare, via Oglio 18
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Gabriele Pasqui, Giorgio Vitillo, Laura Montedoro, Davide Fortini, Paola Piscitelli

10/04/2017
MUNICIPIO 9
via Guerzoni, 38 ore 18-20
Invitati: Coldiretti, Confcommercio, Confartigianato, Il Collegio dei Geometri ed il prof. Giampaolo Nuvolati, docente di Sociologia Urbana dell'Università Bicocca.
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Gabriele Pasqui, Davide Fortini, Elena Fontanella

25/05/2017
SCALIAMO GLI SCALI,
incontro organizzato da comitati per milano, CAM Garibaldi.
Presenti per il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano: Laura Montedoro, Davide Fortini

VERBALE DELL'INCONTRO DI MUNICIPIO 1

DIBATTITO:
TEMI EMERSI
(27 interventi dei cittadini)

18 febbraio 2017
Municipio 1
Palazzo Marino, sala Alessi

GLI SCALI FERROVIARI E IL FUTURO DI MILANO CITTÀ METROPOLITANA. IL MUNICIPIO 1 INCONTRA LA CITTÀ

APERTURA:

Elena Grandi (Vice Presidente del Municipio 1 e Assessore al Verde, Ambiente, Demanio, Casa, Arredo Urbano | Sinistra x Milano):

Insiste sull'impostazione data dal Comune a questo processo di confronto con la cittadinanza: "Un dibattito pubblico, che in fondo si avvicina al débat public di cui parliamo da anni..."

Carlo Monguzzi (Presidente Commissione Consiliare | PD):

- si tratta della più grande trasformazione urbanistica milanese dal secondo dopoguerra;
- possiamo recuperare parte di città prevalentemente vuota;
- parliamo di aree inutilizzate da 15 anni, caratterizzate da degrado e trascuratezza (aree già fortemente e sfruttate, la cui rigenerazione permetterebbe di evitare ulteriore consumo di suolo in altre aree della città);
- che cosa serve a Milano oggi?;
- affrontare il tema delle bonifiche (esempio dello scalo di Rogoredo), FFSS dovrà fornire aree sicure;
- aprire le aree degli scali alla città, essendo altamente accessibili ma poco conosciute;
- la delibera di indirizzo del 14/11/16: documento condiviso con l'opposizione (visione strategica con la Città metropolitana e con la Regione) esprime le linee di indirizzo per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse (slide n.22 della presentazione PPT del Comune);
- definizione della vocazione delle aree, coniugando la visione strategica generale e la risposta ai bisogni locali;
- tema del verde fruibile e attrezzato, incremento della dotazione di verde e messa in continuità del verde (grande parco a Scalo Farini e a San Cristoforo, a misura di bambino);
- quartieri sostenibili=contenimento dei flussi viabilistici;
- mix sociale con priorità a famiglie con redditi minimi, nuclei monoreddito, studenti, giovani lavoratori;
- incremento della previsione di edilizia convenzionata, housing sociale e residenza temporanea;
- che le decisioni avvengano in assemblee come questa e che non è stato già tutto deciso: necessità di costruire dal basso questa riforma ("Questa riforma la fanno i cittadini").

Paolo Galuzzi (Politecnico di Milano): Presentazione

Mattia Ibrahim Abdu Ismahil (Assessore Municipio 1): introduzione al dibattito

MATERIALI A DISPOSIZIONE E INFORMAZIONI FORNITE

- Manca materiale per essere stimolati (L. Sarfatti);
- Bisogna conoscere i vincoli, le risorse, le persone (non solo i soldi): quali orizzonti ci diamo? che vincoli abbiamo? (L. Fabbri);
- Si chiede la diffusione dei materiali elaborati dal Politecnico e altri materiali (Ivan)

ASPETTI PROCEDURALI

- È stata avviata la procedura di aggiornamento del PGT, parallelamente si sta lavorando all'Accordo di Programma per la trasformazione degli Scali Ferroviari (Comune con FS e Regione Lombardia): si tratta di due strumenti paralleli, come verranno messi insieme? L'Accordo di Programma non è riconducibile al nuovo PGT, è uno strumento di variante. L'Accordo di Programma andrebbe ricondotto nel PGT. Il fatto che i due strumenti viaggino parallelamente pone questioni di "dubbia legalità" (E. Battisti);
- il vecchio Accordo di Programma sarebbe stato un disastro, ma oggi si tenta di far riapprovare lo stesso? (L. Caroli);
- sul piano del procedimento l'Accordo di Programma è inutilizzabile per le ragioni esposte da E. Battisti (M.A. Cabiddu);

RUOLO DEGLI ATTORI

- Ferrovie dello Stato è un soggetto pubblico ma la trattativa viene condotta come se si trattasse di un privato (L. Sarfatti);
- Milano ha l'opportunità di mettere in discussione il ruolo di FS, riconfigurandolo come soggetto pubblico (S. Violante);
- FSSU / Comune di Milano: discutibile il fatto che FS stia elaborando contenuti indipendentemente, procedura impropria (E. Battisti);
- FSSU era pronta a quotarsi in borsa e sta aspettando ora che venga approvato il nuovo Accordo di Programma (L. Caroli);
- Milano ha l'enorme opportunità di mettere in discussione quale sia il ruolo delle società pubbliche e dei beni delle società pubbliche. Si trattava di aree strumentali all'esercizio di un servizio, che il Comune se le riprenda. Il Ministro Delrio può essere in questo un alleato utile (M.A. Cabiddu);
- Il problema è capire chi è il committente, soggetto pubblico o privato? deve comportarsi come un soggetto pubblico? Il potere di trattativa dipende dagli strumenti che ci mettiamo in tasca (S. Abruzzese);

TEMPI DELLE TRASFORMAZIONI

- 50 anni? 10 anni? di quale orizzonte temporale stiamo parlando? (L. Fabbri)

SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

- incontri presso i Municipi come occasioni per riconnettere la scala locale con quella territoriale (Tosoni);
- si tratta di occasioni allo stesso tempo locali e della città, ciascun Municipio ha l'occasione di dare un contributo nella definizione dei contenuti: è importante parlare di questo negli incontri presso i Municipi, il decentramento può avere un ruolo molto importante (A. Bruzzese);

MOBILITA' E LOGISTICA

- nella presentazione introduttiva di Monguzzi traspare una scarsa attenzione ai trasporti pubblici (mentre è condivisibile l'attenzione al verde): bisognerebbe invece concentrarsi sull'anello ferroviario

che potrebbe sgravare il traffico di ingresso alla città, una sorta di passante ferroviario di superficie con costi più ridotti (*C. Chambry*);
- *circle line* come occasione per ripensare il trasporto di persone ma anche e soprattutto delle merci a Milano (*Ivan*);
- occasione per ripensare e ottimizzare la logistica urbana, e un trasporto merci meno inquinante (*S. Violante*);

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- serve verde (la Lombardia è tra gli ambiti più inquinati dell'Europa Occidentale), ma probabilmente anche più case popolari (*S. Violante*);
- contatto con il verde senza dover uscire dalla città, verde particolare e fruibile (*Rotaie Verdi*);
- Milano città inquinata, serve verde, no a nuovo consumo di suolo (*G. Ventura*);
- Verde: tema affrontato in maniera del tutto generica nel report del workshop. chi lo ha scritto? (*M. Sacerdoti*)
- esaltazione del verde, ma in questi termini rischia di essere un dato quantitativo e non qualitativo.
- Più verde significa, a parità di indici edificatori, avere più grattacieli, ma così stiamo distruggendo Milano: è necessario contestualizzare l'architettura, basta Beaubourg (*Monici*)
- il verde ha un ruolo fruitivo e uno ecologico/ambientale. Sono stati fatti ragionamenti sulle singole aree ma manca una visione d'insieme: bisognerà guardare almeno alla scala metropolitana. Paesaggio agrario, parco sud: poco connesso e poco percepito dai cittadini come tale, allo stesso tempo è meno costoso dei parchi disegnati. Bisognerà connettere i parchi ferroviari con il Parco Nord, il Parco Sud, il Forlanini... Lavorare su connessioni, sulla rete, sulla qualità della progettazione degli spazi verdi e non rendering con i bambini che corrono nel colore verde (*L. Scazzosi*);
- priorità al verde e alla qualità di vita, attenzione ai bambini (*psicoterapeuta*);
- non abbiamo bisogno di nuove costruzioni: recuperare edifici abbandonati e degradati (*Ivan*)
- attenzione al tema della bonifica (a chi compete?) per non trovarsi nella condizione di S. Giulia, dove si verificò un grande impasse per il tema delle bonifiche (*C. Chambry*);
- dentro agli scali ci sono anche aree funzionali, allo stesso tempo tema della bonifica. Come inserire il verde? (non è un tema solo quantitativo ma qualitativo) Verde di bonifica, agopuntura (*M.C. Treu*);
- importante definire chi si farà carico delle bonifiche: FS o il Comune di Milano? (*Ivan*);

FUNZIONI E SERVIZI

-specializzazione degli scali in funzione della loro vocazione | scali Greco e Lambrate: innovazione e scienza; S. Cristoforo e Porta Genova: valenza turistica, risorse culturali, turismo fuori porta (*M. Casalis*);
-specializzazione: ciascuno scalo è diverso dagli altri (*A. Bruzese*)
-Edifici pubblici, di quale entità? necessità di trasformazioni di altissimo livello (*L. Sarfatti*)
-Zona 1 non può disinteressarsi della questione della trasformazione degli scali, nonostante non abbia scali all'interno del suo territorio. Ricorda a sostegno di questo quanto detto da Francine Houben (Mecanoo) in occasione del workshop sugli scali circa l'arrivare a Milano da Malpensa (*S. Abruzza*);
-si segnala la carenza di impianti sportivi di base nella zona sud del Municipio 8 (*Oldani*)
-chi lavora a Milano abita fuori città, non per scelta ma per necessità. Servono alloggi a prezzi accessibili alla popolazione della città (*J. Gardella*);
-gli scali possono diventare degli incubatori di innovazione, con centri di ricerca su materiali innovativi che diano opportunità ai giovani. Negli scali bisogna recuperare delle centralità dei quartieri, nuove piazze circondate da edifici pubblici (*M. C. Baroni*)
-gli scali dovrebbero ospitare servizi pubblici (*Monaci*)

VOLUMETRIE

- due anni fa non si era entrati nel merito delle volumetrie (nel processo di ascolto). Ad esempio 30.000 mq di slp a Lambrate non sarebbero realizzabili e impedirebbero la formazione di un verde compatto; aspetti da sollevare, si auspica che in questa nuova fase si parlerà anche delle volumetrie da insediare (*M. Sacerdoti*);

- gli scali devono avere una volumetria zero, perché nella città i "vuoti" sono molto importanti (ignoto);
- nella città ci sono circa 200 edifici abbandonati, quando il mercato riparte saranno questi i primi ad essere assorbiti. Negli scali non bisognerebbe costruire;

USI TEMPORANEI

-ci sarà un lungo periodo di gestazione, dunque sarà di grande importanza il tema degli usi temporanei, con un atteggiamento leggero e non vincolante nelle morfologie seppure riconoscibili e individuabili;
-proposta di una cittadella dello sport a Scalo Farini (*Oldani*);
-avamposto delle Aziende agricole del Parco Sud Milano (prevalentemente monoculture): proposta di un mercato all'aperto di 3500 mq presso lo Scalo di Porta Romana per la vendita di prodotti a km 0 (*S. Venace, ass. Commercianti Porta Romana*);

CHIUSURA:

Carlo Monguzzi:

-Il committente è il Comune di Milano, che va alla trattativa con FS. Documento del Comune di Milano sulle funzioni, nei successivi incontri si aspettano indicazioni;
- Allo stato attuale, dal punto di vista giuridico le aree sono di Ferrovie dello Stato (e questo comporta oneri e onori);
-FS dipende dal Ministero del Tesoro;
- I proprietari dei terreni pagano le bonifiche. Quindi FFSS paga le bonifiche;
-L'Accordo di Programma non va bene come procedura? È così comunque, lo strumento non è in discussione;
-I 29 interventi sono "ascolto", non "partecipazione"
-"Abbiamo bisogno di un casino di aiuto";

Pierfrancesco Maran:

-Legittimità del percorso fatto fino ad ora, l'Accordo di Programma come strumento è un fatto;
-interlocutori: FS e Regione Lombardia;
-tema infrastruttura e trasporti: necessità di servizi circolari efficaci, uscire dalla concezione monocentrica;
-per la circle line servono almeno le stazioni di Tibaldi e Romana;
-in riferimento al tema del lavorare a Milano ma abitare fuori: Milano negli ultimi 5 anni ha aumentato la propria popolazione mentre non è stato lo stesso per i comuni di prima e seconda fascia;
-tema spazio pubblico e verde pubblico, d'accordo sulla qualità ma "tra tanto o poco è meglio tanto";
-tema della sicurezza degli spazi verdi;
-tema del piano terra e delle funzioni insediate. Oggi il commercio online (e non più i centri commerciali come invece era successo nel decennio passato) sta svuotando il commercio al piano terra. Va fatta una riflessione su come si fa oggi il piano terra;
-l'Accordo di Programma sugli scali ferroviari sarà fatto entro l'estate (questa tempistica era nel programma elettorale).



VERBALE DELL'INCONTRO DI MUNICIPIO 8

28 febbraio 2017
via Quarenghi 21
ore 18.00-20.00

INCONTRO PUBBLICO SULLA TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI

APERTURA (Saluti introduttivi)

Enrico Fredrighini (Assessore Verde Pubblico, Ambiente, Mobilità, Arredo Urbano, Attività Commerciali e Artigianato, Servizi Civici)

- Avvio di discussione in sede pubblica (che non è detto che debba esaurirsi stasera) sulla trasformazione degli scali ferroviari, pur in assenza di uno scalo prettamente nel territorio del Municipio: questo deriva dal fatto che siamo di fronte a una scelta strategica per l'intera città e per l'area metropolitana. Nel nostro "imbuto" costituito dalla statale del Sempione, via Novara, autostrade e auto-laghi entra circa il 40% del traffico in entrata su Milano.

- Parliamo di un importante recupero, quello delle aree degli scali ferroviari dismessi, e questo significa ricucire pezzi di città che sono rimasti a lungo preclusi ad un uso pubblico, e significa cambiare in meglio, anche da un punto di vista ambientale, di qualità della vita. Ma significa allo stesso tempo pensare al nodo ferroviario di Milano: è una partita che le città europee giocano una volta sola nella storia. Il bilancio ambientale complessivo delle scelte che verranno compiute è un bilancio che dovrà tenere conto di tutti i fattori, che riguarderanno sicuramente le quote di verde. Si è parlato molto e si continuerà a parlare di indici volumetrici, di quote di verde, di servizi pubblici. Ma parliamo anche di funzioni che andranno ad insediarsi in questi scali.

- Quei 600.000 veicoli che ogni giorno entrano in città, lo fanno per raggiungere funzioni disordinatamente sparse sul territorio. Non sempre la localizzazione di poli universitari o ospedalieri ha seguito logiche di abbinamento con la rete di trasporto pubblico.

- Milano ha 14 linee ferroviarie in ingresso che scaricano ogni giorno 250.000 passeggeri. E' un paradosso: Monaco di Baviera ha due linee in meno ma ogni giorno ne trasporta 750.000. C'è dunque bisogno di un investimento in treni, in programmi di esercizio, di investimenti che un soggetto importante come Ferrovie dello Stato (oltre che Trenord) deve fare.

- Si sta giocando in questi giorni un'importante partita sul fatto che oggi c'è un amministratore delegato di FS che a differenza del precedente (Moretti) non pensa solo a cubature, ma che si è accordato che la mobilità su ferro delle grandi aree metropolitane (Milano in primis) può diventare un business per FS e vogliono dunque entrare in questo senza delegare tutto a Trenord. Si sta pensando a un nuovo soggetto in cui entrino FS, Trenord e ATM, ma questa è una partita del tutto aperta che non si sa come si chiuderà ma che dimostra che questa partita degli scali ha attivato una serie di meccanismi e di scelte strategiche che vanno prese adesso.

- Ringraziamenti a tutti gli intervenuti e a Carlo Monguzzi che in Consiglio Comunale, in Commissione ambiente, sta mantenendo vivo questo processo di partecipazione e discussione, che è molto importante perché poi una volta che le decisioni vengono prese, la partita si chiude. Ringraziamenti al gruppo del Politecnico per il lavoro già fatto e per quello che verrà.

Carlo Monguzzi (Presidente della Commissione Ambiente, Comune di Milano)

- Quello che ha detto Fredrighini è la parte importante: non è stato ancora deciso nulla, vogliamo chiedere ai cittadini e ai loro rappresentanti che cosa fare in questi scali: è un processo aperto;

- Sono attualmente spazi essenzialmente vuoti: si può farci delle cose o si può tenerli vuoti. La cosa importante per noi è che siano i cittadini ad indicare che cosa si può fare in questi scali. Non c'è chi decide al posto dei cittadini. E' un processo aperto, che anche dopo d'Accordo di Programma con FS continuerà con i Piani Attuativi: ancora partecipazione dei cittadini, che è importante che ci siano e ci aiutino dando indicazioni.

- Abbiamo costruito una delibera sugli indirizzi generali: che cosa serve alla città di Milano e all'area più vasta che fa capo a Milano e la sua area metropolitana;

- Più verde fruibile (non da guardare): dove si possa andare a stare bene e in sicurezza;

- Non servono case per chi ha tanti soldi (come dice il nostro sindaco), ma servono invece case per gli studenti, per la povera gente, per i nuclei monofamiliari;

- Funzioni: quali funzioni pubbliche insediare negli scali. Lo chiediamo ai cittadini quali sono queste funzioni pubbliche. Campi da calcio per i giovani, orti urbani, posti per la moda, uffici pubblici più trasparenti, centri di ricerca medica? Suggestioni, idee che già erano state raccolte nel 2013-14 ma siamo qui a chiedere di nuovo;

- Bisogna tenere ferme le cose ottime che già c'erano nell'Accordo di Programma (non ratificato): si ricomincia da capo cercando di migliorare;

- Dello Scalo Farini a voi interessa un piccolo pezzo (ma qualsiasi cittadino dovrebbe essere interessato a capire cosa succederà a Scalo Farini), ma previsione di un grande parco, una specie di "central park" come a New York: un'area pari al parco Sempione sarà da destinare a verde (ma un verde sicuro, utilizzabile, vivo);

- Alcuni spunti per ciascuno dei restanti scali. Romana (è il secondo più grande): la cosa più importante è riunire i due pezzi di città; Genova: cuneo nella città; S. Cristoforo: terreno verde e l'idea che ci era venuta è che continuasse ad essere verde, un polmone in più per la città; Greco: zona di entrata, di arrivo, ha grossi problemi di connessione est-ovest, ha orti urbani che saranno forse da spostare; Lambrate: sono necessarie scuole, interventi di funzione pubblica, forse non è utile costruire qui perché ci sono già piani di intervento in corso; Rogoredo: molto piccolo, bisognerà trovare cose intelligenti da fare.

- La maggior parte delle aree degli scali sono recintate e sottoutilizzate da 15 anni (essendo recintate i cittadini non ci vanno, non sanno neanche che esistono). Rigenerarle significa definire una riconnessione, una ricucitura: mettere insieme le parti.

- Lo smog è un problema formidabile per Milano, di qui l'importanza del potenziamento del trasporto pubblico. Dobbiamo approfittare della trasformazione degli scali per potenziare il trasporto pubblico. C'è un pezzo di cintura ferroviaria, che l'amico Borelli della Lega chiama "semi circle line", che gira intorno a Milano che andrà potenziata, andranno fatti servizi di connessione: quale migliore occasione di questa?

- Riferimento alla delibera: visione strategica (8 milioni di cittadini gravitano intorno a Milano); previsione di quartieri sostenibili (costruire al meglio); aumento del verde; mix sociale (no case popolari in periferie e quelle a maggior costo negli scali di pregio);

Gabriele Pasqui (Politecnico di Milano)

- Restituzione di una parte di lavoro che abbiamo già svolto di ascolto sul tema degli scali e proposta di alcuni temi su cui riflettere insieme.

- Nel 2013-14 abbiamo fatto un lavoro di ascolto delle attese e delle aspettative degli abitanti e soprattutto delle loro organizzazioni, associazioni (alcune persone che sono oggi qui le incontrammo già allora) intorno a tre questioni: 1. che tipo di spazi aperti immaginare negli scali. Che tipo di verde, che tipo di parchi, con quali caratteristiche; 2. tema dei bordi e delle connessioni: gli scali stanno in mezzo alla città e il rapporto con quello che sta attorno allo scalo è cruciale; 3. tema dei servizi: quali i servizi

(soprattutto di scala locale, interrogando le associazioni e le organizzazioni era quello l'ambito) che si pensava potessero essere ospitati negli scali: non solo in relazione agli interventi edilizi che si portano dietro i loro servizi ma anche in relazione alle carenze di servizi esistenti dei quartieri circostanti;

- Processo di ascolto: le fasi (2013-14);

- Lo Scalo Farini, nel quadro degli scali ferroviari, è per collocazione uno scalo molto rilevante, per dimensione è enorme. E' uno scalo in cui, rispetto ad altri, l'accessibilità diretta dal servizio pubblico non è elevatissima. Per entrare in Scalo Farini dalla Metropolitana la fermata più vicina è Cenisio (M5) o se no Garibaldi o Lancetti del passante (da Garibaldi a piedi è un bel pezzo). E' uno scalo in cui ci sono problemi di accessibilità locale, pur avendo una elevatissima accessibilità metropolitana perché è prossimo a Garibaldi, che è uno dei luoghi più accessibili dell'intera area milanese.

- E' importante riferirsi al fatto che il lavoro che aiutiamo i comuni a fare è legato ai contenuti della delibera del Consiglio Comunale di cui ha riferito il consigliere Monguzzi.

- Elementi già emersi allora per tutti gli scali. 1. (punto cruciale per Scalo Farini): gli scali sono stati un elemento divisore di parti di città. Le parti di città separate dallo scalo non hanno mai dialogato tra di loro, e un tema fondamentale è che la trasformazione degli scali consente di connettere queste parti; 2. Abbiamo lavorato l'altra volta su funzioni di natura locale ma scali di questa natura e dimensioni sarebbe importante che ospitassero funzioni di natura non locale. Dove mettere funzioni di natura non locale se non in luoghi altamente accessibile? E questo è un tema rispetto al quale vi chiediamo di aiutare i Municipi e l'Amministrazione a riflettere; 3. Integrare il sistema del verde e dei servizi: è un tema centrale in quanto il verde esiste già in prossimità degli scali ferroviari. Si tratta allora di capire come connettere questo verde con quello degli scali; 4. Promuovere e supportare usi temporanei (e anche questo tema per Farini è cruciale. Diciamolo sinceramente: queste aree non si trasformeranno in un mese, in un anno... è un processo che durerà anni e anni; la dimensione di queste aree è tale che non è immaginabile che si trasformino tutte insieme. Conoscete bene situazioni di aree a Milano rimaste in attesa di trasformazione per dieci, quindici, vent'anni, e presumibilmente sarà così anche per parti degli scali. Ma queste aree possono essere da subito parzialmente riconquistate all'uso dei cittadini. Il meccanismo per fare questa cosa sono gli usi temporanei. In questo senso Farini è interessante: all'interno ci sono sia immobili che pezzi stessi dello scalo che in qualche modo potrebbero essere resi disponibili. Sullo scalo Farini ci sono già dei pezzi in cui il verde ha riconquistato lo scalo, ci sono degli enormi capannoni che possono essere riutilizzati e in parte sono già riutilizzati. Sarebbe interessante capire come sviluppare ulteriormente questo tema degli usi temporanei. Il Comune di Milano sta per altro cercando di concludere parallelamente all'Accordo di Programma un accordo con le Ferrovie proprio relativamente agli usi temporanei.

- Vi chiediamo dunque di aiutarci oltre rispetto ai temi di spazi aperti, bordi e servizi, anche sul tema delle ipotesi delle vocazioni di queste aree e degli usi temporanei che vi potrebbero trovare ospitalità.

- Sintesi del lavoro fatto la volta scorsa (tavola Scalo Farini), documento a disposizione. Quali gli elementi principali di questo schema di sintesi: 1. L'altra volta i gruppi che abbiamo incontrato hanno segnalato l'assoluta necessità di costruire uno o più passaggi nello scalo. Oggi il PUMS prevede un passaggio viabilistico all'altezza di Principe Eugenio. C'è forse bisogno di attraversare lo scalo anche più verso il centro, più a sud-est dello scalo e c'è il nodo complicato di accessibilità allo scalo da piazza Lugano (dove c'è un tema di quote, perché c'è il sovrappasso). Dunque come costruire uno scavalco, tenendo anche conto che una quota non piccola di Scalo Farini rimarrà ad uso ferroviario. I progetti dovranno dunque immaginare delle modalità di scavalco di questa area ferroviaria, che sarà importante e che in alcuni punti è larga 30-40 m. 2. Prestare attenzione a fare sì che alcuni elementi che stanno sul bordo dello scalo vengano valorizzati e integrati allo scalo. Alcuni esempi: Villa Simonetta (straordinario esempio di una architettura bella e importante, che aveva un parco che è stato eroso dallo scalo). Come ricostruire un'area verde che possa riconnettersi a Villa Simonetta è un tema molto interessante: come sapete è un luogo importante, occupa la scuola civica di musica. C'è poi già oggi un sistema di verde lineare che corre lungo lo scalo: immaginare un sistema tra verde esistente e verde dello scalo fino ad arrivare quasi a Garibaldi sarebbe molto interessante. 3. Sulle funzioni c'è stato detto che su Scalo Farini non è immaginabile che l'unica funzione insediata sia la residenza. Si tratta allora di immaginare quali ipotesi, quali funzioni, anche in ragione della sua collocazione in un sistema territoriale, che è quello del Nord-Ovest milanese. L'idea era quella di luoghi

della ricerca, del lavoro. Ma bisogna capire come, con quali caratteristiche... 4. I quartieri prossimi allo scalo hanno bisogno di servizi locali. Questi erano alcuni degli elementi che in sintesi spingevano verso: una forte presenza di verde; una presenza di servizi anche locale (non solo di tipo sovra locale); una connessione con il sistema del verde già esistente; attenzione agli ambiti prossimi allo scalo che potevano essere valorizzati dallo scalo. Non dimentichiamoci che dalla parte del Municipio 8 l'accesso allo scalo è molto complesso perché nella zona più verso il centro la divisione tra lo scalo e la città è determinata dal Cimitero. C'è dunque anche il problema di una funzione che non può essere spostata e che divide lo scalo dalla città. Il rapporto tra scalo e Cimitero è abbastanza complesso, anche per via delle regole.

- Tutto il bordo di Municipio 8 è un bordo difficile: chi lo conosce sa che lì si trovano tante piccole funzioni, alcune delle quali pubbliche per altro (le auto comunali ad esempio), che nel momento in cui si facesse una riprogettazione dello scalo dovrebbero essere ripensate. Probabilmente non dovranno restare lì.

- Le strutture all'interno dello scalo potrebbero ospitare una molteplicità di funzioni temporanee (per il tempo libero, per l'artigianato, per il lavoro, per la creatività...). Soprattutto nell'area più prossima all'Isola, o a Lancetti, ma anche nell'area verso Mac Mahon.

- Tutta la zona dello scalo prossima al Municipio 9 ha un fenomeno di fortissima rinaturalizzazione: ci sono una serie di zone, visibili dall'ortofoto, nella quale ci sono alberi magari non di altissima qualità da un punto di vista botanico, ma la natura si è ripresa una parte delle aree. Questo è interessante dal punto di vista degli usi temporanei: in alcuni paesi europei questo diventa la base per riaprire quasi immediatamente l'area, anche per renderla banalmente fruibile (sempre in sicurezza). Questo tema della rinaturalizzazione spontanea è rilevante non per dire che lì ci sarà un bosco ma perché quella può essere un'area in cui sviluppare degli usi temporanei di fruizione che potrebbero portare ad una sorta di prima apertura dell'area in tempi abbastanza rapidi.

- L'amministrazione comunale chiede ai Municipi di articolare questi temi in un documento. Noi siamo a disposizione dei Municipi per sviluppare delle riflessioni insieme che possano poi portare ad un documento che deve però avere natura politica: deve essere la posizione che il Municipio 8 e gli altri municipi consegnano al Comune di Milano per poter sviluppare ulteriormente le proprie riflessioni.

DIBATTITO:

TEMI EMERSI

(3 interventi dei consiglieri, 5 interventi dei cittadini)

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

- Ho partecipato agli incontri di cui si è fatto riferimento nella passata amministrazione e devo dire che l'ascolto non è stato il massimo. Sulla richiesta di mantenere lo spazio a verde non c'è stata speranza che venisse accettata. *(Stefano Limoto)*

ASPETTI PROCEDURALI

- Una domanda al consigliere Monguzzi: quali sono i tempi dei tavoli tecnici? *(consigliere Gargano)*

MOBILITA' E LOGISTICA

- Avete parlato di 600.000 automobili in ingresso a Milano. La macchina la gente deve lasciarla a casa, non deve arrivare fino lì: ci vogliono i mezzi pubblici. Tutta quest'area che era pubblica deve essere riversata ancora nel pubblico per il beneficio del pubblico. Gli scali devono diventare gli snodi di un sistema di interscambio sia per le merci che per le persone. Teniate presente di portare il potenziamento dei mezzi pubblici. Se no poi siamo sempre qui a parlare del PM10. *(Carlo Fioroni, cittadino Municipio 8)*

- Rispetto al tema di ciò che rimane del trasporto ferroviario, FS manterrà questa linea circolare,

questa sorta di ulteriore passante. Si è pensato solo al trasporto persone o c'è qualche idea anche rispetto al trasporto merci? Merci con un sistema di distribuzione intelligente nei vari scali e che consenta magari di usare meno il trasporto su gomma avvalendosi di un trasporto leggero di distribuzione. *(consigliere Gargano)*

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- Una richiesta al municipio: nella delibera che dovrà nascere da questi incontri venga richiesto che soprattutto lo Scalo Farini venga mantenuto a verde con il recupero esclusivamente delle parti già edificate per gli scopi sociali. Come è già stato richiamato prima di invenduto a Milano ce n'è molto (non solo nuovo) e potrebbe essere recuperato, si potrebbe procedere con gli espropri come è stato fatto con i terreni adiacenti allo scalo quando ha cominciato ad allargarsi. Noi abbiamo uno stabile in Municipio 8 in piazza Stuparich che ora non è più vuoto ma lo è stato a lungo (forse perché la proprietà non era interessata a procedere con gli affitti) e si sarebbe potuto utilizzare per edilizia popolare. L'invito è a pensare che Scalo Farini diventi il grande Central Park, perché è in una zona in cui c'è poco verde attorno, e magari le volumetrie che FS sta vendendo come già date per scontate anche con l'appoggio degli assessori competenti mi sembra di aver capito (nel workshop le cose sembravano già fatte e sono stati invitati dei famosi studi di architettura anche internazionali: si immagina che i giochi siano già fatti). Vediamo se siamo capaci come Municipio di spezzare una lancia a favore di chi vuole il verde e basta, e visto che ci sono molti fabbricati recuperiamo quelli per gli scopi sociali di cui era emersa la necessità negli incontri degli anni passati. *(Stefano Limoto)*

-lo sono completamente d'accordo sul riutilizzare lo spazio con l'introduzione del massimo possibile del verde e dei trasporti pubblici. Ma penso che ci sia sotto un problema economico, e che sia inutile nascondere. Sono contrario all'edilizia privata, ma cerco di essere un po' obiettivo. Vorrei sapere: i soldi il Comune li ha per fare queste cose o deve chiederle come contributo a un privato? Volere è una cosa, potere un'altra. Vorrei capire se il Comune ha i soldi per poter fare quello che chiediamo noi. *(Volpi)*

-Approfitta della presenza del consigliere Monguzzi per chiedere un chiarimento (che esula dal discorso sugli scali). Nell'ultimo consiglio comunale di dicembre lei è stato l'unico membro della maggioranza a votare contro l'aumento della cubatura al nuovo centro commerciale di Cascina Merlata, e questo per noi che siamo contro è una cosa positiva. Subito dopo la sua stessa maggioranza, forse indispettita da questo, ha sospeso l'approvazione del regolamento del verde. Sono passati altri due mesi e non è stato ancora approvato: volevo chiedere quando verrà calendarizzato. *(Consigliere Arosio)*

-Pensare ad un'area verde allo Scalo Farini mi sembra l'idea su cui dobbiamo lavorare, tenendo conto dei costi e mettendo assieme i costi con gli interventi che possono esserci di edificazione in quell'area (sia pubblici che privati). Bisogna essere attenti a portare avanti il discorso in modo equilibrato. Scalo Farini (che è il più prossimo a noi) dovrà avere una grande area verde. Pensare che i milanesi possano avere un nuovo parco delle dimensioni del parco Sempione è una occasione che non dobbiamo lasciarci scappare. *(Consigliere Gargano)*

FUNZIONI E SERVIZI

-Tutti gli scali ferroviari devono essere considerati degli spazi a disposizione per la comunità, perché hanno un'origine pubblica. Se c'è bisogno di edilizia la si costruisca (dimostrandone il bisogno) ma se questo bisogno non c'è non si deve fare! L'unica necessaria è un po' di edilizia sociale, perché non si può solo fare la ristrutturazione dell'esistente. Ma il quanto va definito, non in coda al privato. Non c'è bisogno di nessun terziario e di nessun commerciale. Quelli sono scali, sono aree infrastrutturate: se mai dovrò metterci qualcosa si tratterà di servizi di carattere pubblico generale veramente necessari (per esempio mancasse un ospedale zonale sarei il primo a dire di metterlo lì). Ma per il resto le aree devono essere a disposizione. Se non c'è fabbisogno non si deve fare niente: le aree devono rimanere verdi e permeabili, a disposizione della comunità che quando sarà il momento vi inserirà i servizi che le sono veramente necessari. Può darsi anche che non ci siano, e se non ci sono meglio così: facciamo del verde. La proprietà è pubblica, come quella degli Scali che non sono del Comune di

Milano, ma delle Ferrovie. Lo stesso identico problema c'è anche per le Caserme (previsione volumetrica incomprensibile). Poi il problema è grave: abbiamo dovuto fare le vasche di laminazione a Senago, in un comune virtuoso che si era tenuto il verde agricolo perché i comuni vicini hanno edificato ovunque. *(Angelotti: cittadino municipio 8 e associazione Vivi e progetta un'altra Milano)*

PROPOSTE SPECIFICHE PER LO SCALO FARINI

-Abbiamo già presentato la nostra proposta in altre occasioni, tra cui recentemente l'incontro in Municipio 1: che all'interno dello scalo Farini ci sia la possibilità di fare una cittadella dello sport. Abbiamo raccolto e fatto un appello al sindaco (lettera morta) già ad ottobre, perché nella nostra zona (la sud del Municipio 8) c'è carenza di impianti sportivi. Le piccole realtà che fanno promozione sportiva e attività di base si trovano in difficoltà perché devono affittare palestre e strutture altrove. Questo significa spostare gli atleti, muoverci e andare verso la periferia. Il Comune fa la sua parte, che però è limitata al dare il suo contributo alle associazioni sportive che poi vengono impiegate per pagare gli affitti degli impianti che vengono utilizzati per fare la promozione sportiva. Gli unici campi di calcio pubblici presenti nella nostra zona sono: uno dentro alla caserma Montello (inaccessibile), uno dentro al Centro Pavesi, che il comune di Milano ha dato in gestione per 60 anni alla Fipav (associazione pallavolo) che ha rinnovato la struttura, dimenticandosi dell'impianto di calcio a 11 (dopo 60 giorni di siccità, con la prima pioggia era inutilizzabile). La nostra proposta di una cittadella dello sport a Scalo Farini guarda quindi alle associazioni sportive ma non solo: ci sono il polo scolastico vicino al cavalcavia della Ghisolfa, la scuola media Puecher, una scuola primaria che non hanno spazi per l'attività sportiva. Fanno correre i ragazzi attorno agli edifici per farli allenare (non siamo un campus inglese però...). Si potrebbe evitare di trasportarli con pullman all'arena, nel momento in cui una porzione dello scalo Farini fosse adibita a cittadella dello sport. Questo darebbe una risposta concreta alle associazioni sportive, ai poli scolastici e ai cittadini. *(Piero Oldani: cittadino Municipio 8, Associazione sportiva di zona)*

-Interessante la proposta del sig. Oldani di portare a Scalo Farini una cittadella dello sport, ma tutto dipende dalle risorse che noi abbiamo o possiamo recuperare. Attenzione alla reale necessità dei cittadini e che la città ha. *(consigliere Gargano)*

VOLUMETRIE

-Previsioni attuali per scali ferroviari di circa 600.000 mq di slp: è un numero spaventoso se si considera il fatto che allo stesso tempo in città c'è un surplus di edilizia vuota/semi vuota. Ci sono dati di fonti autorevoli (Cresme) che dicono che ci sono 60.000-70.000 alloggi vuoti di qualità energetica scadente (classe G). Lo stesso vale anche per il terziario e il commerciale (circa il 30% sono vuoti, inutilizzati, che non sanno come collocare). C'è poi un terzo elemento su Milano: di suolo permeabile, in grado di assorbire l'acqua quando piove, c'è n'è sempre meno. E in questa situazione qualcuno (e non è Monguzzi perché la delibera è vero che lascia spazio a prospettive diverse) mi sta spiegando che queste aree dovranno coprirsi di 600.000 mq di superficie lorda di pavimento. Mi viene voglia di chiedere chi è che ha detto che deve esserci questa slp e a chi serve. Poi si dice che si farà anche edilizia sociale (non usiamo il termine housing sociale), ma questa edilizia è subordinata al fatto che ci sia qualche capitale privato che venga a realizzare su quelle aree. Ma se questo non succede l'edilizia sociale non si fa. Uno degli argomenti importanti (e che non centra direttamente con gli Scali) è che l'edilizia sociale pubblica non dev'essere alla coda di quella privata, ma deve essere prevista dal PGT. Il prof. Pasqui ha parlato degli incontri del 2013-14 e io avevo assistito. Ma ora nessuno ha messo in discussione il fatto che una volumetria da realizzare c'è. Ma questo è veramente il problema più importante. Ed è ovvio che in un'area lunga e stretta il problema sia un collegamento in orizzontale, ma di questo qualsiasi progettista dovrebbe tenerne conto (non c'è bisogno di chiederlo alla cittadinanza). La povera cittadinanza è per altro venuta ma non sa che lì c'è tutta quella edificabilità consentita e che condiziona fortemente l'uso di uno scalo (ennesima residenza ed ennesimo commerciale). *(intervento 1, Angelotti: cittadino municipio 8 e associazione Vivi e progetta un'altra Milano)*

-Credo ci sia un grandissimo equivoco tra amministrazione pubblica e cittadini che credo andrebbe chiarito, o che forse l'amministrazione pubblica non ha ancora ben spiegato. Tutto ciò che verrà

edificato su queste aree verrà edificato da privati e non dal pubblico. Quando si parla di risorse bisogna considerare che tutte le risorse saranno quelle che verranno generate dagli oneri di costruzione che scaturiranno dalla costruzione di un privato. Quindi tutti quanti saremmo contenti se Scalo Farini fosse un bel parco, ma purtroppo se non si potranno costruire volumi che generano oneri di urbanizzazione, non può essere fatto nient'altro. Quindi purtroppo bisogna anche accettare dei compromessi anche se piacerebbe a tutti collocare funzioni utili al sociale e ai cittadini. Dico questo perché girando nei municipi tutti chiedono e propongono grandi cose di tipo sociale (parchi, piste ciclabili, ospedali, strutture sociali...). Però bisognerebbe chiarire questa questione: le risorse non ci sono da parte del pubblico ma verranno generate dal privato se riuscirà, se avrà convenienza a comprare queste aree e nel costruire. Altrimenti sarà molto difficile. (*Si levano voci del tipo "cosa siamo qui a discutere allora" o "eh ci hai illuminati ora" n.d.r.) (Arch. Ferradini)

CONSIDERAZIONI SULLO STATO DI FATTO

-Veniva richiamato prima il tema della fascia dello scalo Farini interna al Municipio 8, in cui c'è il deposito delle auto usate che forse andrebbe spostato con la trasformazione dello scalo; ma da pochi mesi è stata fatta lì il deposito e l'officina del bikeMi (appena arrivati). Alcune informazioni che magari non tutti conoscono: nello spicchio di Scalo Farini di competenza del Municipio 8 c'è un'area che si chiama San Rocco, perché lì c'è lo Scalo San Rocco, deposito delle locomotive. Per far capire quanto è stato pesante il potere delle Ferrovie: a inizio 1900 per fare il deposito demolirono un piccolo oratorio rinascimentale. Per fortuna hanno staccato gli affreschi e li hanno spostati. Questa chiesetta andrebbe ricordata, almeno con un pannello. Se su Google o Wikipedia digitate "San Rocco alla Lupetta", trovate informazioni sul perché della demolizione. Inoltre sotto il ponte della Ghisolfia c'è una villetta di due piani, abitata da vecchi ferrovieri ormai in pensione che hanno vinto la causa di sfratto contro il Comune di Milano. Testimonianza che andrà ricordata. Un'altra piccola informazione (che non è chiaro se sia leggenda metropolitana o realtà): verso la Dogana, dall'altra parte dello scalo c'è un edificio dove sembra (Wikipedia alla mano) che lavassero le divise dei militari della prima guerra mondiale. E' un po' sgradevole ma è una testimonianza anche quella. (Piero Oldani: cittadino Municipio 8, Associazione sportiva di zona)

-Ogni volta che passo dalla zona Garibaldi vedo il nuovo quartiere sorto al posto delle giostre delle ex Varesine, vedo il bosco verticale (che è stato premiato) e mi domando chi ci abita in quei palazzi e quali uffici che sono andati ad insediarsi lì. Risulterebbe che non tutti siano stati occupati. Lo sforzo che il Municipio e l'amministrazione centrale deve fare è rispondere alle necessità reali della nostra città. (consigliere Gargano)

CHIUSURA

Carlo Monguzzi

-I 600.000 mq di slp sono l'accordo vecchio che è stato bocciato. Le aree sono di proprietà di FS. Dovrebbero avere una funzione prevalentemente a servizio dei cittadini. Stiamo lavorando su questo. Ma è normale che l'azienda venda le aree.

-C'è questa cosa strana per cui reddito a Milano vuol dire costruire case ad affitto medio/alto. Quello che diceva l'architetto Ferradini e gli interventi precedenti: chi mette i soldi. I soldi non provengono solo dagli oneri di urbanizzazione di quello che viene costruito, ma da una contrattazione con le Ferrovie dello Stato. Chi va a contrattare con le Ferrovie dello Stato: l'Amministrazione Comunale nella figura della giunta. L'assessore Maran va a contrattare con le Ferrovie dello Stato. Ma come ci va? Con l'idea che si sono fatti loro o con una idea che costruiamo tutti insieme? Questo è il nodo. Per quanto ho imparato io nella mia carriera da ambientalista, l'urbanistica è sempre contrattazione tra chi ha le aree e vuol vendere, chi le costruisce e l'Amministrazione pubblica. Ma questa contrattazione può essere fatta tra due o tre persone oppure può essere fatta in pubblico. Noi vogliamo giocare questa partita in pubblico. Vogliamo che il Sindaco e l'Assessore Maran vadano a contrattare con FS avendo un'idea di cosa hanno in mente i cittadini, attraverso le loro rappresentanze (Municipi e Con-

siglio comunale). Vengo da una commissione che è iniziata alle 17:30 che parlava proprio di Scali (c'è una commissione ogni 15 giorni).

-Le cose che ci avete suggerito sono preziosissime, sempre tenendo conto che siamo in una fase di contrattazione, che le aree non sono nostre e che non abbiamo un milione di euro da investire. Tenendo conto di quello che ha detto il prof. Pasqui: ci saranno alti costi per le bonifiche (dai 180 ai 200 milioni) e questi sono a carico del proprietario.

-L'idea della cittadella dello sport mi sembra un'idea importante e utile: credo che il consiglio di Municipio ne terrà senz'altro conto.

-Il regolamento del verde è stato sospeso perché abbiamo affrontato il bilancio. E' finito settimana scorsa, e a breve riprenderemo il regolamento del verde. Abbiamo sciolto dei nodi importanti tra noi proponenti e i colleghi dell'opposizione. Mentre il tavolo tecnico è convocato per mercoledì 8 alle 18.00 (di questo se ne sta occupando le commissioni consiliari di urbanistica e mobilità, i Municipi, il Politecnico con l'equipe del prof. Pasqui che ci fa da supporto tecnico e poi c'è un tavolo tecnico i cui membri sono designati dai gruppi consiliari e si riunisce per la prima volta mercoledì 8 alle 18.00).

-Noi vogliamo costruire questo accordo con i cittadini. Ne abbiamo la possibilità. Prima si diceva che è un problema di quattrini; se fossimo ricchi e se fosse nostro metteremmo verde, case popolari e funzioni per i cittadini. Dobbiamo andare alla contrattazione ma dobbiamo andarci con un esercito forte. Se alla contrattazione ci va solo Maran e il sindaco Sala è diverso dal fatto che loro vadano alla contrattazione con un progetto condiviso con i cittadini, condiviso da maggioranza e opposizione (la delibera di indirizzo è stata approvata senza voti contrari quindi è possibile). Costruiamo un progetto e con questo andiamo alla contrattazione: che si vinca o si perda questo lo sapremo.

Due ulteriori interventi da parte dei cittadini:

Oldani: Non scordiamoci che gli Scali Ferroviari e le ex Caserme sono le uniche aree rimaste all'interno della città in zone nevralgiche. La domanda è: ma nello Scalo Farini, al di là delle esigenze di FS e del fatto che debbano rimanere dei binari, si sa se i binari verranno interrati e che linee passeranno di lì? E dove stanno questi binari? (*gli è stata mostrata nuovamente la planimetria. n.d.r) Si potrebbe fare una riunione congiunta con il Municipio 9.

Fabio Luca: Volevo capire lo Scalo di Porta Vittoria (Monguzzi risponde subito che è fuori da questa partita), perché se l'esempio è quello ci spariamo. Vorrei capire che fine farà.

Carlo Monguzzi

Come credo tutti sappiano lo scalo di Porta Vittoria è uno degli scandali più grossi della nostra città. Allo stato attuale è fermo perché ci sono dei contenziosi giudiziari. Spero che emergano in fretta le responsabilità e che i responsabili paghino. Mi spiace davvero di non poter dare notizie.

Enrico Fredrighini

-C'è stato un intervento del sig. Fioroni che secondo me aveva colto alcuni aspetti importanti che dobbiamo cercare di mettere a fuoco per evitare che succeda la stessa schifezza dello Scalo di Porta Vittoria dove avrebbe avuto senso collocare un polo universitario come la Bicocca. Al di là del verde, pensate alla difficoltà che ha avuto il polo Bicocca, raggiunto da studenti di tutta la Lombardia e cosa sarebbe stata come opportunità localizzarlo invece in Porta Vittoria. Io non vorrei ridurre tutta questa discussione che dobbiamo continuare a fare, alla discussione sui volumi di slp (che sono sicuramente importanti). Ma attenzione a quelle 600.000 automobili che ogni giorno entrano a Milano, soffocandola. Negli ultimi 10 anni la zona di Milano che più densamente ha triplicato i volumi esistenti è stata la zona Garibaldi, dove si è ridotto il traffico perché la stazione Garibaldi è il più importanti hub del ferro tra linee suburbane e metropolitane dell'intera regione Lombardia (più della stazione centrale). Dunque limitare il discorso, in modo un po' primitivo, a quanta slp faccio rispetto al verde, ecco volevo dire che nella partita da un punto di vista ambientale deve entrarci (e spero che questo entri nella contrattazione) anche questo discorso dell'investimento di FS sul nodo di Milano. Non possiamo mettere queste aree alla pari delle caserme, perché queste hanno una cosa che le caserme non hanno:

i binari. Valore strategico fondamentale. In più spingere FS a fare questo tipo di investimenti significa incrementare il valore ambientale della città ma anche degli scali stessi (con le plusvalenze potrebbero essere costruite un paio di stazioni). Vuol dire davvero che un soggetto pubblico, che dovrebbe avere come business l'investimento sulla mobilità su ferro pubblica decide di investire dove c'è un bacino di 7/8 milioni di utenti che si muovono intorno a quest'area e che decidono di investire su quella che è la loro missione. Questo aumenta anche il valore di questi scali.

Consigliera Bertinotti

-Ringrazia per gli interventi interessanti e significativi.

-Tuttavia la cosa che mi sconvolge di più, proprio perché ci abito vicino, sono i mq/mc assolutamente vuoti delle case attorno al Portello, attorno Casa Milan e in piazza Amendola. Non si può continuare a costruire case per poi lasciarle vuote. Questo è per me uno scandalo incredibile. A Casa Milan ci sono ancora le gru intorno alle case, e sono assolutamente vuote. Lo stesso per il punto in cui inizia il sottopasso Gattamelata. Alla sera ci saranno forse quattro appartamenti accesi, e lì sono migliaia gli appartamenti. Si deve ragionare su questo. Di cattedrali nel deserto intorno alla mia zona non ne voglio più.

TAVOLA DELLO STATO DI FATTO DELLO SCALO FARINI AL 2017

LEGENDA :

SERVIZI E CITTÀ PUBBLICA

-  amministrazione
-  giustizia
-  sicurezza e protezione civile
-  infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente
-  università e ricerca
-  istruzione
-  cultura
-  servizi sociali
-  salute
-  attrezzature sportive
-  culto
-  verde pubblico esistente
-  verde pubblico di previsione
pertinenze indirette
-  fronte commerciale
-  aree di proprietà pubblica
-  fabbricati di proprietà pubblica

MOBILITÀ

-  rete ciclabile esistente
-  rete ciclabile di progetto
-  nuove connessioni

VINCOLI E PRESCRIZIONI

-  immobili con prescrizione di tutela
diretta artt. 10 e 11, indiretta artt. 45, 46, 47 del dlgs 42/2004
-  rinvenimenti archeologici e zone sensibili
-  fascia di rispetto cimiteriale 200 metri
RD 27.07.1934 n.1265, L 166/1922, Reg. RL 9.11.2004 n.6
-  parco agricolo sud milano

TRASFORMAZIONI

-  piani in itinere
-  ambiti di trasformazione (PGT)
-  scali: aree in dismissione
-  scali: aree strumentali
-  spazi aperti riqualificati
-  assi viari riqualificati



scuola el. G. Leopardi

ex palazzo delle poste

RFI Sottostazione elettrica

Scuola el. Rinnovata Pizzigoni

Scuola media Puercher

Bottomi

Centro sportivo San Gaetano

San Gaetano

Soc. coop. Tennis Master

Pronto intervento emergenza

erma Montello

Polizia locale e Prov. di Milano

Villa Simonetta

FER servizi

Ufficio elettorale

Deposito auto Polizia Municipale

Ufficio auto pubbliche

Piccola scuola di circo

Centro Diurno Disabili Ferraris

Area tecnica PGT

MM5

Agenzia delle Dogane

Agenzia delle Entrate

Scuola media Giovane Rosa

Cimitero Monumentale

Settore servizi funebri

San Giuseppe della Pace

Ospedale pediatrico Buzzi

Santa Maria di Lourdes

Deposito ATM

Vigili del fuoco

Fabbrica del Vapore

MM5

Scuola el. Ferrante Aporti

STOVO

MM5

Progetto GIOAJON

Chiesa S. Antonio da Padova

Istituto suore Stimmaline

Istituto medico Kiba

Mensa francescana

RSA e CDI

Asilo nido Maurizio Quadrio

R

MM2

Garibaldi FS

27 febbraio 2017
sede di Via Guerzoni n. 38(ore 19.00-21.30)

**COMMISSIONE N. 5
EDILIZIA, URBANISTICA, LAVORI PUBBLICI**

Ordine del giorno:

- 1) Comunicazioni del Presidente della Commissione;
- 2) Scalo Farini. Area dismessa da riqualificare: idee e progetti in evoluzione. Saranno presenti il prof. Paolo Galuzzi, la prof.ssa Laura Montedoro e la dott.ssa Elena Fontanella che presenteranno il percorso di ascolto fatto tra il 2013/2014 dal gruppo del Politecnico di Milano e gli obiettivi e i contenuti di questa nuova fase.

APERTURA

Giuseppe Lardieri (Presidente del Municipio 9)

Interviene in risposta ad una domanda sollevata dai consiglieri in merito all'organizzazione dell'incontro pubblico sul tema della Trasformazione degli scali ferroviari, alla presenza dell'assessore Maran, in programma per il 6 marzo: il motivo per cui non è stata ancora data comunicazione e conferma dell'incontro consiste nella ricerca di una sede attrezzata più capiente (rispetto alla Sala Consiliare di via Guerzoni 38), che non è stata però trovata: con ogni probabilità l'incontro aperto al pubblico sarà confermato nella sala di via Guerzoni 38. E' stato fatto un tentativo di organizzare l'incontro del 6 marzo all'interno dello Scalo Farini stesso ma non è stato possibile per l'assenza del riscaldamento e per motivi di sicurezza ("dal punto di vista della location sarebbe stato utile fare questo incontro all'interno dello scalo Farini").

Agostino Rancati (Presidente della Commissione n.5 - Edilizia, Urbanistica, Lavori Pubblici)

*N.d.R.: L'intervento è incentrato sul solo scalo Farini (non viene fatto alcun riferimento dal Consigliere Rancati allo scalo Greco-Breda).

- "Piccola premessa, leggendo la varia documentazione che ho trovato sia in internet che attraverso la documentazione del Comune di Milano".

- Presentazione dei dati dimensionali dello Scalo Farini (652.000mq circa, si tratta dello scalo dalla superficie più estesa dei sette scali ferroviari di Milano).

- Breve sintesi dell'iter della discussione istituzionale, incominciata nel luglio 2005 (Accordo quadro per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse e potenziamento del sistema ferroviario milanese tra il Comune di Milano e il gruppo Ferrovie dello Stato).

- Ambito di trasformazione in gran parte occupato dallo Scalo Merci Milano-Farini, comprensivo di un

tratto della linea ferroviaria Milano-Varese e Milano-Malpensa; descrizioni del contesto, dell'accessibilità e dei bordi dello scalo Farini.

- Interventi di trasformazione urbana lungo la direttrice NordOvest-SudEst: area Garibaldi-Repubblica, le aree di Bovisa e Bovisa Gasometri, il parco di Quarto Oggiaro, Cascina Merlata, le aree di Expo, polo della Fiera.

- All'interno dell'ambito in dismissione si trovano immobili storicamente legati allo Scalo Merci: quelli della Dogana, dell'Intendenza di Finanza e delle Poste.

- Tema della ricomposizione dei margini urbani interni al tessuto edificato. Si tratta di fronti estesi, mancanza di attraversamenti per più di 2 km (tra ponte Bacula e ponte di via Farini), profondità della parte centrale dello Scalo Farini di 500 m.

- Gli scali costituiscono elementi di separazione tra parti significative della città e causa di degrado per i tessuti circostanti. La trasformazione di queste aree apre a inedite prospettive delle dinamiche della città.

Paolo Galuzzi (Politecnico di Milano)

- Abbiamo preparato una piccola presentazione che potremo ripetere in occasione dell'incontro organizzato dal Municipio 9 con l'assessore Maran (6 marzo), esteso ai cittadini, per mostrare il lavoro fatto nel 2013-14 e capire quale può essere ancora il nostro contributo in questa fase.

- Convenzione (2013-14) finalizzata alla definizione di linee di intervento per la trasformazione degli scali, basate sul riconoscimento dell'apporto progettuale delle comunità locali, delle associazioni, dei cittadini.

- Il lavoro di confronto e ascolto si è concentrato su tre questioni tra loro connesse: spazi aperti, bordi e connessioni, servizi e attrezzature.

- Una precisazione: non si è trattato di una attività di progettazione partecipata; farò vedere dei disegni sintetici che non rappresentano un progetto per gli scali.

- La trasformazione degli scali costituisce una grande occasione per Milano: si tratta di aree centrali (si dice talvolta che alcune aree sono periferiche ma se guardiamo alla estensione reale di Milano, anche alla sola Città Metropolitana, queste sono risultano tutte piuttosto centrali, nel cuore della Milano novecentesca).

- Geografia ampia e diversi contesti: diverse forme e dimensioni, che vanno riconosciute: la forma e la dimensione degli scali condiziona necessariamente i contenuti, quello che si potrà fare.

Scalo Farini è lo scalo più ampio tra gli otto dell'AdP: con i suoi 62 ettari, rappresenta da solo metà dell'offerta complessiva degli spazi di trasformazione; tra le aree oggetto di interesse per il Municipio 9 c'è anche lo scalo di Greco-Pirelli, con una dimensione di 7,3 ettari.

- Su cosa lavoriamo in più oggi rispetto al precedente lavoro, quali sono i punti di partenza: l'AdP non ratificato (iter molto lungo richiamato precedentemente) e la Delibera del Consiglio Comunale dello scorso novembre. Lo strumento dell'AdP, nell'ultima versione non ratificata, tentava di esplicitare meglio i benefici pubblici derivanti dalle plusvalenze delle trasformazioni all'interno degli scali, il tema delle bonifiche, delle connessioni, delle nuove stazioni, dell'housing sociale, i benefici per le comunità locali, e proponeva una procedura unitaria garantita dallo strumento dell'accordo. L'altro riferimento è la delibera del Consiglio Comunale (novembre 2016, che ha trovato un consenso unanime), che individua nuovi e ulteriori orientamenti, quali il tema dell'accrescimento delle aree verdi, il tema delle vocazioni funzionali e il tentativo di costruire all'interno di ogni scalo un mix funzionale virtuoso.

- Una precisazione: negli incontri precedenti è stato sollevato più volte il tema del rapporto tra AdP e la nuova variante in itinere del PGT. Osservazione giusta per quanto riguarda lo scenario strategico di una trasformazione di questo tipo. Dal punto di vista delle questioni in gioco, il tentativo che era stato fatto con l'ultimo AdP (avendo questo strumento una natura negoziale) era quello di slegare questo accordo, appunto di carattere negoziale, da uno strumento invece regolativo come il PGT. Questo può essere ancora un elemento interessante. Non sono due strumenti che devono entrare in contraddizione. Il PGT vigente già incorporava la questione degli scali almeno come dimensione strategica.

- Temi ricorrenti nel lavoro precedentemente svolto, ben rappresentano le dimensioni che abbiamo di fronte quando ci occupiamo di questi scali: cerniere importanti a scala territoriale, luoghi per localizza-

zione di nuovi servizi, occasioni per definire ricuciture urbane, porte tra diverse parti di città e quartieri, luoghi per l'integrazione sociale e ambientale, polmoni verdi, luoghi per sperimentare una mobilità alternativa e la mobilità lenta...

- Cosa sollecitiamo oggi attraverso il nuovo lavoro, anche a partire dalla delibera del Consiglio comunale che fissa le linee guida: un aggiornamento del lavoro precedente, provando a tornare sui tre temi (bordi e connessioni, spazi aperti, servizi) e aggiungendo la definizione della questione delle funzioni e il tema degli usi temporanei (che possono essere d'aiuto nell'accompagnamento nel tempo dei progetti di trasformazione degli scali).
- Usi temporanei (vanno progettati), non significa utilizzare le aree per poche settimane o pochi mesi, ma significa accompagnare un processo di lunga durata.
- Obiettivi e contenuti del nostro mandato.
- Esiti del lavoro su Scalo Farini e Greco-Breda.

Marco Porta (Comune di Milano, Responsabile Settore Urbanistica)

Richiama l'attenzione della Commissione Consiliare su tre aspetti:

- AdP in corso di rivisitazione su impulso del Consiglio Comunale che con la delibera del 14/11/16 ha dato una serie di linee guida fondamentali per la ripresa del percorso. Aspetti qualitativi richiesti alla nuova fase di approfondimento, ma anche a livello quantitativo incremento sostanziale del verde e del mix sociale rispetto al precedente AdP;
- E' partita questa nuova fase di ascolto, su impulso del consiglio, di aggiornamento del lavoro molto approfondito del 2013/14, già allora seguito dal gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano (per il Municipio 9 l'incontro più importante sarà quello del prossimo 6 marzo): aggiornamento importante e ritenuto necessario;
- La fase in cui ci troviamo avrà grande attenzione da parte del Consiglio Comunale e delle Commissioni congiunte (che si riuniscono ogni quindici giorni). Se il processo si concluderà positivamente, come l'amministrazione si augura, ci sarà poi una successiva fase che dovrà proseguire l'ascolto e l'attenzione verso le istanze del territorio: Débat public (così abbozzato nella delibera) anche nella fase di predisposizione dei veri e propri Piani Attuativi: i progetti sono demandati alla necessaria pianificazione attuativa, non sono nell'AdP.
- Alcuni aspetti più tecnici, oltre alla fase di ascolto: ci sarà un documento di visione strategica cui l'amministrazione sta lavorando, che accompagnerà l'Accordo (non era presente nella scorsa definizione). Questa commissione e il Municipio saranno nuovamente chiamati ad esprimersi in maniera più dettagliata nella fase della definizione del Piano Urbanistico. Fase istituzionale accompagnata da un continuo ascolto: è un processo. Fasi di ascolto, fasi concorsuali, fasi di definizione e approvazioni (sentito il Municipio sarà poi di competenza del Consiglio Comunale).

DIBATTITO:
TEMI EMERSI

(6 interventi dei consiglieri, 5 interventi dei cittadini)

MATERIALI A DISPOSIZIONE E INFORMAZIONI FORNITE

- Richiesta di entrare in possesso della documentazione presentata da Paolo Galuzzi e del dossier esito della fase d'ascolto del 2013/14 (capogruppo Femminino)(intervento 3, consigliere Indovino);
- Utile e preziosa la presentazione del lavoro svolto dal Politecnico di Milano, ma manca il riferimento a Ferrovie dello Stato (Corini, cittadino mun.9);
- Richiesta di informazioni aggiuntive: quali sono i vincoli? Ci sono edifici vincolati?(consigliere Melone);
- I workshop (quello sugli scali come quello su Caserma Mameli) offrono la possibilità di fare sopralluoghi all'interno di queste aree e rendersi conto del loro attuale stato (la Caserma Mameli è ridotta

molto male). Bisognerebbe fare dei sopralluoghi sugli scali per rendersi conto dello stato delle cose, anche solo di come si pongono alla nostra vista (De Paoli);

- Richiesta del pdf e dei disegni del Politecnico (e fa riferimento anche a studi sull'area dei gasometri e della caserma Mameli) (consigliere Gismondi);

ASPETTI PROCEDURALI

- Precisazione tecnico/politica: la Delibera del 14/11/2016 non è stata votata all'unanimità, ma ci sono stati tre voti di astensione del Movimento 5 stelle per alcune criticità (non c'è stato completo assenso) (capogruppo Giannotti);
- La collaborazione del Politecnico di Milano con il Comune procede bene? (capogruppo Femminino);
- Auspicato l'ingresso dei "corpi intermedi" nella riflessione sulla trasformazione degli Scali: Sindacati, Assolombarda, Confcommercio (De Paoli);
- Come si concilia il lavoro del Politecnico con gli esiti del Workshop di FS? (Cislalghi);
- C'è un livello di collaborazione tra specialisti (Politecnico), cittadini e amministrazione. Ma bisogna capire chi fa cosa: cosa fanno i Municipi, e cosa fa il Comune? Il Politecnico fa proposte o analizza istanze? La valutazione delle aree deve essere allargata e condivisa con gli altri Municipi (il 2 per Greco-Breda, l'8 per Farini) (consigliere Ceppa);

RUOLO DEGLI ATTORI

- I terreni demaniali sono stati dati a Ferrovie negli anni '30, e sono poi diventati di proprietà privata. Sala ha avviato di nuovo il discorso sugli scali, ma il workshop di dicembre è stato indetto da FS-sistemi urbani, che porterà a cinque progetti delle archistar. Doveva iniziare per primo il comune! (cittadino mun.9);
- Bisogna interfacciarsi necessariamente con i Municipi limitrofi: per Greco con la zona 2 e per Farini con la zona 8 (bisogna capire come ad esempio lavora la zona di Bodio, per fare un esempio, guardare alla presenza di Villa Simonetta, del Cimitero Monumentale) (consigliere Melone);
- Scalo Farini e lo Scalo Greco-Breda interessano tre municipi e non solo il Municipio 9 (Gismondi);

TEMPI DELLE TRASFORMAZIONI

- La Delibera di novembre 2016 dice che entro fine luglio si firmerà l'Accordo di Programma. Perché? Ora non c'è urgenza, c'era nel 2005 per chiudere l'accordo parallelo con Cassa Depositi e Prestiti sull'housing sociale (intervento 4 Corini, cittadino mun.9);
- I tempi di consultazione devono essere allungati, se no si riduce la possibilità di ascolto: devono essere dilatati fino alla fine del 2017/inizio 2018 (intervento 10, Fiorani);

SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

- Tre sono le grandi sfide che interessano il Municipio 9: Scalo Farini, Caserma Mameli, Bovisa Gasometri (Scalo Greco-Breda sta un po' a margine ma si tratterebbe della quarta area di trasformazione). Ci vuole un'idea dello sviluppo complessivo di questi ambiti di trasformazione: necessità di avere una visione strategica unitaria. Bisogna evitare che in queste aree vengano insediate eccellenze senza avere un quadro preciso di ciò che c'è intorno (consigliere Indovino);
- Il destino dell'area Expo, della Goccia di Bovisa, di p.le Lugano, di Scalo Farini è da valutare guardando a tutte queste aree insieme, così come è impossibile pensare allo scalo Greco-Breda senza ragionare della previsione della Città della Salute sulle aree Falk (consigliere Melone);
- Le aree (scalo Farini e Caserma Mameli) avranno un forte impatto sulla Milano del futuro, ma che città sarà Milano? Quanti abitanti prevediamo? Ne avrà 3 milioni o resterà sui numeri attuali? Perché nel secondo caso non servono nuovi insediamenti abitativi (Cislalghi);

MOBILITA' E LOGISTICA

- E' di fondamentale importanza raccordare Milano metropolitana e il centro con mobilità su ferro, e ripensare il trasporto e la distribuzione delle merci (consigliere Melone);
- Importanza della rete di collegamento circolare, che si auspica sia allo studio (De Paoli);

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- Abbiamo visto segnati sullo scalo di Greco-Breda gli orti urbani, ma quali terreni sono disponibili a questi usi e quali invece richiedono bonifiche? (consigliere Melone);
- Le aree verdi presenti negli scali possono o non possono essere recuperate? Hanno bisogno di bonifica? (Melloni);
- C'è bisogno di verde compatto, fruibile e tangibile, a scala locale e sovra locale: questa zona ha pochissimo verde. Quasi 2/3 della superficie di Scalo Farini andrebbe destinata a verde (Fiorani);

FUNZIONI E SERVIZI

- Si tratta di trasformazioni che condizioneranno i prossimi decenni. A che cosa devono servire? Prima esigenza: ridurre l'inquinamento atmosferico (con Pechino e Shanghai, l'area milanese è tra le più inquinate del pianeta), e questo significa progettare bene la mobilità futura e ridurre al massimo l'uso di automobili; seconda esigenza: aumentare il verde. L'amministrazione sarebbe dovuta partire da questi due temi! Ma questo a FS non interessa (sta aspettando di quotarsi in borsa) (Corini, cittadino mun.9);
- Importanza del riequilibrio territoriale e ambientale come pensiero strategico (consigliere Melone);
- Bisogna pensare a poli per la logistica; riflettere su vincoli, opportunità e caratteristiche di ciascuno scalo. Nelle aree degli scali potrebbe trovare luogo un museo delle Ferrovie (anche come attività temporanea). Lo scalo Farini è uno dei pochi posti a Milano dove è ancora possibile vedere l'orizzonte e i tramonti, bisogna preservare questi spazi e il loro valore strategico (consigliere Melone);
- Bisogna dare lavoro, per fare questo il tema della trasformazione degli Scali dovrebbe coinvolgere più discipline, senz'altro quelle economiche (anche gli architetti e gli urbanisti ma non esclusivamente) (Cislaghi);

PROPOSTE SPECIFICHE PER LO SCALO FARINI

- Sul verde si è detto molto. Bicocca è un'esperienza fallimentare. Che cosa bolle in pentola sugli insediamenti produttivi nello Scalo Farini? Se verranno insediate solo case e verde non c'è servizio di prospettiva (consigliere Indovino);
- Bisogna pensare a chi produce lavoro e portarli negli Scali. Centro imprese, insediamenti produttivi, mercati coperti. Mini città satellite (De Paoli);
- Al workshop sugli scali si è parlato di valorizzare l'esistente, anche quello che gravita all'intorno degli scali. Presenza di Villa Simonetta, il cui parco è stato inglobato da Scalo Farini. Si potrebbe pensare ad un auditorium, a servizi per fare musica, a sale prova. Riflettere sul potere attrattivo e aggregativo della musica (Melloni);
- Per quanto riguarda l'attraversamento est-ovest dello scalo Farini, se si tratta di un attraversamento stradale aumenterebbe l'inquinamento. Si deve pensare ad un attraversamento ciclo pedonale o al massimo a un tram o filovia (Fiorani);
- Si potrebbe pensare sui bordi a residenze per studenti (molto carenti a Milano, che ha la popolazione universitaria tra le più alte d'Italia), purché non si tratti di edifici alti (Fiorani);
- Milano ha sempre più turisti, Scalo Farini potrebbe far leva su questa vocazione turistica e accogliere strutture turistico/alberghiere, centri per il divertimento che potrebbero dare lavoro ai giovani, e vendere prodotti che attirino i turisti (Gismondi);

VOLUMETRIE

- Bisogna fare un ragionamento a parte per ciascuno scalo. Farini è così grande che non si può

chiedere a tutti che cosa desiderano, si rischia che ci sia un po' di tutto. Va bene fare una fase di brain-storming ma quanto può essere poi effettivamente realizzato? (consigliere Ceppa);

- Il precedente AdP prevedeva per Scalo Farini un indice di Utilizzazione territoriale pari a 0,86 mq/mq. Questo indice deve essere ridotto perché se no ci saranno costruzioni alte attorno al verde e quindi traffico e inquinamento (Fiorani);

USI TEMPORANEI

- Apprezzamento per il tema degli usi temporanei (come transitorio, per raggiungere un obiettivo), va fatto uno sforzo di flessibilità (Cislaghi);
- Grande importanza strategica e sperimentale degli usi temporanei, che però non devono essere legati solo ai grandi eventi, come ad esempio "piano city" (Melloni);

CHIUSURA

Marco Porta

Chiarimento sulla procedura (non è un chiarimento politico) e sui ruoli: ruolo di indirizzo assunto dal Consiglio con la deliberazione e con le Commissioni Consiliari, ruolo della Giunta e particolare dell'assessorato, e supporto del Politecnico di Milano (implementazione dell'ascolto, che viene svolta in questa fase e che supporta gli uffici nel trasferire gli esiti dell'ascolto all'interno del Documento di visione strategica, compito assegnato più propriamente agli uffici tecnici). Si tratta di ruoli distinti da quello del Workshop di Ferrovie.

Usi temporanei: tema presente nella delibera del consiglio. Dalla delibera partono gli uffici per declinare il Documento di visione strategica, è il punto di partenza (non il workshop ma la delibera del Consiglio). Il documento di visione strategica sarà elaborato con il supporto del Politecnico di Milano.

Paolo Galuzzi

Alcuni chiarimenti limitati al ruolo che svolgiamo (non chiarimenti politici che alcune domande sollecitavano, che non possiamo dare).

Importanza della sottolineatura del direttore Porta sul processo: sarà un processo lungo. Il nostro ruolo è di ascolto, di accompagnamento e di prima composizione delle idee che emergono (anche divergenti, come sul mercato di Lagosta, dove c'era un'ipotesi di ampliamento del mercato stesso nell'attuale posizione e una di sdoppiamento con riferimento a due localizzazioni (come veniva ricordato).

I nostri non sono finora disegni che prefigurano soluzioni progettuali univoche, non possiamo parlare di progettualità partecipata: è la rappresentazione di alcuni elementi proposti nel dibattito, che a diversi livelli di definizione e scala si dispongono all'interno di questo processo lungo di ascolto. Mettere insieme una capacità di visione e diversi orizzonti progettuali che interessano questa zona e la città futura è una responsabilità politica, è una responsabilità di visione strategica, ma anche queste suggestioni parziali stanno dentro una processualità. L'impostazione, la programmazione e la pianificazione delle tante opportunità di trasformazione che quest'area pone devono essere collocate dentro un tempo lungo di cui tenere conto, dove nulla può essere fissato una volta per tutte e costituire condizione per altre trasformazioni. Le trasformazioni vanno accompagnate e seguite nel tempo: esiste anche la fase di gestione dei processi di trasformazione che è decisiva.

Il nostro ruolo è quello di mettere insieme tutte le istanze che vengono proposte in questi incontri, tematizzarle e sistematizzarle al meglio (per esempio le vocazioni funzionali, che rappresentano scommessa più difficile). Anche il lavoro dei Municipi (attraverso il documento richiesto) dovrà trovare una sintesi, una selezione e ordine dal punto di vista delle priorità, in cui il lavoro di stasera può costituire un passaggio utile.

Bonifica per parti o bonifica complessiva? Elemento emerso anche nell'ascolto su Bovisa. Un aspetto utile da discutere nelle fasi successive e in quelle di gestione dei piani attuativi.

Non sappiamo quali saranno gli esiti del workshop di FS, ma questi contributi dovranno ad un certo punto incrociare il lavoro che il Comune sta svolgendo su vari tavoli e nelle Commissioni. Il ruolo dei Municipi rimane determinante, così come quello del Consiglio Comunale, nell'orientare le scelte per Milano e per gli Scali che saranno ritenute più corrette. Una precauzione: non definire tutto subito, ma individuare i fondamentali dell'Accordo che servono per coordinare i passaggi successivi. La Delibera è il riferimento per selezionare gli elementi in gioco su cui si costruisce la revisione dell'accordo. Lavoro 2013-14 è da aggiornare: alcune cose maturano, alcuni progetti vanno avanti. Bisogna essere adattivi e seguire questo processo.

Agostino Rancati (*Presidente della Commissione Edilizia, Urbanistica, Lavori Pubblici*)

Sono emersi spunti importanti, come l'importanza di tenere in considerazione non solo lo Scalo Farini ma gli ambiti di trasformazione del Municipio. Fascia che dall'area Expo porta allo Scalo Farini. Lo Scalo in questione ha dei punti fissi, più di 2km separano due aree di Milano, ci sono poi vincoli storici, il Monumentale a ridosso dello scalo, Villa Simonetta. E' importantissimo considerare lo sviluppo della mobilità.

Oltre all'incontro con l'assessore Maran faranno altri incontri coinvolgendo il servizio AMAT, che si occupa di mobilità e trasporti.

Giuseppe Lardieri (*Presidente Municipio 8*)

Ringraziamenti.

Processo che segue da sempre. Ma poche volte viene fuori un paletto da cui non si può prescindere: le aree sono di proprietà delle Ferrovie. Conosciamo la storia, si trattava di aree pubbliche che sono state cedute a Ferrovie, ma ora giuridicamente il proprietario delle aree è Ferrovie. L'Accordo di Programma prevedeva l'impegno di Ferrovie a fare questa famosa Circle Line, e oggi questo non è venuto meno. Ma per farla devono arrivare dei soldi da qualche parte come scomputo oneri per la costruzione di qualcosa. Personalmente mi piacerebbe moltissimo avere un grande central park però mi rendo conto che Ferrovie non lo permetterebbe perché l'accordo si fa tra una o più parti, non da soli. Su questo punto dovremmo intenderci: tutti vorremmo metterci di tutto nello scalo Farini ma il rischio è che sia un insieme di cose che non servono. Dobbiamo avere la capacità, insieme ai cittadini, ai tecnici, ai professionisti, agli urbanisti, i sociologi, di costruire qualcosa che possa servire nel complesso. A Greco qualcosa di più puntuale, mentre se penso a Scalo Farini e alla Goccia non posso fare a meno di fare un discorso complessivo, globale anche con gli altri Municipi. Sforzo di non essere egoisti (evitare l'atteggiamento "non nel mio giardino").

Questo percorso però non si può fare in quindici giorni o in un mese. E' un processo lungo, focalizziamo anche la nostra attenzione sull'uso temporaneo (ma in Italia mi hanno insegnato che non c'è nulla di più definitivo del temporaneo, dunque bisogna stare attenti). Si parlava di Villa Simonetta e avevamo elaborato un progetto per fare quello che veniva richiamato prima: sale di incisione. Usiamo il tessuto che c'è attorno: dobbiamo sapere cosa c'è e cosa manca. Va bene l'aumento del verde, continuo e non a pezzettini (che non servono a nulla). Questi incontri servono e ne dobbiamo fare molti.

Milano è una città sempre più turistica. Focalizziamoci su questo. Possiamo portare i turisti anche in quest'area? Come? Pensiamo a che cosa potrebbe attrarli lì. Quando è stata pensata piazza Gae Aulenti erano tutti contrari, poi invece è stato un polo attrattivo (noi c'eravamo in quel processo, attivamente). E' il punto più fotografato, più visitato, dove vengono girati più film, e dunque vengono attratti nuovi turisti.

A chi non piacerebbe vivere nel verde e senza smog. Da Ferrovie bisogna pretendere che i soldi che man mano vengono presi vadano investiti in trasporto pubblico: dobbiamo pretendere che venga scritto nel nuovo Accordo di Programma.

Senza nulla in cambio le Ferrovie non ci daranno quel pezzo, a meno che lo Stato non se ne faccia carico (era una teoria dei colleghi 5 stelle che chiedeva allo Stato di comprare i terreni e dare questo polmone a Milano). E' una possibilità anche questa, ma bisogna partire da un punto fisso: è proprietà privata, anche se Ferrovie dipende dal Ministero del Tesoro, ma devono prendere dei soldi per costruire l'infrastruttura della Circle Line. Questo dobbiamo sempre tenerlo in mente e su questo comincia-

6 marzo 2017
sede di Via Guerzoni n. 38
(ore 19.30-22.00)

COMMISSIONE "URBANISTICA - EDILIZIA- LAVORI PUBBLICI"

APERTURA

Giuseppe Lardieri (*Presidente del Municipio 9*)

Saluto introduttivo

Agostino Rancati (*Presidente della Commissione "Urbanistica - Edilizia- Lavori Pubblici"*)

(*N.d.R.: Anche stavolta l'intervento è incentrato sul solo scalo Farini e nessun riferimento viene fatto allo scalo Greco-Breda.)

Saltiamo subito al punto 3: l'oggetto all'ordine del giorno è lo scalo Farini: che uso temporaneo e definitivo dell'area dismessa?

Stasera abbiamo qui l'Assessore Maran e il Professor Pasqui, ai quali passerei la parola.

Pierfrancesco Maran (*Assessore a Urbanistica, Verde e Agricoltura - Comune di Milano*)

- Il dibattito ha avuto una ricaduta importante un anno e mezzo fa quando l'accordo è stato portato in Consiglio e non ratificato. Lo strumento che intendiamo usare è l'AdP, di cui fanno parte il Comune di Milano, le FFSS attraverso Sistemi Urbani e la Regione Lombardia. C'è un altro soggetto recentemente entrato (non lo nomina, n.d.r.)?

- (Excursus sugli scali): Nella zona prossima allo scalo Romana, diversamente dal solito, è più importante quello che c'è in periferia che quello che c'è in centro. Per lo scalo Porta Genova il tema è come si riconnettono i Navigli con il quartiere della moda, anche con una funzione pedonale. (Cita il progetto Rotaie verdi: 3/4 della fauna e della flora urbana di Milano sono presenti dentro gli scali. Lo scalo di Greco è una rottura laterale della città e uno dei temi è quello dell'attraversamento verso il centro. Per lo scalo Lambrate, il tema collegato è anche il futuro dell'area di Città Studi.

- Un elemento importante è il fatto che la riqualificazione non è a costo 0, avendo noi anche intenzione di potenziare l'ossatura ferroviaria, che richiede dei lavori rilevanti. Inoltre, nessuno degli scali è in condizione ad oggi di rientrare nella tabella A, per i parchi, per cui occorreranno delle bonifiche.

- Di converso, sono aree che hanno un potenziale importante perché sono fortemente accessibili.

- Il tema della rete ferroviaria è importante ed essenziale. Milano parla da anni della circle line. Tutti i documenti di pianificazione la contengono. Ad un certo punto bisognerà cambiarle nome altrimenti gli amici leghisti continueranno a dire che è una semi circle line.

- Il progetto prevede la densificazione delle stazioni presenti e incremento dei numeri di treni. Se il futuro di Milano è quello di città metropolitana, la rete ferroviaria diventa un elemento essenziale. Il tratto sud della rete ferroviaria milanese è già più "predisposto" a questo uso. (...) C'è uno studio che dimostra che una volta potenziate le stazioni di Tibaldi e Romana questo tratto della rete sarà in grado di avere un incremento a 6 treni l'ora. Certo, non è un servizio all'altezza della metropolitana,

ma è ugualmente dignitoso. A nord, la progettazione è più complessa anche per via della sovrapposizione dell'alta velocità. I passaggi per la circle line sono di natura tecnologica. Servono investimenti, ad esempio per la stazione di Stephenson + incremento di stazioni. Va poi agevolato l'interscambio con la metropolitana e vanno migliorate le condizioni di alcune stazioni; in tal senso sono previsti gran parte degli investimenti. La rete ferroviaria, quindi, è un bel pezzo del progetto.

- Essendo questa la trasformazione più importante del decennio per Milano, dobbiamo farla discutendo bene tutti i passaggi. Abbiamo deciso non di partire da zero, buttando via 10 anni di lavoro, cosa che non avrebbe avuto senso (cita l'Amministrazione Moratti e quella con De Cesaris e poi Balducci assessori, n.d.r.). Noi stiamo lavorando per sintetizzare nuovi punti (i 6 riquadri della solita slide, n.d.r.) per la stesura di un nuovo accordo.

- Questi devono essere pensati come nuovi quartieri.

- Gli scali ferroviari sono un'occasione per aumentare il verde, che però non si misura solo in mq ma deve essere un verde fruibile. Gli interventi previsti sono superiori al 50% delle aree degli scali, per cui queste aree devono essere percepite come aree sicure. Due i dati acquisiti: grande parco in Farini per le famiglie e Rotaie verdi in San Cristoforo. Nelle altre aree, ci vorrà un verde fruibile, attraversabile, di collegamento, da progettare bene.

- Dobbiamo avere dei quartieri nuovi che non portino traffico.

- Uno degli obiettivi è aumentare l'edilizia sociale negli scali centrali e aumentare il mix abitativo in quelli più periferici. Però deve essere anche un mix funzionale. (Il vecchio AdP prevedeva tanto social housing negli scali ferroviari più periferici e poco in Farini e Romana).

- (Cita l'intervista al Presidente dell'Ass. degli Artigiani sul Corriere, in riferimento alla necessità di promuovere un mix funzionale che lavori da volano economico costruendo occasioni di lavoro, n.d.r.).

- Commercio e artigianato dovranno esserci, ma non dovranno esserci centri commerciali.

- Ci vorranno almeno 3 anni per iniziare a lavorare sugli scali. Di qui la necessità di pensare usi temporanei, e su questo ci aspettiamo un grande contributo dai municipi, dando spazio a realtà locali.

- (nell'AdP n.d.r.) erano previsti 50 milioni di investimento per l'ammodernamento e la sistemazione + 80 milioni di extra oneri: dimensione economica da mantenere.

(Specifica che sta raccogliendo indirizzi per la trattativa che andrà a fare con FS, n.d.r.).

- Per questa fase di ascolto/confronto col territorio noi abbiamo deciso di dotarci dell'università tecnica più importante del territorio, a disposizione dei municipi con uso moderato.

Gabriele Pasqui (Politecnico di Milano)

- Anche io confermo che c'è una disponibilità da parte nostra a sviluppare ulteriori passaggi insieme a voi perché alla fine di questo processo i diversi Municipi sono chiamati a produrre un documento e se volete un'ulteriore interlocuzione, noi siamo a disposizione.

(va veloce. Sottolinea che, come ha già detto Maran, la delibera è stata approvata con la grande maggioranza del Consiglio, N.d.R.).

- So che dirò una cosa un po' provocatoria, ma gli scali non sono solo di quelli che gli stanno intorno, ma della città di Milano e pertanto vanno pensati in una dimensione metropolitana.

- Due punti che voglio sottolineare rispetto a quanto già detto dall'assessore sono: le vocazioni, soprattutto in relazione a un mix funzionale più spinto, e gli usi temporanei.

- Farini: parte dei binari restano. Questo è un punto importante: ragionare su come connettere punti diversi dello stesso scalo, oltre che pezzi di città.

- Riferimento alla rinaturalizzazione spontanea dello scalo e agli usi temporanei già praticati (la dogana, il manufatto centrale dove si è svolto il Workshop di dicembre promosso da FS sistemi urbani).

- Scali luogo di biodiversità.

- Noi non siamo per niente reticenti sulle questioni e in quest'ultima slide vi mostro quelle già emerse al precedente giro. Sullo scalo Farini sono previste volumetrie, anche abbastanza importanti, e si deve dire. Ma rispetto all'AdP precedente ci sono anche degli orientamenti per una maggiore dotazione di verde e un mix funzionale più articolato. Nella fase precedente è stata proposta anche una strada carrabile di scavalco all'altezza di principe Eugenio e la ricucitura del sistema del verde. Erano emerse una serie di richieste relative al mix funzionale, anche in relazione alla posizione lungo l'as-

se nord-ovest di sviluppo urbano dello scalo, per cui vi potrebbero trovare spazio funzioni legati alla ricerca e all'innovazione. Un'altra questione sollevata è la sua limitata accessibilità. La fermata del passante sta a Lancetti.

Ultimo punto che volevo sottolineare tra quelli emersi nel precedente passaggio di interlocuzione con gli attori locali è che già allora era emerso che lo scalo poteva essere usato per una serie di usi temporanei (ad esempio l'edificio della dogana).

DIBATTITO: TEMI EMERSI

(7 interventi dei consiglieri, 6 interventi dei cittadini)

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

- Non capisco anche come coincidano i tempi, perché se si vuole chiudere l'AdP a luglio, come si concilia questo con l'ascolto dei cittadini? (Consigliera Giannotti_M5S)

- Sarebbe bello se la cittadinanza fosse chiamata ad esprimersi su 2-3 scenari al termine di questo giro ai Municipi. (Gian Matteo Bradi)

- Ci auguriamo che questo sia un percorso vero di partecipazione e non solo uno slogan. (Consigliere Sollazzo)

ASPETTI PROCEDURALI

- Come si inserisce l'Accordo di Programma nel PGT? Sono state fatte o sono previste la VIA e la VAS? (De Paolis, cittadino di Bruzzano)

RUOLO DEGLI ATTORI

- Bisognerebbe coinvolgere altri attori e in particolare i "corpi intermedi" come l'Assolombarda e altri portatori di interessi collettivi (De Paolis, cittadino di Bruzzano)

- Il quarto attore privato chi è? (Consigliera Giannotti_M5S) (Risposta di Maran: si chiama Savills ed è il proprietario delle aree su cui sta la parte della dogana).

SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

- E' prevista una collaborazione con l'area metropolitana? (Aldo Rossetti)

- Qual è l'idea di futuro per questa città che ha la giunta? Questo vorrei capirlo, perché la trasformazione degli scali è una delle ultime occasioni a Milano per le generazioni future. Quale funzione strategica è prevista per quanto riguarda Milano nel futuro? (Aldo Rossetti)

- Per le scelte bisogna tener conto anche delle potenzialità delle diverse aree (Capogruppo Melone)

MOBILITA' E LOGISTICA

- Vorrei che si completasse la circonvallazione ferroviaria, non solo fatta a C ma a giro di compasso, intersecando i sistemi di trasporto milanesi (De Paolis, cittadino di Bruzzano)

- Sarebbe auspicabile che la circle line venisse chiusa, in modo da circondare la città. Avrà dei costi elevati e bisognerà aspettare un secondo momento, ma intanto si potrebbe fare un'analisi in concomitanza con il piano per la mobilità sostenibile in modo che si incrementi il numero di stazioni e si predisponga così il potenziamento della circle line. Le nuove stazioni di Istria e Dergano non bastano. (Fiorani)

- Si privilegia l'ingresso delle FS. Rispetto alla circle line, è vero che FS ci mette 50 milioni, ma non è chiaro se corrisponda al reale bisogno della città. Il fatto che ci siano i binari non è detto che debbano

- essere usati: forse questa circle line è troppo interna al tessuto della città. (Consigliera Giannotti_M5S)
- Un servizio importante a cui pensare è la distribuzione delle merci in città attraverso dei regolamenti che disciplinino la circolazione ma anche creando delle aree di scambio per rendere meno caotico il sistema esistente. (Capogruppo Melone)
 - Logistica: evitare il più possibile il trasporto su gomma. Le merci potrebbero arrivare in un hub tramite trasporto su ferro, la linea ferroviaria può essere usata anche in questo senso e poi utilizzo di mezzi a impatto 0 (elettrico anziché fossile) nel lungo periodo. (Consigliere Sollazzo)

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- E' ormai un dato scientifico assodato che l'inquinamento dell'aria è in incremento. La riqualificazione di queste aree, quindi, deve tener conto della massima quantità possibile di verde che rappresenta l'unico vero elemento di disinquinamento, perché tutti gli altri tentativi sono risultati inefficaci. E' importante iniziare a salvaguardare le zone verdi spontanee (Sacheo, cittadino di Bovisa).
- Vorrei riflettere sul tema delle bonifiche. I costi sono notevoli, ma c'è da dire che Milano anche per Legambiente è un cantiere ancora aperto. E' possibile una bonifica con contenimento dei costi e utilizzo, ad esempio, di specie vegetali capaci di assorbire i materiali nocivi? (Consigliere Sollazzo)
- Non vorrei che si facesse solo verde ma anche residenza, e vorrei che fossero temperate tutte le esigenze: il verde, gli insediamenti relazionali residenziali e quelli produttivi. (De Paolis, cittadino di Bruzzano)
- Conoscere se la ferrovia restante viene interrata o meno è molto importante per capire se l'area sarà più o meno rumorosa (Esposito)

FUNZIONI E SERVIZI

- Pensare ad un'edilizia particolarmente ecologica. Lo Scalo non deve essere un luogo di inquinamento acustico, questa è una cosa interessante che potrà essere oggetto delle riflessioni. Puntare quindi all'innovazione tecnologica, all'impatto più prossimo allo 0. (Consigliere Esposito)
- Nell'ambito dell'edificazione per residenza io credo che dovrebbe essere privilegiata la residenza convenzionata con particolare riguardo per quelle fasce di popolazione a basso reddito e immigrata, che dia loro la possibilità di accedere a fasce di acquisto basso che consenta il più possibile un'integrazione e un'accettazione da parte di tutti (ma meno cemento c'è, meglio è). (Sacheo, cittadino di Bovisa).
- È vero, servono delle case, il bisogno di case deve trovare una risposta, c'è bisogno di mescolare persone che possono permettersi case di lusso e persone che non se lo possono permettere come nella casa ottocentesca. (Capogruppo Melone)
- Cosa si intende per aree destinate ad uso per le famiglie? Quartieri residenziali o altro? (...)Secondo me bisognerebbe pensare ad un progetto abitativo più ampio, aiutando i proprietari di case a mettere il patrimonio che non riescono a vendere/affittare sul mercato. (Consigliere Sasso)
- La delibera è un documento di tipo sostanzialmente qualitativo. Ora pensiamo ai numeri e ai dati su cui concentrarci per migliorare il vecchio AdP. E mi rivolgo in particolare al fatto che gli indici di urbanizzazione per Farini determinavano un verde ridotto. Almeno 2/3 dell'area vanno destinati al verde, che sia pubblico e non condominiale come a City Life. Ampliare con numeri certi la dotazione di verde e di edilizia residenziale sociale, nelle sue varie articolazioni (canone agevolato, convenzionato e ERP). Poi, il grande tema dei servizi: l'edificazione porterebbe all'aumento di 22.000 abitanti (?) che non sono pochi. Se ci aggiungiamo le caserme che saranno destinate a scopi residenziali, la densificazione aumenta. Pensiamoci! (Fiorani)
- C'è bisogno di interventi capillari necessari a rigenerare la città, interventi di agopuntura. (Capogruppo Melone)
- Sul tema del lavoro ci sono delle proiezioni delle facoltà di sociologia sulle prospettive future. Lo fanno con le amministrazioni per capire quali sono i lavori su cui investire (cita il caso di Bolzano e della Liguria). Si potrebbe tentare questo tipo di collaborazione con le università per capire in che direzione andrà il lavoro e come rispondere in termini di spazio. (Consigliere Indovino)

- Mi ha colpito molto l'intervento di Femminino sull'artigianato e volevo menzionare l'articolo uscito oggi sul Corriere: si potrebbe fare un Covent Garden come a Londra. Esistono esempi europei riusciti di rapporto tra spazio verde e riqualificazione: questa volta potremmo limitarci a copiarli. (Consigliere Sollazzo)

PROPOSTE SPECIFICHE PER LO SCALO FARINI

- In uno scalo come Farini dobbiamo pensare anche delle funzioni utili alla scala metropolitana. (Capogruppo Melone)
- Quello che non vorrei che si facesse sullo scalo Farini sono grandi stadi, mega centri commerciali, non mi piacerebbe che gli appalti vengano dati ai costruttori stranieri, ma dobbiamo usare le nostre risorse produttive e non vorrei che le FS giocassero a rimpattino. (De Paolis, cittadino di Bruzzano)
- Utilità a Scalo Farini di un mercato rionale, di sala prove musicali (c'è villa Simonetta) e un nucleo dedicato alle Forze dell'Ordine (vista l'estensione dell'area merita sorveglianza) (De Paolis, cittadino di Bruzzano)
- Concordo sulla necessità di consentire accessi a quest'area (Sacheo, cittadino di Bovisa)
- Rispetto alle cuciture importanti, c'è quella N-O verso l'area della goccia, con partita aperta per i progetti del Poli sull'area di gasometri, ma sarebbe importante che le due aree fossero pensate come un unicum. Verso nord, dove ci sono dei parchi importanti, si potrebbe pensare una spina verde che arriva fino ai grattacieli di Porta Nuova. (Gian Matteo Bradi)

USI TEMPORANEI

- Mi sembra molto giusta l'idea di un utilizzo temporaneo dell'area e di un uso leggero in attesa della riqualificazione, perché è un modo molto pratico per capire quali sono le esigenze più sentite dalla popolazione. (Sacheo, cittadino di Bovisa)
- Per integrare quanto già detto nell'intervento precedente, sarebbe molto importante riuscire a proporre un percorso anche per l'uso temporaneo sulla mappatura dei bisogni dei cittadini. (...) Prevedere reti di ciclabilità nelle aree verdi spontanee già nell'uso temporaneo. (Ornella Torresani, del quartiere Montalpino)
- Usi temporanei: noi diamo indicazioni e poi la proprietà decide o decidiamo insieme? A chi sta in mano la questione degli usi temporanei? Però noi possiamo dire delle cose: che si deve garantire manutenzione, inserire servizi sistemici per tenere insieme le esigenze attuali con il lungo termine (altro che 5 anni, secondo me almeno 10 o 20). (Capogruppo Melone)

CHIUSURA

Agostino Rancati

- Chi sono i proprietari dello Scalo Farini e cosa vogliono in cambio perché sia lì questo processo di urbanizzazione? Mi auguro che non ci siano dei compromessi e che l'ATM e la metro rimangano in capo ai cittadini di Milano.
- Un punto fisso deve essere il 50% di verde e poi il mix. Facciamo anche un centro sportivo multifunzionale di cui i nostri ragazzi possano usufruire.
- A breve partirà la riqualificazione del Palazzo delle poste e verrà realizzato un Hotel a 4 stelle ma non so se la viabilità è adeguata e vorrei che l'Assessore mi illuminasse. E' possibile che quel luogo accoglia un albergo?
- Il sottopasso di piazzale Lugano è un altro punto fonte di degrado e sporczia. Facciamo in modo che il degrado quotidiano non avvenga. Chiudiamolo.
- Io sono scettico sul verde spontaneo, ma vorrei quello autoctono, niente banani.
- E poi mi piacerebbe pensare anche ad una Fiera agricola, magari privilegiando i prodotti a km0,

dove i ragazzi delle scuole imparino a riconoscere i prodotti della terra.

Giuseppe Lardieri

- Questa data è stata scelta per garantire ai presidenti Monguzzi e Ceccarelli di venire. Io ho detto sin dall'inizio che un singolo incontro non bastava per esaurire un argomento così vasto, e ce ne sarà un altro coi rappresentanti delle categorie.
- L'accordo va fatto tra il proprietario dell'area, Regione e Comune e per fare l'accordo bisogna mettere qualcosa sul tavolo. Oggi Milano è una città che va sul terziario e i servizi. Gli scali sono utili per questo. Noi dobbiamo ragionare in tal senso quando si parla di mix abitativo. Però poi mi calo nella realtà, ed è già successo che l'acquisto/accesso alla casa sia costato poco, ma la manutenzione tantissimo. Nell'AdP bisognerebbe pensare a queste cose. Chi si accollerà i costi di manutenzione?
- Allo stesso modo, il mix per fasce d'età, perché stiamo diventando una città anziana. Il che significa pensare ai servizi: ad esempio, più famiglie per me significa più scuole. Bisogna pensare agli asili e agli uffici pubblici (magari concentrandoli a Scalo Farini smettendo di pagare affitti altrove). Qui non ci sono forze dell'ordine.
- Perché non prevedere anche un museo dei trasporti per attirare il turismo? Milano è una città sempre più turistica.
- Dobbiamo pensare al tema del lavoro. Casa dei mestieri?
- Dobbiamo tenere insieme tutti questi interventi, queste questioni e un paio di incontri non bastano. Io per esempio penso che bisogna connettere non con ponti e ponticelli ma con una bella montagna fino a Villa Simonetta. Bisogna inoltre unire l'area della goccia di Bovisa con Scalo Farini, per esempio con un lembo verde. Usare materiali ecosostenibili e ridurre quanto più possibile l'ingresso delle automobili.
- Nell'area della rinaturalizzazione spontanea di Scalo Farini c'era un grandissimo parcheggio (per 600 vetture?).

Pierfrancesco Maran

- Aree come queste per funzionare devono avere il giusto mix.
- Non è vero che l'AdP non avrà anche una dimensione quantitativa.
- Riflessione rapida su alcuni punti: siamo tutti d'accordo sul fatto che Milano è una città statica dal punto di vista degli abitanti e con un progressivo invecchiamento, questa è una dinamica che rappresenta com'era Milano, ma non è la dinamica attuale. Negli ultimi 5 anni Milano ha guadagnato stabilmente più di 15.000 abitanti all'anno e il cuore di questo incremento di abitanti è stata una fascia di popolazione tra i 20 e 40 anni. Dato che rappresenta un tasso di vitalità importante (per altro non dissimile, su numeri diversi, percentualmente da quello che succede a Londra, Parigi, Berlino). Fascia di popolazione con grande dinamismo e condizioni economiche non particolarmente agiate e che sceglie di venire a vivere tendenzialmente dal centro sud per costruirsi un futuro. Io credo che parte del ragionamento sugli scali debba riguardare loro.
- Io non credo che stiamo consumando suolo, perché si consuma suolo quando si è in presenza di aree incontaminate e non è questo il caso.
- Il mix sarà diverso da quello di Porta Nuova e City Life (e offerta abitativa che non sia solo per una fascia alta di popolazione).
- Si costruisce troppo? Noi abbiamo un punto di partenza, che è il vecchio AdP. Gli indici di quell'AdP (non ratificato) sono molto ridotti (circa 1/3) rispetto a casi simili europei di rigenerazione ferroviaria (a Londra, in Olanda, in Belgio, in Germania, ad esempio). Bisogna tenere presente che questo ci dà risorse inferiori come opere pubbliche rispetto ai casi studio europei richiamati. Quindi potrei anche condividere il ragionamento che faceva la consigliera M5S prima per cui invece di sfruttare la rete ferroviaria esistente dovremmo immaginarne una diversa in un'altra parte della città più esterna, però dobbiamo anche fare i conti con la realtà e con le risorse disponibili. Se si chiede un indice basso, non si muoveranno risorse tali da sostenere iniziative che possono stravolgere in maniera radicale i contesti con investimenti mastodontici, perché non è questo che una rigenerazione con indice 0,6

mq/mq può portare.

Dobbiamo lavorare con alcuni elementi esistenti che però ci consentono di avere dei risultati molto qualificanti e coerenti con le cose che ci siamo detti. Coerenti anche con il quadro pianificatorio del Comune. Ad esempio, alcuni di voi chiedevano perché la circle line non si chiude. Non è solo un tema economico (che non è indifferente), ma proprio perché abbiamo strumenti pianificatori robusti come Comune di Milano (il PGT, il PUMS che è un documento solido e che anche sul piano ferroviario ci dà informazioni rilevanti). È fuori dal quadro pianificatorio e dagli obiettivi del comune di Milano andare a chiudere il quarto lato della circle line con una analisi seria, basata sui numeri. Si può condividere o meno, ma è stata approvata dagli organismi competenti (nel caso del PGT) e con l'approvazione del consiglio nell'altro caso, perché non la si ritiene particolarmente necessaria. Il lato ovest è più debole ad oggi come necessità trasportistiche e potrebbe non essere necessario quel tipo di intervento. Il tema della circle line e delle sue forme è da due decenni che viene analizzato e studiato, e può consentire di migliorare in maniera drastica gli ingressi in città da almeno tre versanti dell'area metropolitana.

- Nell'ottica di città metropolitana e policentrica, ad oggi sono in corso due interventi che possono piacere o non piacere. Una delle due: la scelta di portare la Città della Salute a Sesto San Giovanni non è stata condivisa dal Comune di Milano (è stata osteggiata). Però almeno l'accessibilità sarà alta e sarà ben servita, e dunque questo è coerente con l'obiettivo di migliorare i servizi (rilevanza sovra comunale), mentre altri poli ospedalieri come lo IEO o l'Humanitas sono irraggiungibili.
- L'AdP deve avere il giusto compromesso che lo renda economicamente sostenibile e che dia garanzie sul piano pubblico (tanti interventi in passato non hanno retto).
- Non credo neanche che la riqualificazione su uno scalo grande come Farini possa avvenire tutta insieme ma andrà organizzata per fasi. Abbiamo intenzione di concludere l'AdP nell'estate 2017 sulle funzioni macro, ma quelle micro si definiranno poi nei piani attuativi. Conviene mantenere i passaggi e quindi anche la fase di confronto con i cittadini durerà.
- Sugli usi temporanei è opportuno ricevere non solo delle proposte di usi ma anche di operatori/soggetti locali. Individueremo una sorta di convenzione in cui legittimiamo alcune attività.
- Bisogna continuare a lavorare come oggi perché un accordo come questo ha un elevato tasso di complessità. Capisco un approccio "santommasiano" dell'opposizione, ma credo che non debba essere ideologico ma in grado di essere aperto a ciò che sarà effettivamente realizzabile.
- Però abbiamo l'opportunità di togliere queste aree dal degrado. Cercheremo di farlo al meglio. Credo che ci siano le condizioni per farlo, se lavoriamo insieme possiamo riuscire a fare qualcosa di rispettoso delle esigenze locali.

III INCONTRO

10 aprile 2017
sede di Via Guerzoni n. 38
(18.00-20.00)

COMMISSIONE N. 5 - EDILIZIA, URBANISTICA, LAVORI PUBBLICI

Ordine del giorno:

- 1) Comunicazioni del Presidente della Commissione;
- 2) Approvazione dei verbali precedenti;
- 3) Riqualificazione Scalo Farini.

Sono stati invitati:

- il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale Università Bicocca - Direttore Prof.
- la Coldiretti - Dott.ssa Stefania Suanno;
- Confartigianato - Avv. Michele Testa;
- il Collegio dei Periti Industriali e dei Periti Industriali Laureati delle Province di Milano e Lodi;
- il Collegio Geometri e Geometri Laureati della Provincia di Milano;
- il Gruppo di Lavoro del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano.

APERTURA

Agostino Rancati (presidente Commissione n. 5 – Edilizia, Urbanistica, Lavori Pubblici)

All'interno del territorio del Municipio 9 si trova una piccola parte dello scalo Greco e gran parte dello scalo Farini.

Nei precedenti incontri sono emerse diverse idee, come anche nel workshop di FS organizzato a dicembre 2016, i cui esiti sono stati presentati da poco a Porta Genova: sono stati presentati dei masterplan con alcune progettualità molto caratteristiche.

La Giunta del Comune di Milano ha in mente di dare avvio all'accordo di programma, non sappiamo se prima dell'estate o subito dopo.

I tempi della riqualifica saranno necessariamente lunghi, vista l'articolazione e la complessità dell'operazione; la trasformazione andrà a impattare su tutta la città. Sulla vivibilità, sulla viabilità, e non solo. L'idea è quella di mantenere almeno il 50% dell'area a verde. Poi ci sono diverse idee, vedremo con l'aiuto di tutti quanti cosa potrebbe essere utile alla città e ai cittadini, e soprattutto i servizi che saranno necessari per un'area così importante.

Prof. Nuvolati (Università Bicocca, insegna Sociologia urbana)

Non ho indicazioni precise, sono ancora ad un livello procedurale: si tratta di individuare delle mo-

dalità di intervento. Non vorrei riflettere sul contenuto dell'intervento, ma vorrei riflettere con voi sulle modalità di intervento, che è una cosa ancora a monte ma che è altrettanto importante.

Partirei da un concetto iniziale che è quello di coerenza.

La riqualificazione degli scali ferroviari milanesi risponde a una questione di coerenza rispetto ai quartieri in cui sono collocati? O risponde a una questione di coerenza rispetto agli altri scali? Questo è molto importante.

Nel primo caso posso riqualificare uno scalo rispondendo ai bisogni e alle esigenze di chi abita in quel quartiere. Potrà essere ad esempio un'area verde se non c'è verde, potrà essere occasione di associazionismo se non c'è associazione. Un luogo riqualificato per rispondere ai bisogni della popolazione che risiede lì, in quel quartiere. È molto importante: si mette il quartiere al centro della discussione, e la riqualificazione risponde a quei bisogni. Nella zona 9 cosa c'è e cosa non c'è? Quello che non c'è potrebbe essere ricostruito, ripensato nella trasformazione degli Scali. Questo è il primo modello di coerenza.

Secondo modello di coerenza: può esserci già un disegno in base al quale la riqualificazione di uno scalo non risponde ai bisogni di un quartiere ma risponde ad esempio ai bisogni di una città. Allora ci può essere un disegno più generale, a monte, che non rispetta le esigenze e la coerenza delle necessità espresse a livello locale, ma risponde a una coerenza di tipo globale.

Esempio: qualcuno suggeriva di mettere in uno scalo un luna park in quanto a Milano manca (io non lo dividevo assolutamente), o un centro dove i giovani imparino a suonare, ben venga allora questo luogo. Ma qui il cambio di passo è molto importante: c'è un quartiere che accoglie funzioni che non necessariamente rispondono ai bisogni di chi abita in quella zona. È un tipo di coerenza molto diversa. Allora, siccome questo è un livello di amministrazione che ha come riferimento il quartiere, si tratta di vedere se la riqualificazione risponde ai bisogni del quartiere o risponde ad altri bisogni, di coerenza più generale, ad altre funzioni. Vi inviterei a riflettere, al di là del fatto che se esiste già decisione su come destinare queste zone vale il secondo tipo di coerenza: non necessariamente c'è un rispetto dei singoli quartieri. Ma se viene fatto un disegno più generale e nella divisione delle funzioni ce ne saranno alcune che rispondono ad un criterio ed altre all'altro, ma che rispondono ai bisogni della città nel suo complesso, il quartiere passa in secondo piano. Diventa un quartiere che ospita una funzione che non gli appartiene, o gli appartiene relativamente.

Se invece facciamo un passo indietro e pensiamo al primo livello di coerenza, e cioè al fatto che la riqualifica dell'area è funzionale alla qualità della vita del quartiere, risponde a esigenze più locali, più circoscritte, allora bisogna mettere in atto un altro tipo di processo deliberativo e conoscitivo.

Esempio che coinvolge il quartiere dove lavoro: la Bicocca. Anche lì c'è uno scalo ferroviario: quello di Greco. Nell'ottica di una riqualificazione, secondo il primo livello di coerenza potrebbe rispondere ai bisogni della popolazione presente: gli studenti. Quel quartiere è un quartiere a forte connotazione studentesca. Rispondere ai bisogni specifici di questa popolazione, che in questo caso non è necessariamente residente, ma presente. Se prevale invece l'altra ottica ci potranno essere risposte che non hanno nulla a che fare con l'università, gli studenti e alla connotazione di quel luogo. Ma risponderanno a esigenze e logiche di altro tipo. Lo stesso vale per Scalo Farini. Si tratta dunque di valutare quali sono i bisogni, le esigenze, le necessità della popolazione che vive in prossimità di questo luogo. Un altro concetto che vorrei introdurre è quello dell'anima, del genius loci di un quartiere. Un quartiere ha una storia, una presenza consistente di una determinata popolazione, una tradizione. Vogliamo riqualificare lo scalo per dare forza, consistenza e narrazione a quel luogo? Vogliamo ad esempio che chi abita qui attorno si riconosca nello scalo Farini riqualificato, trovi lì identità e senta che risponde ai bisogni dei cittadini? Processo di identificazione. "Di che quartiere sei? Senti di appartenere a quel quartiere?"

Non si può pensare alla riqualificazione di uno scalo senza aver in mente che cos'è il quartiere che lo circonda, senza sapere con precisione quale popolazione vive in quel quartiere. Questo fa sì che il quartiere avverta come proprio quel luogo.

Se invece pensiamo ad un altro tipo di riqualificazione che risponde all'altra ottica, quella che risponde ad una coerenza più generale avremo i così detti consumatori, city users, pendolari (della creatività e del divertimento). Per esempio persone che vanno a Scalo Farini per fare dello sport perché lì c'è un campo da tennis o una parete per arrampicata. Nulla a che fare con le esigenze della popolazione

locale, ma è qualcosa di specifico che risponde alle esigenze della città, al servizio della città. Possiamo riqualificare i nostri scali che sono aree davvero incredibilmente ampie a servizio della città o del quartiere. Se li riqualifichiamo a servizio della città troveremo gente che viene in questa zona per fruire dei servizi, e non prende un contatto con il quartiere.

In che misura prevale una logica piuttosto che l'altra?

A me in questo momento interessa portare alla vostra attenzione alcuni temi, non tanto il che cosa mettiamo dentro a questi scali.

A chi rispondiamo? Rispondiamo a necessità più locali e circoscritte o al complesso della città?

Un aspetto che prevale rispetto ad altre situazioni di riqualificazione che ho visto dev'essere quello della flessibilità. Se noi riqualifichiamo queste zone, che prevalga un'ottica piuttosto che l'altra, con degli interventi leggeri, cioè che lascino posto ad un ripensamento. In che cosa consiste questa operazione: nell'adempimento di questi spazi ma non in via definitiva. Creando delle occasioni, delle circostanze di incontri, di attività, di produzione, di costruzione di opportunità ma non definitive. Se andiamo a riqualificare queste zone insediando delle funzioni molto forti, sono tipi di attività che rispondono a dei bisogni fino ad un certo periodo di tempo, poi non rispondono più a quei bisogni. Uno degli elementi fondamentali della nostra epoca è quello del mutamento facile delle aspettative e dei bisogni. Prendiamo questi contesti come se fosse una grande stanza dove le sedie non sono fissate a terra ma sono mobili, si ha una geometria variabile. Questo è estremamente importante. Fare di questi luoghi, luoghi del mutamento, fatto di una provvisorietà dell'uso e delle funzioni che vengono riconsegnate.

Cosa comporta tutto questo? Non so quale sia lo stadio del processo partecipativo, mi rivolgo a voi. Non so se nell'ambito della valutazione dei bisogni che ci sono in questa zona sono state pensate procedure di ascolto della popolazione. Che cosa tendenzialmente vuole la gente che vi abita o che vi passa? Milano ha 1.200.000 abitanti (che dormono nella città), mentre di giorno ci sono 2.000.000 di abitanti che usano i quartieri ma non vi abitano. Queste persone hanno titolo di esprimere bisogni e aspettative? Si possono intercettare e ascoltare? Che tipo di bisogni e aspettative hanno? Questo è un altro argomento. Soprattutto se prevale la seconda coerenza, quella in base alla quale la riqualificazione non risponde solo al quartiere ma a tutta la città, è evidente che la zona sarà frequentata da tutta la città, da persone che non abitano in questa zona. È una logica contrapposta, e su questi aspetti secondo me è importante riflettere.

Avvocato Testa (Confartigianato)

Ringraziamento come associazione di categoria per il coinvolgimento e l'invito.

(Associazione di categoria nazionale, Confartigianato, presente in via Medardo Rosso.)

Massima attenzione e sensibilità ad un tema così importante come quello della riqualificazione degli scali. Daremo il nostro contributo se ci sarà richiesto e se avrete piacere che ciò accada perché il tema della mobilità, del trasporto, dell'interconnessione ha impatto sulle imprese perché la mobilità per noi è un costo che viene ricaricato sul cliente finale.

Allo stesso tempo ci sono ottimi spunti di riflessione per trasformare questo contesto in opportunità. Per riqualificare un'area, per riqualificare degli spazi e destinare magari quelle aree anche a luoghi di incontro, in un processo di inclusione e non di esclusione. Parlo anche da un punto di vista lavorativo per stimolare il confronto e la connessione con le nostre imprese e creare magari anche nuove forme di attività economiche. Abbiamo anche esperienze in altri ambiti dove il cohousing ha favorito uno scambio sempre continuo, anche con il supporto di studi universitari. La nostra attenzione e la nostra sensibilità è massima verso la trasformazione di questo contesto che faccia crescere non solo il quartiere, non solo la zona, ma l'intera città, in una logica di sinergie e reciprocità.

Ing. Malapelle (periti edili delle provincie di Milano e Lodi)

L'accordo di programma, per la veloce lettura che ho potuto dare, prevede per lo sviluppo e la riqualificazione una forte prevalenza di aree a verde. Credo penseranno all'interconnessione tra queste aree e quelle preesistenti.

Per Farini mi sembra che si preveda 50% di aree verdi (non mi è chiaro se miste tra private e pubbliche), ma questa misura non mi sembra in ogni caso adeguata alle esigenze della città di Milano, che ha bisogno di aree verdi, di verde attrezzato. Parco per l'intera città metropolitana, non per soli bambini, sia di quartiere che di matrice metropolitana.

Io ora do degli spunti, non per gestione politica del governo e del territorio, ma legati ad aspetti ed esperienze di progettazione.

Mi chiedo, housing sociale? Edifici sviluppati in verticale? Per quali esigenze? Vanno tenute presente sia le esigenze dell'area metropolitana che del Municipio 9? Credo che sia questo l'approccio: tenere in considerazione sia le esigenze della città e come questa si interfaccia a scala più ampia con la regione ed oltre e quelle che sono le esigenze particolari di zona.

Il PGT esprime già una ricognizione dei servizi presenti e da proporre per la città, con la possibilità di poterli trasformare nel tempo, visto che l'evoluzione della società e anche dell'urbanistica dev'essere flessibile, e riguarda quelle che sono le esigenze attuali e quelle in proiezione. Ci sono poi le esigenze di natura economica, e credo sia importante tenerle in considerazione. Rendere Milano sempre più attrattiva per il mondo della finanza in maniera tale che ci sia un incremento delle opportunità di lavoro, per la città e per la regione.

Rispetto alla riqualificazione provvisoria credo sia bene tenere presente del futuro layout, definitivo, e prevedere l'utilizzo provvisorio come eventualmente attuabile anche per parti. Associare layout provvisorio a quello definitivo in modo tale da poter utilizzare parte del territorio anche durante la realizzazione delle opere è fondamentale per meglio qualificare la vita dei soggetti che abitano, vivono e lavorano nella zona, tenendo conto anche di quelli che saranno gli sviluppi per la viabilità generale, per la città.

Non ho prontezza delle previsioni di progetto definitivo di trasformazione di tutti gli scali interessati e come questi si interfacceranno con lo sviluppo di altre porzioni di territorio, o quali saranno gli intendimenti dell'amministrazione comunale per quello che sarà l'utilizzo o la promozione di mobilità di carattere pubblico rispetto a quella di carattere prevalentemente privato. Ben sapendo che la mobilità privata è importante, che ci sarà sempre quella pubblica ma che non sostituirà mai in toto quella privata a Milano.

Questi sono i primi accenni, e di sicuro non saranno tenute prioritariamente in considerazione le esigenze di carattere locale perché è una trasformazione di grande scala.

Credo che il Municipio debba individuare dei paletti minimi per dire quale sarà lo sviluppo della zona e come questi possono essere coniugati all'interno del progetto di sviluppo di carattere generale.

Quindi mi chiedo: aree verdi? Sì. Dal punto di vista delle attrezzature per lo sport come è messo questo Municipio? È carente. Si potrebbero prevedere attrezzature sportive, campi da calcio, da tennis, piscina, e altre funzioni sportive importanti per lo sviluppo psico-fisico delle generazioni future. Mi sembra che il Municipio 9 debba dare le proprie indicazioni sugli indirizzi di carattere generale legati alla zona e come questi possono essere inseriti nello sviluppo e nella programmazione del territorio alla grande scala.

Altro non posso aggiungere perché non ho avuto modo di analizzare le idee di progetto, anche se mi sembra che prevedano edifici a torre prevalentemente a funzione residenziale, e mi sembra un approccio riduttivo per l'idea di sviluppo della città di Milano.

DIBATTITO

Consigliera Melone

Alcuni chiarimenti:

-In questo momento non c'è né l'accordo di programma né masterplan. Ci sono solo linee di indirizzo approvate a grande maggioranza. Indicazioni di carattere generale da cui si è ripartiti. Una volta stilato l'accordo di programma, il consiglio comunale avrà 30 giorni di tempo per approvarlo. Questo è lo stato attuale.

-Ci sono le visioni progettuali elaborate dai cinque gruppi di architetti, su commissione di FS. Queste visioni progettuali sono stati esposti a Porta Genova, e su questo siamo chiamati a dare dei pareri, dei giudizi. Io sono andata a vederli e sono molto interessanti. Ci sono in tutti i progetti delle cose che condivido e altre che sono molto accattivanti ma forse impossibili da realizzare. Dopo di che bisognerà arrivare, una volta che ci sarà l'accordo di programma, ai masterplan che riguardano i sette scali. Questo perché se no ogni volta non si capisce dove stiamo andando.

Volevo dire qualcosa su quello che ha detto il prof. Nuvolati:

Sono aree molto vaste, cui si sommano le caserme, altre aree molto vaste: grande parte del territorio di Milano che si trasforma, e determinerà nei prossimi 30, 40, 50 anni il futuro della città. Si tratta di una trasformazione molto importante e ha due livelli di discussione: locale e globale (non solo città di Milano ma città metropolitana). Intervenire sugli scali vuol dire intervenire con l'opportunità di fornire un servizio a tutta la città metropolitana con la rete dei trasporti, con le nuove stazioni, con quella che è stata chiamata circle line: offrire un servizio che permetta di ridurre in numero di auto in ingresso a Milano (600.000) che provocano una serie di problemi, sia di intasamento che di peggioramento della qualità dell'aria. C'è dunque questo tema e l'opportunità di usare questa occasione per fornire servizi necessari ai quartieri già esistenti.

Jane Jacobs aveva studiato le trasformazioni delle città americane negli anni '50, ma si rintracciano nelle sue analisi temi ricorrenti oggi a Milano. Perché c'è un tessuto urbano consolidato, ci sono trasformazioni ravvicinate, si rischia di perdere l'identità di quartiere e di perdere quel sistema di relazioni che fa ancora la qualità della vita di chi abita in città.

Si tratta di una sfida importante per la città, che deve essere affrontata sia ascoltando il livello locale sia avendo una strategia di carattere generale. Credo anche io che si debbano avere principi saldi e flessibilità nell'attuazione, perché la trasformazione coprirà tempi lunghi.

È quindi importante lavorare bene e non farsi prendere dalla fretta: lavorare con i tempi necessari.

Questo discorso di ascolto e partecipazione dovrà proseguire anche nella fase attuativa. Su questo il Politecnico aveva lavorato anche negli anni scorsi e sta lavorando ancora adesso, per raccogliere tutte le suggestioni emerse.

Per quanto riguarda lo Scalo Farini, volevo ricordare che su quest'area affacciano quartieri con caratteristiche diverse. Bergamino, via Farini (collegato all'Isola ma diverso), e poi le aree di zona 8 (nuovo quartiere di via Bodio e la zona intorno a via Simonetta). Si tratta di realtà diverse, ma la riqualificazione scali offre l'opportunità per riconnettere quartieri che erano stati separati dalla ferrovia, permettendo di costruire una città dove le relazioni sono più diffuse e più continue.

Consigliera Giannotti

Rispetto all'intervento del prof. Nuvolati: colpita dal fatto di considerare potenzialmente le esigenze anche dei city users. Questa affermazione parte dal presupposto sbagliato. La invertirei: siamo noi che dobbiamo scegliere chi vogliamo che arrivi, quali sono i flussi delle città. A seconda delle funzioni insediate verranno attratte diversi flussi. Quando viene effettuata la scelta noi stiamo creando i flussi che interesseranno la città.

Rimango perplessa che dopo 3 incontri e tantissimi eventi, stiamo ancora parlando dei criteri.

Nel frattempo però ci sono già degli architetti che propongono progetti, incaricati dai proprietari dell'area, FS con il patrocinio del Comune di Milano e della Regione Lombardia (tanto che lunedì alla presentazione c'era il Sindaco Sala in persona). Quei progetti sono delle indicazioni su come si pensa di sviluppare la città. Il concetto ribadito da tutti è quello delle volumetrie. Possiamo raccontarci tutto quello che vogliamo ma questi mi sembrano libri dei sogni e favole che si raccontano.

Il presupposto da cui si parte è che su queste aree si debbano raggiungere alcune volumetrie. Neanche abitazioni e social housing ma volumetrie. Allora poi alcuni le hanno concentrati e altri le hanno sparse. Poi per dare adito al verde si cerca di concentrare in verticale invece che sviluppare in orizzontale. Si tratta di una impostazione che non condivido.

Rispetto alla partecipazione: sono tre, quattro volte che ci incontriamo e siamo ancora qui a ripetere le stesse cose. Bisogna finire la pantomima e tirare le fila, dicendo quali sono le esigenze dei cittadini, quali parametri principali vogliamo portare avanti. Pur nel rispetto di queste volumetrie di cui sembra

non si possa fare a meno. Io sono più disponibile ad accettare questo discorso, che a far finta che il problema delle volumetrie non esiste e poi fatalità, ad un certo punto arriverà anche questa indicazione e tutti i discorsi che abbiamo fatto prima cadranno come un castello di carte.

Capogruppo Femminino

Grande valenza di queste commissioni: ci danno l'occasione di avere nuovi spunti come quelli dati dal prof. Nuvolati. Ne abbiamo già fatte e ne faremo delle altre. Mi fa molto piacere la presenza del responsabile della Confartigianato. E poi c'è il prof. Nuvolati, e questo presuppone una sinergia tra il mondo della scuola e il mondo del lavoro. E' una novità in positivo per questa commissione.

Farini è lo scalo più grande in termini di dimensione. E' vero che l'accordo passa tra FS, Comune e Regione, ma è altrettanto vero che visto che lo scalo è ubicato nel nostro municipio, è evidente che il Municipio 9 ha il dovere di entrare nel merito e fare proposte concrete utili al Municipio 9. Il prof. Nuvolati ha menzionato Stefano Boeri. Ad onore del vero, Stefano Boeri ha ipotizzato diverse cose da realizzare e ce ne sono alcune che per quanto ci riguarda non sono assolutamente condivisibili. Rispetto al ragionamento del prof. Nuvolati, sono dell'idea che la coerenza è quella con il quartiere in cui è collocato lo scalo Farini. Questa è una delle cose su cui noi dobbiamo tenere la barra ferma. È ovvio che tra l'altro non si possono trascurare le esigenze e gli interessi del proprietario delle aree. Fanno questo intervento perché hanno un loro interesse che poi coincide con quello della collettività. Perché intanto andiamo a riqualificare quest'area che versa in una condizione di degrado. Noi come Municipio faremo le nostre proposte. Proposta di una Cittadella dell'artigianato: è un problema molto sentito quello del lavoro. Possono sorgere nuove attività ma è importante che ci sia la possibilità di utilizzare quelle aree.

Capogruppo Indovino

Siamo alla terza commissione e gli spunti cominciano ad essere diversi.

-rispetto alla dicotomia locale-globale bisogna essere flessibili: scalo Farini è un'area che necessariamente avrà ampio respiro.

Alcuni punti su cui riflettere:

-circle line (motivo per cui la delibera di novembre è stata approvata a grande maggioranza);

-un punto che non ci deve sfuggire è quello della viabilità privata, del traffico. Invitiamo Amat, noi conosciamo i punti critici. Sappiamo che la Milano-Meda di mattina è complicata venendo dall'A4 com anche l'arteria di Fulvio Testi. Propongo di fare un focus sul tema delle prospettive della mobilità.

-Facciamo una proposta su quale può essere la vocazione di quell'area. Conosciamo le ambizioni che può avere questa zona rispetto alle prospettive della città metropolitana. Attenzione al tessuto produttivo.

-Sulla casa, sulle volumetrie: ci si può incidere zero? Secondo me no. Almeno agli operatori privati che interverranno, possiamo chiedere di sperimentare? Di housing sociale non se ne può più. Possiamo chiedere che ci siano sperimentazioni su case per giovani? Che ci sia un'idea di città diversa dove studenti e giovani coppie possano costruire la loro famiglia a prezzi accessibili?

Nuovo modello di business.

-Attenzione al piccolo commercio, luoghi di compartecipazione delle scelte e sinergie dei commercianti, centro commerciale a cielo aperto.

Cosa dobbiamo fare noi? Possiamo favorire la partecipazione. Facciamo qualcosa di sperimentale? Questionario online del Municipio 9? Assemblee "i martedì dello scalo Farini", stiamo lì con il banchetto a raccogliere le posizioni? Facciamo cose a costo zero!

E poi arriviamo a una delibera. Iter in cui arriviamo a fare una delibera che contenga le indicazioni che ci saranno nel nostro piccolo. Cominciamo a ragionare e scriviamo nella delibera cosa abbiamo e cosa manca.

Il municipio 9 sperimenti e stia sul campo! Nessuno meglio di noi conosce il territorio.

Assessore Todaro (Assessore Urbanistica, Verde e Agricoltura, Lavori Pubblici e Demanio, Mobilità e Ambiente, Cultura, Commercio)

Rimango perplesso di fronte a chi dice con tono negativo che questa è la terza assemblea. Ne auspichiamo altre.

Non ci daranno da fare il masterplan!

Lo scalo Farini: rispetto agli usi provvisori possiamo suggerire delle indicazioni, magari seguendo le indicazioni di Indovino su quali usi provvisori sono auspicati dai cittadini.

Interventi a grande scala, attrezzature per lo sport: sì. Questa area ne è sprovvista.

Verde sicuramente sì, attrezzato per bambini significa che sarà protetto ma non che resteranno fuori gli adulti.

Momenti di socialità.

Non possiamo pensare al parchetto della villa Litta, pensiamo a migliaia di mq. Si può pensare di tutto. Ma di cosa ha bisogno il Municipio e di cosa ha bisogno la città?

Con queste commissioni abbiamo dato impulso al confronto.

Abbiamo sempre invitato il Politecnico di Milano, oggi c'è il prof. Nuvolati della Bicocca, l'avv. Testa e il dott. Malapelle.

Vorrei puntare su un elemento. Dobbiamo indirizzare l'amministrazione centrale. Ci sentiamo di conoscere il nostro territorio.

Una cosa che non vorrei che ci fosse lì dentro: una moschea.

Non perché bandita a priori la moschea (da me e dalla maggioranza) ma perché non è tra le priorità di questo Municipio e di questa città, e dei city users di cui non possiamo non far conto.

Mi ha recentemente intervistato un giornalista: lettura di un estratto di un articolo in cui viene richiamato il fatto che Boeri ha introdotto nel suo scenario per scalo Farini una moschea.

Non dobbiamo dimenticare che è un'operazione voluta e gestita da FS, che è una S.p.A. Non riesco a immaginare questo grande vuoto urbano se non con il riempimento, e senza residenze. Per il preciso motivo di dover rientrare nei costi di investimento. E per far ripartire l'edilizia, come elemento propulsore dell'economia (non per costruire a tutti i costi). Giusto equilibrio tra aree verdi e costruzioni. Sedi per start up e imprese.

La discussione ben venga (sono indispensabili per far emergere le idee).

dott. Lardieri (Presidente Municipio 9)

Ringrazia i cittadini presenti, gli ospiti. Sono pochi i momenti in cui ci si incontra.

Vorrei fare un altro incontro con tutti, dove ci si confronti. Mettere insieme coerenza locale con la coerenza metropolitana. Si parla di volumetrie perché dentro vanno calati i contenuti. Le aree sono delle Ferrovie dello Stato, che deve ricavarne una somma da investire nel trasporto pubblico locale. Vanno investiti lì questi soldi: nella circle line e per l'acquisto di locomotive e mezzi pubblici.

Sicuramente si ridurranno le auto in città con una mobilità più fluida e meno inquinamento.

La sfida è coniugare e far stare insieme le due coerenze cui faceva riferimento il prof. Nuvolati.

Tra le tante cose che l'arch. Boeri ha scritto, un paio le ha sentite da noi. Come la collina che possa collegare il Municipio 8 con il 9, del ruolo di villa Simonetta, del fatto che Brera ha capolavori nelle cantine, Milano è una città di turismo artistico, che è aumentato.

Abbiamo parlato di una polisportiva, sappiamo dell'esigenza di una struttura così. Manca una piscina olimpionica. Mancano strutture in grado di ospitare eventi. La nostra sfida è anche sui giovani, con l'auspicio che vengano. Ma dobbiamo fare un mix. Un accordo quadro dove le Ferrovie non abbiano un ritorno economico non lo avremo mai. A meno che non ci sia un soggetto pubblico che acquisti le aree. Abbiamo proposto un museo della storia dei trasporti. Ben si coniuga con Brera.

Abbiamo le idee chiare per dare degli indirizzi.

Conosciamo i problemi di congestione stradale della nostra zona. Nella carta funziona tutto ma non così nella realtà.

Bisogna discuterne.

Ci sono stato in ogni occasione, dove ho ascoltato e ho partecipato attivamente.

Consigliera Melone

Capogruppo Indovino ha chiesto di mettere all'ordine del giorno incontri pubblici anche pubblicizzati.

Non ho detto cosa vorrei che ci fosse perché avevo capito che la serata avesse un taglio differente.

Vogliamo una città policentrica? O accentrato di funzioni?

Housing sociale – è un termine "foglia di fico". C'è una quota risibile di edilizia a canone sociale, che è quello di cui c'è bisogno.

Se si costruisce, per chi si costruisce? La cosa da non rifare è costruire quartieri senza servizi, come successo in passato, con la popolazione che poi è invecchiata tutta contemporaneamente.

I problemi vanno affrontati uno per uno.

Capogruppo Giannotti

Mi da fastidio che le affermazioni vengano stravolte. Dicevo che siamo ancora ai criteri (dopo 3 incontri). Sulle volumetrie, criterio come base di partenza mentre prima è stato detto che non esiste ancora alcuna base se non le indicazioni generali su cui ancora non c'è accordo. Facevo presente che si viaggia su binari paralleli. Vedo che i cittadini arrivano, fanno la loro proposta ma non vedo che vengono raccolte queste proposte. Questi dati vanno raccolti e presentati.

Non ritorno sulla querelle delle ferrovie. Mi sembra più limpido dire che la base di partenza è una piuttosto che l'altra.

Consigliere La Loggia

Nel 2028 dovremmo organizzare le olimpiadi. Se dobbiamo candidarci dovremmo pensare a qualcosa da lasciare alla cittadinanza

Lo spazio c'è e Milano ne ha bisogno.

Consigliere Pasquale

Mi voglio soffermare sul turismo. L'ascolto è importante. Anche questa sera noi ascoltiamo i professori e loro ascoltano noi. Insisto su cittadella del turismo. Chiedo al presidente di questa commissione di invitare operatori turistici e quelli della mobilità per quanto riguarda i mezzi di trasporto. È importante far tesoro di questo ma poi non riusciamo a fare delle sintesi.

Bisogna capire poi cosa proporre all'amministrazione comunale con dati scritti, per accelerare i tempi. Piscina olimpionica. Bisogna partire dalla situazione urbanistica esistente.

Capogruppo Turato

Domanda provocatoria indirizzata al comune centrale. Cosa i municipi possono realmente decidere?

E noi, cosa realmente possiamo dire? O è già stato tutto deciso?

Condivido quello che ha detto l'assessore Todaro: non voglio una moschea nel mio municipio.

CHIUSURA

Presidente Rancati

Ribadisco che Scalo Farini è un'area importante che non andrà a interessare solo il Municipio 9, ma tutta la città. Ma noi ci siamo, vogliamo dire la nostra.

Una piscina, anche olimpionica, ci potrebbe stare.

La moschea, con tutto il rispetto... (Poi tutti parlano uno sull'altro, n.d.r.)

Ci troveremo ancora magari sul tema della mobilità.



Scalo Greco-Breda

VERBALE DELL'INCONTRO DI MUNICIPIO 2

27 Febbraio 2017
Viale Zara 100
(h. 19.30-22.30)

COMMISSIONE CONSILIARE

APERTURA:

Colantuoni Luigi (*Presidente Commissione Territorio, Lavori Pubblici, Tutela degli Animali, Affari Istituzionali, Bilancio*)

Il Municipio 2, in particolare la Commissione Lavori Pubblici che presiedo, si è già occupata, in data 2 Novembre, di introdurre il tema degli Scali Ferroviari. Abbiamo poi sospeso un attimo i lavori e re-inviato a successive sedute per consentire al Consiglio Comunale di approfondire i lavori e presentare una propria delibera. Stasera avremmo già potuto iniziare con l'Assessore Maran un percorso di formazione e di ascolto reciproco con la cittadinanza, ma comunque presenteremo eventuali richieste, eventuali osservazioni all'Assessore all'interno del documento.

(...)I consiglieri interverranno per alzata di mano dopo l'intervento dei tecnici e dei cittadini.

Consigliere Bevacqua

Io avrei subito una domanda sull'ordine dei lavori: Maran non verrà? Arriverà tardi? Si è detto che l'Amministrazione sarebbe venuta a incontrare la cittadinanza e non c'è!

Colantuoni Luigi

Non è escluso che possa arrivare. L'Amministrazione è comunque presente nella persona dell'Architetto Brambati, quindi possiamo procedere. Dò la parola al Presidente Piscina per i saluti del Municipio, dopodiché auguro a tutti un buon lavoro.

Samuele Piscina (*Presidente Municipio 2*)

(Ringraziamento e saluti, N.d.R.).

Ci sono diverse riunioni che l'Assessore Maran ha fatto insieme alla Giunta. Durante queste riunioni comunque la Giunta ha sempre espresso alcuni suggerimenti per quanto riguarda l'unico scalo che è presente all'interno del nostro municipio, che è lo scalo Greco-Perelli, che si affaccia su via Ernesto Breda. Greco è uno degli scali più piccoli. Non ci sono grandissimi progetti attuabili come quello del parco allo scalo Farini; però è un buon pezzo di terreno che deve essere utilizzato in modo adeguato. Noi capiamo benissimo le necessità delle Ferrovie, dell'Amministrazione e del Comune, ma l'Amministrazione deve anche rendersi conto che siamo uno dei Municipi con la minor percentuale di verde di Milano; e questa non è una cosa assolutamente indifferente. Quindi, la prima questione che abbiamo avanzato è quella di avere ampi spazi verdi all'interno di quei terreni che non sono più tanto ampi, ma si possono ampiamente utilizzare. E poi, un'altra questione che era stata in primis suggerita da cittadini, che tra l'altro sono anche presenti e immagino interverranno, riguarda il collegamento da Bicocca a Ernesto Breda, collegamento che ad oggi conta solamente due strade, quella del ponte di Greco e quella del ponte di via Porto Corsini. È evidente che un problema che abbiamo sia quello del traffico lungo questi due passaggi, quindi una delle richieste che avevamo fatto era anche quel-

la di prevedere un passaggio non solo pedonale e non solo ciclistico, ma anche viabilistico, sopra, sotto, valutiamo, purché ci sia un ulteriore passaggio da un lato all'altro. Questo è stato comunicato durante tutti gli incontri, è stato portato avanti anche durante gli incontri che ci sono stati sugli scali ferroviari presso lo scalo Farini, quando c'è stato il grande evento di ascolto per la città di Milano. Successivamente, per il grande evento, l'Assessore Maran ci ha riconvocati dicendoci che avrebbe voluto realizzare all'interno dei singoli Municipi un momento d'ascolto per la cittadinanza con la sua presenza. Questo è il momento di ascolto che insieme all'Assessore Maran abbiamo pattuito all'interno del nostro Municipio. Ora, non so se l'Assessore riuscirà a venire o meno. Mi ha comunicato che è bloccato in Consiglio Comunale. Spero che arrivi. Comunque sicuramente faremo pervenire le osservazioni dei cittadini e dei Consiglieri di Municipio e all'Assessore, perché è comunque un'opera non indifferente, anzi, tutt'altro, all'interno del singolo municipio. Gli scali non possono essere indifferenti alla cittadinanza e neanche al Municipio. Noi abbiamo il diritto e il dovere di poter dire la nostra, tutti insieme; e poter dire la nostra su uno spazio che finalmente andrebbe riqualificato, in un quartiere che comunque non è il centro di Milano, è considerato come periferia, e invece nel quale si potrebbe realizzare qualcosa di a mio avviso molto bello e importante per il Municipio. Vi ringrazio ancora e lascio la parola al Presidente.

(Intervento di un consigliere, poi andato via)

Anche io ritengo grave la mancanza dell'Assessore Maran, soprattutto in un momento in cui avrebbe dovuto incontrare la cittadinanza e il Municipio 2 e vorrei che fosse messo a verbale.

Proietti (*Consigliere Comunale PD*)

Io sono perplesso dal fatto che venga convocata una Commissione e non un Consiglio. Credo che il Consiglio sia il luogo migliore per iniziare il dialogo con l'Assessore. Quindi chiedo al Municipio di impegnarsi, visto che l'Assessore non è venuto per gli impegni che ha avuto, a convocare un Consiglio invitando l'Assessore, magari facendo anche un sopralluogo.

Michela Brambati (*Comune di Milano, in vece di Maran*)

Buonasera! Io sono l'architetto responsabile dell'Urbanistica per il Comune, ma mi occupo in realtà del progetto scali. Me ne occupo da anni, farò una breve introduzione delle tematiche generali e poi passerò alle problematiche specifiche, per poi dare la parola al Politecnico che ha collaborato con l'Amministrazione nel 2013-2014 e continua a collaborare in questa fase di ascolto dei desiderata che emergono dal territorio per migliorare il processo di pianificazione.

Si tratta di un processo di pianificazione da definire, perché, come sapete, ha avuto una lunga istruttoria di preparazione con l'accordo di programma, che non ha avuto seguito ed è stato ripreso nei principi generali in una deliberazione del Consiglio Comunale, la delibera 44 del 14/11 dell'anno scorso, che ha definito i processi di lavoro, gli obiettivi e i contenuti per questo grande progetto, a cui è bene riferirsi, sia per quanto riguarda il percorso e il tipo di procedimento, che per quanto riguarda gli obiettivi generali che il Consiglio Comunale ha definito come strategici per la pianificazione di queste importanti aree. Per chiudere sulla delibera, è un'elencazione di vari punti d'indirizzo sulle strategie d'adozione, e al punto L ed M si dice esplicitamente di proseguire il percorso di confronto con le Commissioni consiliari competente e dare seguito al processo di dibattito pubblico attraverso un confronto con la cittadinanza, con i municipi, con la città metropolitana..

Questo è uno dei momenti di ascolto e di confronto che il Consiglio Comunale ha inteso aprire su questo importante tema di sviluppo.

(Presentazione, ndr)

Complessivamente, le aree degli scali assommano a circa 1.650.000 mq. Circa 1.050.000 sono aree che saranno effettivamente oggetto di trasformazione urbanistica, mentre circa 200.000 rimarranno ferroviarie, razionalizzate all'interno degli scali, in particolare per Farini e Romana, dove viene ridefinito il sedime della linea ferroviaria (aree strumentali).

Ora qui mi riporto su Greco. Lo scalo di Greco ovviamente sono aree rilasciate dalle funzioni ferro-

viarie, quindi sono aree non più facenti parte di quelle oggetto di realizzazione di interventi ferroviari. Abbiamo, tutta una fascia a ovest della Pirelli, lato Bicocca, che per la parte sud riguarda le aree della stazione e gli annessi della stazione; mentre a nord è previsto la risistemazione tramite arredo urbano, perché oggi non abbiamo neanche il marciapiede su quel lato della strada: tutta la riqualificazione del fronte ferrovia del lato ovest della linea. Mentre lo sviluppo maggiore dell'area è rappresentato da queste due funzioni a est della via Breda. Chiaramente, l'opportunità che offre questa riqualificazione urbana possibile è legata alla presenza della stazione, alla possibilità di realizzare nuove connessioni e di ricucire alla città un tessuto oggi di fatto abbandonato dagli usi urbani. La posizione è evidente che è strategica essendo una connessione tra Precotto e la Bicocca. (...) Chiaramente qui la stazione Pirelli rimane, perché la linea Milano-Monza è una linea importante. Ci auspichiamo che con questi interventi possa essere anche valorizzata.

Sicuramente qui c'è un problema di ricomposizione urbana e di qualità del tessuto urbanistico. Io passerei la parola al Politecnico.

Piergiorgio Vitillo (Politecnico di Milano)

Buonasera a tutti, io sono Vitillo. Insieme a Paola Piscitelli questa sera rappresentiamo un gruppo di una decina di docenti del Politecnico del DASTU coordinato da Gabriele Pasqui che ha svolto un lavoro di ascolto e valutazione delle idee progettuali che nella prima fase ha accompagnato la costruzione dell'Accordo di programma. Noi non abbiamo nessun ruolo progettuale, ma semplicemente di accompagnamento delle scelte e delle decisioni che per il sistema dei 7 scali sono state prese e che si prenderanno.

Questo (riferimento alla slide, ndr) è quello che abbiamo già fatto: con una convenzione stipulata con il Comune abbiamo aiutato l'Amministrazione a riconoscere l'apporto progettuale delle comunità locali. Abbiamo strutturato l'ascolto attraverso tre grandi macro-temi: gli spazi aperti; i bordi e le connessioni, perché gli scali non vivono da soli, ma hanno dei rapporti anche problematici con i pezzi di città attorno; e i servizi (...)

Questo (riferimento alla slide, ndr) testimonia i due versanti su cui abbiamo lavorato: uno più istituzionale e l'altro più informale, relativo agli attori locali. Pensate che solo nella vostra zona noi abbiamo invitato una cinquantina di associazioni e comitati di varia natura. Poi, in realtà, quelle che hanno contribuito attivamente sono state una decina, ma l'attivazione di una serie di soggetti locali è stata piuttosto intensa. [...]

(...) L'Amministrazione comunale ha con questa nuova delibera deciso di aumentare, rispetto all'Accordo di programma che non è stato formalizzato, la quantità e la qualità del verde pubblico, da un lato; e l'edilizia sociale dall'altro. Con termini e modalità che dovranno essere puntualizzate nel nuovo Accordo di programma ndr)

Il processo di riqualificazione degli scali sarà lungo, per diversi motivi, tra cui la scala degli interventi. Durerà penso almeno un decennio. Cosa facciamo in questa fase transitoria, tra una situazione ex-ante e un desiderio di realizzazione futura? Molte città del mondo e in Europa hanno iniziato ad attivare dei processi di riuso per riconquistare questi spazi da subito alla città. Un esempio che tutti conoscete è accaduto con Expo in Città: due scali, Romana e Farini, sono stati aperti per una serie di attività, funzioni ludico-ricreative, spettacoli etc. che hanno rianimato questi che erano recinti chiusi. Uno degli aspetti fondamentali che vorremmo provare a capire meglio, rispetto anche alla precedente fase di ascolto, è proprio come e verso che usi temporanei gli scali possono essere rimessi nell'uso della città e dei suoi cittadini.

Un altro punto riguarda la fase di cantiere, che sempre determina inconvenienti e scocciature di varia natura. Questo è uno dei temi che emergeva in maniera generalizzata: un'attenzione alla fase di gestione dei cantieri della trasformazione. (...)

Quale vocazione funzionale emerge da ogni scalo? Funzioni e usi temporanei come novità rispetto alla fase di ascolto che abbiamo già fatto nel 2013-2014. Quello che stiamo facendo è articolato nella slide successiva in 3 punti, che sono il nostro mandato attuale: la prima è un aiuto sulla messa a sistema di queste diverse aspettative, idee, riflessioni che sugli scali si fanno; un aiuto all'amministrazio-

ne su quello che avverrà nei prossimi mesi. Abbiamo già fatto 4 incontri con i Municipi, nel frattempo arriverà anche a conclusione il lavoro fatto da FS sul workshop di progettazione con l'incarico dato a questi 5 architetti che daranno anche loro il loro contributo di idee e riflessioni sulle proposte per i differenti scali, i Municipi daranno il loro e tutto dovrà confluire in una valutazione che all'amministrazione è utile per formulare un Documento di indirizzi strategici che servirà a dare corpo e riempire i contenuti del nuovo Accordo di Programma. Poi presenteremo gli esiti come con il Report del precedente mandato e aiuteremo i Municipi a costruire i propri documenti.

Solo due minuti per l'ultima stile... si tratta di un diagramma, più comunicativo che tecnico, che mette in luce alcune delle questioni che erano emerse. Alcune sono state già sintetizzate dal Presidente Piscina e dall'Architetto Brambati. Prima questione: la possibilità di un nuovo attraversamento viabilistico tra queste due zone separate dalla ferrovia, cioè Bicocca a ovest e Precotto a est, con modalità da studiare (sottopasso, sovrappasso...), in considerazione dei consistenti problemi di viabilità e accessibilità che ci avete segnalato. Un altro aspetto è quello della riqualificazione del sottopasso pedonale esistente. Alcuni di voi allora avevano suggerito di integrarlo con altre funzioni, anche commerciali, così da renderlo un luogo vivo e più sicuro. Nonché una serie di interventi diffusi sull'assetto esistente della mobilità e dei servizi per ricucire i due quartieri.

Sblendido (Consigliere Comunale):

La via Ernesto Breda viene riqualificata?

Giorgio Vitillo

E' uno dei punti che vi stavo raccontando. I cittadini hanno messo in luce questo tema, quello che vi stiamo raccontando non è un progetto, ma quello che abbiamo ascoltato e che viene riportato in questa fase. Voi potete integrarlo o modificarlo- sono passati un po' di anni - rispetto alle diverse aspettative e idee che adesso voi vi siete costruiti.

Rivedere il tema della percorribilità ciclabile nel ponte Greco a sud; potenziare i progetti in corso su via Sesto S. Giovanni, sul lato occidentale della ferrovia, con una passeggiata tematica che racconti la storia della Bicocca, quell'arretramento che ricordava l'Architetto Brambati serve a fare un nuovo percorso verde, un percorso di pedonalità e di possibilità di fruire di questi spazi anche innovativa rispetto al passato; riformulare tutto l'affaccio urbano lungo via Breda, con anche funzioni innovative sul tema della ricettività, dell'accoglienza degli studenti (Bicocca è da questo punto di vista una ricchezza che va implementata con attrezzature a servizio degli studenti); un tema rilevante è quello degli spazi aperti- lo scalo può diventare un importante elemento di connessione tra sistemi ambientali: il parco Nord, il sistema della Martesana e il parco Lambro nella zona orientale. Riconnettere con spazi verdi queste diverse polarità, unitamente alla necessità di aumentare i servizi, anche quelli della zona, e in particolar modo del verde, che dal punto di vista quantitativo è in "sofferenza". Nuovi servizi per gli studenti come un'opportunità molto sentita. Un altro tema è quello delle caratteristiche della residenza: non solo residenza libera, ma anche sociale nelle sue varie articolazioni, dall'edilizia popolare, all'edilizia convenzionata; nonché una specifica tematizzazione funzionale legata alle esigenze specifiche della zona, sul lato orientale più legato alle attrezzature per la cultura e lo spettacolo. Poi si chiedeva un nuovo asilo nido, una scuola materna, un ufficio postale, servizi di vicinato... Una delle proposte più forti era quella di una biblioteca pubblica integrata a spazi di socialità, da mettere in attività insieme a spazi più ordinari come quelli di servizi di pronto accesso... il recupero degli edifici esistenti, in particolare una ciclo officina sul modello di quello che è stato fatto alla Stecca degli Artigiani al quartiere Isola... l'esistenza degli orti urbani da potenziare nella zona della Fornasetta e anche da far diventare un'opportunità molto più forte di quello che pure è oggi e una serie di servizi e attrezzature come la residenza temporanea che possano essere usati non solo dagli studenti ma anche da una parte della popolazione che ha bisogno di alloggi temporanei.

Michela Brambati

Volevo solo aggiungere a chiarimento degli interventi fatti il ruolo di questa fase: Il consiglio Comunale con la delibera 44 ha indicato degli obiettivi strategici. Noi oggi non stiamo presentando un progetto,

non sono identificati ancora degli elementi di decisione, ma questo percorso serve proprio a definire i contenuti del nuovo accordo per la pianificazione futura. Se ritenete utile, posso richiamare, ad integrazione della presentazione del Politecnico, i punti strategici della delibera dell'Amministrazione Comunale. Oltre al verde e all'housing sociale, comunque il piano intende intervenire anche attraverso il potenziamento del trasporto ferroviario; e quindi un punto della delibera è quello di individuare le risorse per la realizzazione della circle line, cioè dell'aumento dell'accessibilità ferroviaria di queste aree, migliorando il rapporto tra la ferrovia e la città; e la possibilità di intervenire in contemporanea sul livello urbanistico e dei trasporti è un'opportunità eccezionale di migliorare l'infrastruttura in città e al contempo riqualificare le aree annesse e limitrofe. Questo è un tema centrale nella delibera e lo era nell'AdP non formalizzato. Temi altrettanto importanti sono quelli della qualità urbana che dovrà essere garantita, con un mix sociale articolato, con pezzi di città viva e vivibile, con priorità alle famiglie, ai nuclei con redditi basso o mono-reddito, studenti, lavoratori e anziani; quindi a quelle categorie sociali che esprimono un fabbisogno di abitazioni particolari entro una certa fascia di costo. C'è tutta una parte della delibera che pone l'accento sulla necessità di realizzare degli interventi sostenibili. Questa era una breve sintesi per puntualizzare che siamo qui ad ascoltare le esigenze locali per costruire un processo.

DIBATTITO: TEMI EMERSI

(5 interventi dei consiglieri, 5 interventi dei cittadini)

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

- Io devo andare. Volevo chiedere se, come è stato richiesto, si farà un altro consiglio più vicino ai cittadini verso Ernesto Breda, in modo che altri cittadini possano intervenire e conoscere il progetto. *(Consigliere Sblendido)*
- Vorrei sottolineare una questione di metodo più che di merito: l'importanza di recuperare il valore portato dal Politecnico all'epoca circa il provare a capire come si potessero interpretare gli scali come possibilità di connessioni. Quel lavoro di ascolto di circa una quarantina di associazioni locali va recuperato. *(Riccardo Magni)*
- Nel 2010 c'è stato un referendum consultivo sulla destinazione d'uso dei territori di Expo. Purtroppo non hanno rispettato quello che volevano i cittadini. Nutro poca fiducia nei processi partecipativi. *(Claudio Sasso)*
- Vorrei sottolineare l'importanza del percorso politico che è stato fatto che usa parole e situazioni nuove e ritengo fondamentale proseguire quale percorso positivamente futuristico. Per entrare nella vision chiediamo che venga riconvocata la Commissione, visto che stasera è mancato un importante confronto politico, che venga fatta ulteriore pubblicità sul territorio e che la commissione si esprima sulle linee di indirizzo ai fini della redazione del documento. *(Consigliera McGrath Carole Lynn (?))*

SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

- (...) non credo si possa più pianificare il territorio urbano senza pensare alla città metropolitana. *(Pippo Amato)*

MOBILITA' E LOGISTICA

- Sono lieto che sia stato richiamato il problema della viabilità. Oggi lo scalo di Greco rappresenta una divisione della città che si estende per 2 km, la stessa lunghezza dello scalo Farini. Siamo in una zona trafficata. Tutti ci dicono che il principale problema della nostra zona sono i collegamenti tra est e ovest, che oggi gravitano principalmente su due punti di attraversamento che sono via Corsini e via Breda. *(Giacomo Casonna)*
- Come la nuova viabilità interfaccerà i nuclei storici? *(Riccardo Magni)*
- Se la ferrovia non s'interra, c'è poco da fare al livello di ricuciture. Sarebbe necessario interrirla, si

parla di costi molti più alti e bisognerebbe pensare anche a questo. *(Claudio Sasso)*

-Nel momento in cui volete aprire a speculazione edilizia, tenete conto che qualsiasi cosa andrete a costruirvi sopra, attira viabilità automobilistica. Noi in Municipio 9, dove abbiamo Lancetti e Bovisa, in alcune ore della giornata che hanno dalle 10 alle 16 sono tremendamente vuoti, invece i raccordi automobilistici sono intasati. *(Claudio Sasso)*

-Lo scalo di Greco è l'unico escluso dalla zona di divieto di transito delle merci pesanti. Non vorrei che ci trovassimo con un centro di smistamento merci a livello cittadino nella nostra zona, come sembrava suggerire la proposta di un funzionario di Confcommercio al workshop di 3 giorni. Credo che non ci sia bisogno di spiegare cosa comporterebbe al livello di congestione del traffico. *(Giacomo Casonna)*

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- Io gradirei che non si usasse il verde come cavallo di Troia, come questione sulla quale non si può essere che d'accordo, dietro il quale ci sono cose più pesanti. Quanto meno abbiate rispetto degli interlocutori. *(Pippo Amato)*
- Scalo Farini tecnicamente si può coprire completamente e sopra realizzare la Collina di Verde richiesta dai cittadini nel 2011 con un referendum. *(Daniele Cutrera)*
- Se vogliamo parlare di priorità, in tutte le aree degli scali dovrebbero essere piantati solo alberi. Il verde è il vero problema di Milano. Se riuscite a farci respirare, io ve ne sarei grato. *(Vincenzo Cusano)*
- Un secondo aspetto è quello del verde, che nell'AdP corrisponde al 30% della superficie territoriale. Nelle linee guida si prescrive di massimizzare il più possibile il verde, ma non si parla in nessun caso di ridurre l'indice di edificazione. La costruzione diretta è la costruzione in altezza. Ma così il mix non può funzionare, perché se creo una torre, a meno che non mi inventi fantastici giochi di servizi pubblici che si arrampicano sull'edilizia privata, è difficile arrivare a un mix sociale. La nostra linea politica sarebbe quella di non cementificare e mantenere le aree a verde. *(Consigliere Bevacqua)*

FUNZIONI E SERVIZI

- Se proprio dobbiamo dare qualcosa in cambio alle FS, io credo che dovremmo fare una riflessione sugli usi insediati e le vocazioni delle aree: che ci sia corrispondenza. A Milano, per esempio, non ci sono abbastanza alberghi di fascia media e ci sono pochissimi ostelli, che la renderebbero più attrattiva anche per i giovani, soprattutto se fossero vicino alla ferrovia. Questo mi pare un indirizzo da seguire, non solo rispetto alle funzioni abitative. *(Pippo Amato)*
- Visto che c'è tantissimo terreno a disposizione della ferrovia, non è pensabile creare un luogo per favorire la costruzione di queste moschee? *(Giancarlo Francese)*
- La mia proposta è anche quella di costruire per persone a basso reddito, visto che ci sono un mucchio di metri quadri su cui costruire e occorre prendere in considerazione queste questioni, a livello sociale e non a livello speculativo. *(Giancarlo Francese)*
- Il Comune di Milano ha il coltello dalla parte del manico; è lui che concede le cubature sugli spazi. Quindi, se i cittadini chiedono più case popolari, rispetto all'housing sociale, che non sono le case popolari, è il caso che il Comune chieda più case popolari, equamente ripartiti su ogni scalo. *(Daniele Cutrera)*
- La possibilità di intraprendere costruzioni abitative è fuori luogo, dal momento che in Bicocca molti cittadini lamentano la presenza di molti appartamenti sfitti. Se c'è una reale necessità abitativa, bisogna andarla a cercare lì dove c'è già un'offerta, che riesce a soddisfare, per motivi di mercato o altri motivi, questa necessità. *(Claudio Sasso)*
- Ok per i vani commerciali nei sotto-passi, ma vanno riempiti! *(Claudio Sasso)*

PROPOSTE SPECIFICHE PER LO SCALO DI GRECO

- Moschee. *(Giancarlo Francese)*
- Biblioteca di quartiere *(Riccardo Magni)*
- La collina di verde *(Daniele Cutrera)*

VOLUMETRIE - Poi, come mai è stata considerata un'edificabilità di 0.45 mq/mq anziché di 0.35 mq/mq, per esempio? *(Daniele Cutrera)*

- Il problema degli indici è fondamentale qua. Se non mettiamo in discussione quello, poi avremo sì gli usi temporanei, ma per quanto tempo resteranno tali? Come al quartiere Adriano, dove ci sono una marea di edifici vuoti. *(Consigliere Proietti, Sinistra per Milano)*

- Allo stato attuale, l'AdP è stato bocciato. Non abbiamo quantità a cui riferirci. Quello che abbiamo adesso sono solo le Linee guida espresse dal Consiglio comunale che, per quanto interessanti, lasciano il tempo che trovano-quando si parla di aumentare il verde vuol dire tutto e non vuol dire niente. Entro nel merito, mi ha anticipato un cittadino: l'indice di edificazione territoriale è di 0,45 mq/mq. Io vorrei sapere da cosa è composto questo indice. *(Consigliere Bevacqua)*

- Secondo aspetto: l'ERS. All'interno dell'ambito di Greco, il 90% della superficie lorda di edificazione verrà destinata ad edilizia residenziale sociale, in minima parte a edilizia residenziale pubblica. Guardando un grafico si vede come la maggior parte dell'edilizia residenziale pubblica sia disposta sugli ambiti periferici. C'è una piccola parte sullo scalo Farini...e questa è una prima domanda: si ha in progetto di cambiare questa situazione, visto che inizialmente sembrava dettata dai tempi stretti. *(Consigliere Bevacqua)*

- Il problema degli indici è fondamentale. Se non mettiamo in discussione quello, poi avremo sì gli usi temporanei, ma per quanto tempo resteranno tali? Come al quartiere Adriano, dove ci sono una marea di edifici vuoti. *(Consigliere Proietti, Sinistra per Milano)*

USI TEMPORANEI

-Altra questione è quella degli usi temporanei, perché non vorrei che ci trovassimo qualche brutta sorpresa in questo discorso così un po' vago. *(Giacomo Casonna)*

CHIUSURA

Piergiorgio Vitillo

L'ascolto è sempre interessante ma anche faticoso. Ci impegniamo a tentare la migliore sintesi possibile di questa fase con i verbali e ad accompagnarvi, se lo riterrete necessario, nella costruzione del documento politico del Municipio.

(Replica sulla funzione del Politecnico, di ascolto e non di progetto:) a noi piacerebbe molto progettare, ma non siamo qui con questo ruolo. Anzi, dovremmo parlare il meno possibile, e ascoltare per tirare le fila. Non per deresponsabilizzarci, ma siete voi che dovete progettare il futuro del vostro Municipio e della città nel suo complesso. Noi faremo del nostro meglio per comporre le idee e le proposte in una visione d'insieme.

Colantuoni Luigi (Presidente Commissione Territorio, Lavori Pubblici, Tutela degli Animali, Affari Istituzionali, Bilancio)

Grazie, a questo punto dichiarerei chiusa la seduta.

TAVOLA DELLO STATO DI FATTO DELLO SCALO GRECO-BREDA AL 2017

SERVIZI E CITTÀ PUBBLICA

-  amministrazione
-  giustizia
-  sicurezza e protezione civile
-  infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente
-  università e ricerca
-  istruzione
-  cultura
-  servizi sociali
-  salute
-  attrezzature sportive
-  culto
-  verde pubblico esistente
-  verde pubblico di previsione
pertinenze indirette
-  fronte commerciale
-  aree di proprietà pubblica
-  fabbricati di proprietà pubblica

MOBILITÀ

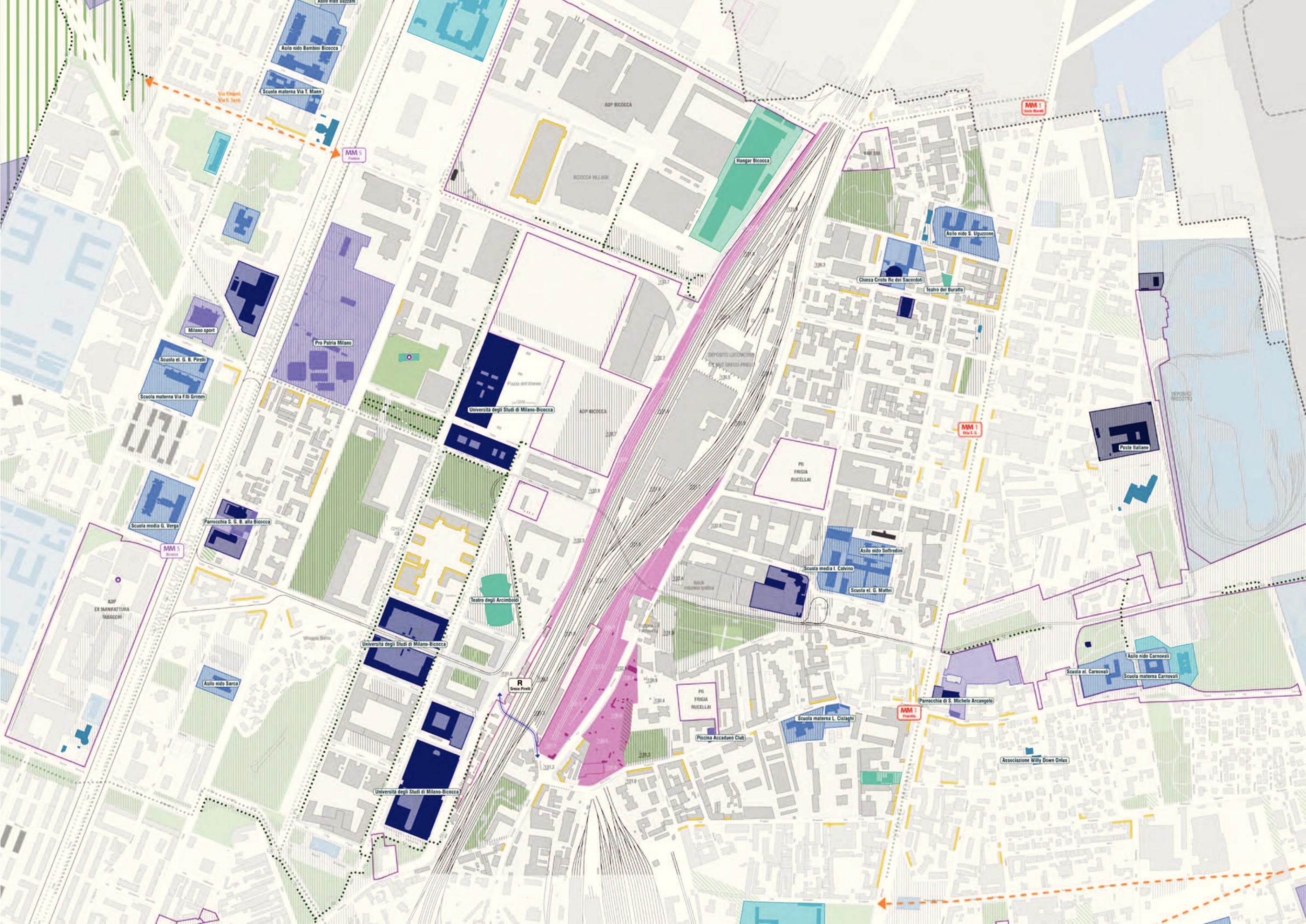
-  rete ciclabile esistente
-  rete ciclabile di progetto
-  nuove connessioni

VINCOLI E PRESCRIZIONI

-  immobili con prescrizione di tutela
diretta artt. 10 e 11, indiretta artt. 45, 46, 47 del dlgs 42/2004
-  rinvenimenti archeologici e zone sensibili
-  fascia di rispetto cimiteriale 200 metri
RD 27.07.1934 n.1265, L 166/1922, Reg. RL 9.11.2004 n.6
-  parco agricolo sud milano

TRASFORMAZIONI

-  piani in itinere
-  ambiti di trasformazione (PGT)
-  scali: aree in dismissione
-  scali: aree strumentali
-  spazi aperti riqualificati
-  assi viari riqualificati



Asilo nido Bambini Bicocca

Scuola materna Via T. Mann

MM 5 Bicocca

ADP BICOCCA

BICOCCA VILLAGE

Hangar Bicocca

AM 1 Bicocca

Asilo nido S. Uguzzone

Chiesa Cristo Re dei Sacerdoti

Teatro del Buratto

Milano sport

Pro Patria Milano

Scuola el. G. B. Pirelli

Scuola materna Via F.lli Grimm

Università degli Studi di Milano-Bicocca

ADP BICOCCA

AM 1 Bicocca

Poste Italiane

Scuola media G. Verga

Parrocchia S. G. B. alla Bicocca

MM 5 Bicocca

Asilo nido Soffredini

Scuola media I. Calvino

Scuola el. G. Mattei

Teatro degli Arcimboldi

Università degli Studi di Milano-Bicocca

Asilo nido Sarca

R Greco Pirelli

PI FRIGIA RUCCELLAI

Piscina Accadeo Club

Scuola materna L. Cislaghi

AM 1 Bicocca

Parrocchia di S. Michele Arcangelo

Scuola el. Carnovali

Asilo nido Carnovali

Scuola materna Carnovali

Università degli Studi di Milano-Bicocca

Associazione Willy Down Onlus



Scalo Lambrate

20 Febbraio 2017
Via Sansovino 9, sala consiliare Guido Galli
(h. 21.00-23.00)

INCONTRO PUBBLICO DI AGGIORNAMENTI E CONSULTAZIONE CON I CITTADINI SULLO SCALO LAMBRATE.

APERTURA:

Caterina Antola (Presidente Municipio 3 | PD):

Benvenuto e saluto introduttivo.

Antonella Bruzese (Vice Presidente Municipio 3 e Assessore Urbanistica, Edilizia e Demanio, Spazio Pubblico e Arredo Urbano, Verde, Ambiente e Mobilità | Sinistra per Milano):

(Parla della raccolta in corso di materiali su Lambrate utili per la delibera, su cui i cittadini saranno puntualmente informati, N.d.R.):- I materiali verranno caricati sul sito del Municipio 3, dove si potrà anche lasciare un contributo scritto. La prima settimana di marzo ci sarà un incontro di riepilogo.

-Quella di stasera sarà una discussione pubblica e aperta.

-Duplice valenza dell'incontro: dare informazioni, ricevere informazioni e commenti.

Temî suggeriti:

-Inserire lo scalo di Lambrate in una porzione di territorio più ampia;

-Lo scenario è cambiato rispetto al 2013-2014 ed è con questo che dobbiamo confrontarci oggi;

-Ragioniamo di funzioni. Non solo residenza, ma mix funzionale, come contenuto nella delibera, che è ciò di cui vogliamo discutere.

-Tempi: sarà approntato un bando per gli usi temporanei.

Carlo Monguzzi (Presidente Commissione Consiliare | PD):

(Solita presentazione.

Questa volta, rispetto all'incontro al Municipio 1, insiste sul fatto che "Questo progetto lo fa il Comune attraverso i Municipi e i Municipi attraverso i suoi cittadini". Parla di partecipazione e della necessità di conquistare spazi di democrazia.

Specifica i tempi: 2 mesi per l'atto di indirizzo del Consiglio Comunale sulle Funzioni per gli Scali; 2 mesi per la Delibera; (Cittadini riconsultati); 2 mesi per i Piani attuativi. N.d.R.)

-Abbiamo già individuato delle funzioni prevalenti per i vari scali:

- Farini > "un grande prato";
- Porta Romana > importante aprire una connessione nord-sud (attraversamento oggi

impedito dalla presenza dello scalo);

• Porta Genova > Recentemente "riaperto" con la nuova passerella, resa necessaria dal fatto che il ponte era in precarie condizioni statiche (stava crollando). *Non sono state date specifiche sulle funzioni;

- San Cristoforo > Conservarlo a verde;
- Breda > Interessante per l'intorno: gli orti, l'università. I cittadini ci hanno chiesto una connessione viabilistica e ci pare accettabile";

• Lambrate> "Il cartello (si riferisce a quello del gruppo di cittadini di Città Studi, n.d.r.) ci ricorda che è importante. Io conosco la vostra associazione, di cui sono un 'coso' su FB, scusate il mio linguaggio pre-digitale.

Restiamo però ovviamente aperti al confronto con voi.

-Queste sono aree in cui da 15 anni non succede niente.

Ci interessano molto la riconnessione e ricucitura con l'intorno, perché gli scali devono servire una popolazione di 8 milioni di abitanti.

Abbiamo bisogno di quartieri belli., in cui ci sia un mix abitativo, sociale e culturale.

Gabriele Pasqui (Politecnico di Milano)

Presentazione. Aspetti toccati:

-l'importanza di rilevare le emergenze del contesto per ciascuno scalo e saperli al contempo integrare in una scala metropolitana;

-la capacità di gestire la lunga fase di trasformazione che riguarderà gli scali nel complesso.

(Sulla mappa dei servizi (non aggiornata) scoppiano le critiche del gruppo dei Cittadini di Città Studi in sala (gli stessi con il cartello che dice "Quale futuro per Città Studi?"). "Ma cosa dite?! Va via tutto. Ci portate a spasso?"N.d.R.)

DIBATTITO:

TEMI EMERSI

(21 interventi)

MATERIALI A DISPOSIZIONE E INFORMAZIONI FORNITE

- Richiesta di caricare online le informazioni raccolte su ogni singolo scalo e darne diffusione online; c'è in gioco un enorme capitale politico e la comunicazione è importantissima (Bozzia);

- Le presentazioni che vengono fatte negli incontri si arricchiscono di volta in volta, ci sono risposte da assemblea ad assemblea; preoccupazione per quanto fatto fino ad ora; ci sono già state due assegnazioni: al Politecnico e ai cinque architetti del workshop (L. Sarfatti).

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

- Se questa è partecipazione, bisogna rispettarne il metodo. Occorrono più informazioni (i cittadini devono essere ben informati sul perimetro normativo e su aspetti quali i confini, le proprietà delle aree etc.) affinché si possano comprendere le condizioni di reale co-progettazione (P. Colombini);

- Necessità di integrare progetti e trasformazioni. La descrizione è stata fatta in termini troppo vaghi e imprecisi. Nelle carte mancano delle trasformazioni in corso o previste che sono rilevanti per il dibattito, come quello riguardante i pezzi di università che andranno via (P. Lavezzali);

- Questa non è reale partecipazione. Dove sono le linee di indirizzo politico? Non basta chiedere ai cittadini cosa ne pensano: si rileva una grande distanza su che cosa si intende per partecipazione (P. Burgio);

- Si continua a parlare di débat public, ma si sa di cosa si parla? Il débat public è un percorso istituzionalizzato (in Francia), che prevede la presenza di un soggetto terzo. Chi sarebbe, ad esempio, il soggetto terzo qui, il Politecnico? (Mariani);

- La volontà dei cittadini qui non è veramente ascoltata (Mariani);

- Un'assemblea di per sé non significa fare della partecipazione (Renato ?);

- Questo è al massimo un dibattito pubblico e non un débat public: non è la stessa cosa! (S. De La Pierre);

- Occasioni come queste non sono da sprecare: bisogna evitare di parlare d'altro (D. Tinto);

- Questa partecipazione non ci piace. Il débat public parte dall'ipotesi 0. Qui non c'è mai stata, i cittadini vengono dopo. Noi nei prossimi giorni attiviamo un tavolo di partecipazione vero, che includa i soggetti marginali (*M. Vitiello*);
- Questi incontri sono importantissimi: ampliano la cultura urbana in tutti noi; ogni volta c'è un aggiornamento/miglioramento dei materiali presentati e della qualità del dibattito (si discute per imparare e per mettere a disposizione le proprie conoscenze: gli architetti del workshop dovrebbero essere qui ad ascoltare perché è un'occasione di acquisizione di idee utili per i progettisti e va ribaltato il punto di vista perché loro progettano, non tutti). Il problema, però, è che la procedura è sbagliata: FS non avrebbe dovuto dare incarichi a progettisti in giro per il mondo, che non possono confrontarsi con la cittadinanza in incontri come questo (*E. Battisti*);
- Ma che cosa è stato fatto in questi anni? Sembra tutto ancora molto vago. E come funziona ora, che ognuno "spara" la sua? Manca qualcosa di più concreto su cui discutere (*S. Malvasi*)

ASPETTI PROCEDURALI

- Non avendo altri riferimenti, bisognerebbe dire che cosa non fare e perché dell'Accordo di Programma non ratificato (*Mariani*);
- Bisogna ricondurre la trasformazione degli scali ferroviari nell'elaborazione del nuovo PGT (che prende avvio con l'interlocuzione con i cittadini): va tutto corrisposto lì, nel PGT (*E. Battisti*);
- Perché attuare la perequazione? e chi dice che le quantità si possono spostare da uno scalo all'altro? Bisogna parlarne (*L. Sarfatti*)

RUOLO DEGLI ATTORI

- Le "vision" per lo scalo di Lambrate saranno sviluppate da Mecanoo e Cino Zucchi, ma oggi non ci sono (*C. Zucchi* è arrivato poco dopo, n.d.r.) (*M. Sacerdoti*);
- Non si capisce se la regia e le finalità siano pubbliche o meno;
- Spetta al Comune dirigere la regia politico-urbanistica (*Bozzia*);
- FS è un soggetto pubblico o privato?
- Chi dirige qui? Il Comune o FS?
- Quali garanzie chiediamo ad FS e che tipo di sviluppo si impegnano a garantire? Se FS non rispetta gli accordi decade l'Accordo di Programma ma quali sono le garanzie che poi non si bloccano i cantieri? La situazione finanziaria non è chiara! (*L. Sarfatti*);
- Rischio di speculazione molto presente. Gli scali dovrebbero essere aree per la mobilità e non per la speculazione immobiliare (*Renato*);
- Mai dimenticare che i Consigli Municipali possono esprimere e dare seguito a volontà dissenzienti;
- Tema dell'assunzione diretta di responsabilità da parte dei cittadini (*Lanzetti*);
- Non è possibile che siano stati i cittadini e non il comune a sollevare i problemi veri relativi a speculazione, all'importanza di fare sistema etc.! (*Mingari*);

TEMPI DELLE TRASFORMAZIONI

- Non contingentate i tempi! (*Renato?*)

SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

- Gli scali offrono l'opportunità di ripensare il policentrismo alla scala metropolitana e proporlo come logica sistemica alternativa e complementare a quella territoriale dei municipi. Bisognerebbe parlarne di più (*Colombini; Mingari*);
- Il ruolo della trasformazione di Lambrate deve essere letto in relazione alle trasformazioni del q.re Rizzoli a nord e della M4 a sud; può diventare il "foro" di sistema territoriale che include anche il sistema est ovest con città studi e parco (*Muzio*)

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- Il verde non è una questione quantitativa: non è vero che più ne mettiamo meglio è, bisogna guarda-

re al bilancio ambientale complessivo (*Rovelli*);

- Importanza della tutela e ripristino del verde spontaneo, e proposta di inserimento del Progetto Farfalle lanciato dal Municipio 2 nello scalo Lambrate (*Adriano Pinkler*);
- La bonifica dev'essere leggera, non dispendiosa, in tempi rapidi (*Rovelli*);
- La connessione deve essere anche tra il verde e l'agricoltura, che qui a Lambrate ha avuto un ruolo importante (*S. De La Pierre*)

MOBILITA' E LOGISTICA

- C'è in corso una riorganizzazione della logistica e del trasporto merci su ferro a livello regionale che impatterà sullo scalo di Lambrate e qui questo tema non è minimamente dibattuto, nessuno ne parla, ma si rischia che si verifichino incidenti come quello avvenuto a Viareggio a causa del trasporto di sostanze pericolose (*L. Cossutti*);
- Piste ciclabili, ma come parte di una rete: non per frammenti isolati: come progetto integrato negli e tra gli scali, ma anche alla scala urbana (*M. Macario*);
- Realizzare una connessione nord sud a ridosso del rilevato ferroviario che permetta lo sgravo del traffico (*Sacerdoti*).

FUNZIONI E SERVIZI

- Non si può ragionare in astratto senza guardare alla specificità di ciascuno scalo (*Rovelli*);
- Importanza degli interventi sui rilevati ferroviari (ad es. le barriere antirumore) (*Rovelli*);
- Negli scali si arriva col treno: bisogna concentrare funzioni pubbliche! (*Renato ?*);
- Il problema non è il fatto di per sé di portare via la Statale da Città Studi, ma il fatto che non ci sia un piano per il dopo; inoltre si solleva il tema di Città Studi ma non si parla di Rubattino, della ex Innocenti.. si tratta di aree enormi, interessate dalla presenza di insediamenti abusivi che pongono anche problemi di sicurezza (*Andrea*);
- Cittadella dello Sport a Lambrate. Ci sarebbe già l'infrastruttura! (*Lanzetti*)

VOLUMETRIE

- Perché non si parla di volumetrie? (*Sacerdoti, Mariani, ...*)
- A Lambrate 34.000mq di slp su 70.000mq di Superficie territoriale significa avere circa 10 edifici di 10x40m di impronta (tenendo conto del vincolo aeroportuale, che impedisce di aumentare l'altezza degli edifici). Questo è incompatibile con l'indicazione del 40% della Superficie territoriale da destinare a verde: non è possibile realizzare un verde continuo di questo tipo. La concentrazione della volumetria deve tener conto della presenza delle case degli ex ferrovieri, che sono già "schiacciate" dal nuovo intervento previsto ad est. Bisogna dunque cercare di concentrare le volumetrie nell'ambito nord dello scalo e ridefinire la volumetria massima insediabile, riducendola intorno ai 15.000mq (*M. Sacerdoti*);
- Ma il problema non sono le volumetrie (le volumetrie non sono così eccessive). L'AdP deve rispecchiare un beneficio ambientale complessivo, che per me significa: inquadramento del verde in un progetto di mobilità; dotazione tecnologica; bonifica leggera, non dispendiosa, in tempi rapidi (*Rovelli*);
- A fronte di 1 miliardo di utili di FS provenienti dall'operazione degli scali, quanto verrà speso veramente per il benessere dei milanesi? 50 milioni per la circle line, ma 80 milioni di oneri (*Mariani*);
- Quella degli scali è l'ultima grande trasformazione urbanistica di Milano, si deve parlare di indici di edificabilità; la privatizzazione è dannosa e si privatizzano solo le reti ad alta velocità...; questi terreni sono stati dati a Ferrovie per fare mobilità e non speculazione immobiliare (*Renato*);
- La trasformazione degli scali offre la possibilità di restituire ai cittadini un pezzo di città che sia una città inclusiva, che accoglie. La risposta dev'essere di welfare. Nell'Accordo di Programma (quello non ratificato?) troviamo il fallimento della città sociale (*M. Vitiello*)

USI TEMPORANEI

- Gli usi temporanei possono essere un punto qualificante (*Rovelli*);
- Il tema degli usi temporanei è fondamentale e può essere una forma di "allenamento" dei cittadini a

costruire la partecipazione (*S. De la Pierre*);

-Usi temporanei come occasione straordinaria per conoscere il territorio e testare delle direzioni possibili per il suo sviluppo e potenziamento, che consentirebbe anche di migliorare la nostra conoscenza degli scali, che non conosciamo direttamente (*D. Tinto*);

-Fallimento degli usi temporanei. In questo Paese si assiste da tempo a come offrano il braccio alle infiltrazioni criminali e mafiose; inoltre ciò che nasce come temporaneo spesso finisce per essere definitivo. Smettiamo di parlarne (*M. Mingari*);

-Il tema degli usi temporanei è importante ma vanno pensati/progettati e monitorati bene; bisogna inoltre intravedere usi dominanti e certi (*Adriano ?*)

CHIUSURA:

Antonella Bruzzese:

“Abbiamo preso nota e ascoltato.

Non sarà l'unico incontro.

Noi non stiamo dall'altra parte: lavoriamo insieme!”

Pierfrancesco Maran:

Sapevamo che non sarebbe stato un incontro facile e condivido molte delle critiche che sono state mosse in questa sede, che pongono due temi cruciali. Le osservazioni oscillano tra due estremi: “tutto è già stato deciso” e “siete così vaghi che non si capisce niente”. Quale la giusta scala d'intervento? Locale? Regionale? Di Logistica merci?

Ma per me il conflitto è utile.

Mi ha colpito il commento di Andrea che diceva che non si mantengono le promesse e che non abbiamo piani per il futuro (di Città Studi): questo è vero ma andrà elaborato un piano per Città Studi, e non è un tema che può essere risolto qui, stasera.

Però alcune cose fisse su Lambrate ci sono, e sappiamo innanzitutto che il grande player resta il Politecnico, sebbene i tempi del progetto non si conoscano ancora.

Io non credo che si debba partire dal PGT, ma dalle grandi questioni, come, in questo caso, il futuro di Città Studi e la trasformazione degli Scali.

La riqualificazione degli scali è una grande opportunità ma non è così semplice.

C'è una base di informazioni molto variegata, visto che sugli scali si lavora da 10 anni, e bisogna tenerne conto.

L'offerta non è appetibile per i privati, su questo vi posso tranquillizzare.

Non vogliamo fare speculazione e ci rivolgiamo ad un ceto medio giovane, quello che sta ripopolando Milano, ma che non è così abbiente.

Ci interessa un mix di funzioni produttive, rendere il verde più fruibile e presente, pensare agli usi temporanei come un'opportunità per costruire l'offerta pubblica.

Siamo a inizio mandato e abbiamo tempo per ascoltare, imparare, migliorare. Questo confronto non solo non si conclude stasera, ma neanche alla firma dell'AdP! (I Piani Attuativi avranno anche più margine di interazione da parte dei cittadini)

Per me, nella scala delle priorità, viene prima il futuro di Città Studi e poi quello degli Scali.

TAVOLA DELLO STATO DI FATTO DELLO SCALO LAMBRATE AL 2017

SERVIZI E CITTÀ PUBBLICA

-  amministrazione
-  giustizia
-  sicurezza e protezione civile
-  infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente
-  università e ricerca
-  istruzione
-  cultura
-  servizi sociali
-  salute
-  attrezzature sportive
-  culto
-  verde pubblico esistente
-  verde pubblico di previsione
pertinenze indirette
-  fronte commerciale
-  aree di proprietà pubblica
-  fabbricati di proprietà pubblica

MOBILITÀ

-  rete ciclabile esistente
-  rete ciclabile di progetto
-  nuove connessioni

VINCOLI E PRESCRIZIONI

-  immobili con prescrizione di tutela
diretta artt. 10 e 11, indiretta artt. 45, 46, 47 del dlgs 42/2004
-  rinvenimenti archeologici e zone sensibili
-  fascia di rispetto cimiteriale 200 metri
RD 27.07.1934 n.1265, L 166/1922, Reg. RL 9.11.2004 n.6
-  parco agricolo sud milano

TRASFORMAZIONI

-  piani in itinere
-  ambiti di trasformazione (PGT)
-  scali: aree in dismissione
-  scali: aree strumentali
-  spazi aperti riqualificati
-  assi viari riqualificati

I INCONTRO

17 Marzo 2017
Via Sansovino 9, sala consiliare Guido Galli
(ore 17.00)

INCONTRO DI MUNICIPIO SULLO SCALO LAMBRATE*

[*n.d.r.: L'incontro avviene attorno al tavolone su cui è disposta la stampa del fotogrammetrico dello scalo di Lambrate (tutte le sedie sono disposte attorno al tavolone e questo ha incoraggiato nel corso dell'incontro un dialogo dai toni estremamente più pacati e collaborativi rispetto al precedente incontro del Municipio 3. Presenti 30 persone circa, vengono distribuite le stampe della presentazione preparata da Davide Fortini di sintesi e restituzione dei temi, delle proposte e delle riflessioni emersi attraverso la scheda messa a disposizione dei cittadini sul sito del Municipio 3. Presenti del nostro gruppo: Paolo Galuzzi, Giorgio Vitillo, Davide Fortini, Elena Fontanella]

APERTURA

Antonella Bruzzese (Vice Presidente Municipio 3; Assessore Urbanistica, Edilizia e Demanio, Spazio Pubblico e Arredo Urbano, Verde, Ambiente e Mobilità)

Non siamo in tanti e abbiamo a disposizione questa mappa, dunque invece di proiettare è più interessante rimanere qui attorno al tavolo (abbiamo le fotocopie della presentazione che pensavamo di proiettare). Percorso di consultazione che abbiamo deciso di fare per rispondere alla richiesta formulata ad ogni Municipio di preparare un documento che a scala locale desse indicazioni, linee guida sulla trasformazione degli scali.

Si tratta di un processo: il consiglio comunale ha votato delibera di indirizzi che dovrebbe essere alla base dell'Accordo di Programma (che non è stato ratificato e che l'Assessore intende rivedere). Al fine di arrivare al nuovo Accordo di Programma sono stati fatti una serie di passaggi: apertura e indicazione del coinvolgimento del consiglio comunale; sedute aperte che le Commissioni mobilità e ambiente stanno tenendo; attività dei municipi. Il municipio 3 scriverà una delibera, e ha scelto di fare un percorso di consultazione che non è un percorso di partecipazione.

Abbiamo deciso di fare una serie di passaggi:

-il primo passaggio (comune a tutti i Municipi) è stato la presentazione alla presenza dell'Assessore, dei presidenti delle Commissioni congiunte e del gruppo di lavoro del Poli (incontro pubblico che si è svolto per il municipio 3 lo scorso 20 di febbraio, in cui sono state riprese le criticità emerse dal lavoro di ascolto fatto dal Politecnico nel 2013-14 e abbiamo poi ascoltato i cittadini su alcune questioni in maniera molto libera);

-secondo passaggio: mettere sul sito del nostro Municipio una serie di documenti per informare i cittadini e metterli nelle condizioni di trovare facilmente dei materiali;

-terzo passaggio: sopralluogo allo scalo di Lambrate, lo scorso 4 marzo (abbiamo toccato con mano la materialità degli elementi e degli spazi dello scalo);

-abbiamo predisposto anche una scheda di consultazione, quella a cui molti di voi hanno risposto e che ci ha permesso di raccogliere una quarantina di contributi, e che ha costretto per certi versi le persone a mettere nero su bianco e ad organizzare le loro opinioni rispetto ad alcuni temi che avevamo sollecitato.

Punti toccati dalla scheda (nella formulazione delle domande): 1. principali criticità dell'area, 2. tema legato al ruolo della ferrovia come barriera, 3. natura del verde (almeno 50% che rimarrà a verde, ma che tipo di verde urbano è più utile nello Scalo di Lambrate?), 4. mix funzionale e servizi di quartiere (di che cosa c'è bisogno a Lambrate?), 5. usi temporanei (tema più sfidante, che per noi è opportunità per immaginare di proporre delle cose in tempi rapidi). La scadenza per restituire questo questionario compilato era domenica scorsa.

Davide Fortini, parte del gruppo del Politecnico e che ha lunga esperienza in materia di processi partecipativi, ha letto con me le schede, ci ha aiutati in questa fase e ci aiuterà nel commentare e restituire gli esiti.

Fase di ascolto aggiornato di alcune questioni, ma il documento che faremo non sarà la sommatoria di tutte le questioni che sono state sollevate, ma si tratta di un documento di cui il Municipio si assumerà la responsabilità ma che è fatto anche attraverso il processo di ascolto (punto importante, altrimenti si ingenerano equivoci).

Ultimo punto, in anteprima: organizzazione di un altro incontro pubblico il 5 aprile, di sera alle 21 (non si sa ancora quale sarà la sede), in cui è stato chiesto ai progettisti che hanno elaborato le visioni-esplorazioni commissionate da Ferrovie e in particolare a Zucchi e Mecanoo (sarà presente il partner italiano) di presentare la loro visione per lo scalo di Lambrate (viene richiamata l'esperienza del workshop, i cui esiti saranno presentati nella settimana del fuori Salone, prima dell'incontro del 5 aprile del Municipio 3). Avevamo cercato di coinvolgere anche altre persone che hanno fatto progetti su Lambrate: è importante avere visualizzazioni e tradurre numeri e possibilità. Cogliamo allora l'opportunità per vedere cosa hanno fatto questi professionisti e che risposte hanno dato (all'interno dei vincoli delle volumetrie del precedente accordo di programma, che prevedono nel nostro scalo 34.000 mq di slp, che non è detto che verranno confermate in quello nuovo).

Ci interessava fare un percorso di consultazione aperta.

Come organizziamo questo momento di restituzione: Davide Fortini inizierà a dire cosa emerso con mie integrazioni (di Antonella Bruzzese) e voi potete intervenire quando vi sentite di aggiungere qualcosa. Noi abbiamo le schede di tutti, le abbiamo raccolte; questa vuole essere una restituzione sintetica. E' un percorso di consultazione e non di partecipazione. Il documento che ne uscirà sarà responsabilità del Municipio.

Davide Fortini (gruppo di lavoro del Politecnico di Milano)

Quello che vi racconterò non ha l'obiettivo di discutere posizioni diverse, di sciogliere gli elementi di conflittualità e di determinare quale posizione è sentita come la migliore ma di capire che esistono posizioni diverse. E' la componente politica che poi si assumerà la responsabilità di tradurre queste posizioni diverse nella delibera di indirizzo. Non discutiamo se un dato tema ha avuto molte imputazioni e altri meno, ma facciamo emergere le differenze. Questo è importante da dire e semplifica il lavoro.

La cosa importante da fare, e che torna utile al municipio, è quella delle argomentazioni. Perché questi elementi hanno significato? Perché si portano dietro dei ragionamenti, degli assunti (si aprono scenari di riflessione interessanti).

Mentre raccontiamo questa serie di punti, potrebbe essere interessante che chi si riconosce nei titoli che dirò intervenga e argomenti (che è forse la cosa più utile per il municipio: capire i ragionamenti profondi che stanno dietro alle argomentazioni).

* n.d.r.: vengono distribuite le stampe della presentazione che è stata preparata per oggi (è un materiale di lavoro).

Prima questione: mix funzionale (non solo residenza ma servizi e funzioni pubbliche). Contemplazione di elevato mix funzionale nell'area dello scalo, attesa generalizzata su cui si possono articolare alcune posizioni. Funzioni pubbliche: posizionamento di servizi scolastici e in particolare materna e estensione del polo scolastico di via Pini. E' stata citata la possibilità di avere uffici pubblici a servizi del cittadino; utilità

di prevedere servizi socio-sanitari con attenzione a servizi a sostegno delle disabilità. Uno dei compilatori delle schede è un soggetto che opera in via Ventura - una struttura che fa servizio socio-sanitario - che si è candidato a trasferire le proprie attività da via Ventura allo scalo, con delle forme di convenzionamento tra il pubblico e privato (disposizione a sostenere fattivamente questo tipo di proposta). Dotazione di servizi igienici (apparentemente marginale ma molto funzionale alla vita delle persone). Si affianca a questo gruppo di funzioni pubbliche richiamate, la proposta di centri culturali ricreativi: centro benessere e piscina (citata più volte), auditorium di grande capienza (alcune proposte arrivano a ipotizzare il numero di posti dell'auditorium), museo del lavoro collegato alla storia delle ferrovie e alla storia produttiva di Lambrate (Innocenti, Lambretta...); spazi per attività, prove ed esposizioni, artisti, musicisti (spazi che sostengano ed accrescano vocazione delle forme artistiche e del design che Lambrate ha assunto come propria qualificazione e forma di identità). Attività: consolidare spazi per attività economico-produttive vere e proprie (co-working, artigianato, ciclo-stazione/ciclofficina e ci sono startup che hanno lavorato sul tema della bicicletta elettrica); settore dedicato al tema del prodotto alimentare e dell'alimentazione (mercato prodotti agricoli, street market, spazi commerciali di vicinato: no medie grandi superfici di vendita ma struttura del negozio); versante relativo alla vita di quartiere: spazi per l'associazionismo, case di quartiere, aree funzionali ai gruppi di acquisto solidale e spazi per organizzare le merci che arrivano; ultimo elemento citato: posizionamento di un ristorante sopraelevato, punto di sguardo sul passaggio dei treni (a livello della ferrovia). Attesa di mix funzionale che implicherà la necessità di orientarsi verso quali posizioni assumere.

Alcuni evocano inoltre il tema della residenza temporanea (generale richiesta di evitare altra residenza). Il mix funzionale sembra dunque concentrarsi nei tre ambiti richiamati: funzioni pubbliche, spazi culturali e ricreativi, luoghi per promuovere attività anche di tipo economico (ma collegate all'ambito sociale).

Antonella Bruzzese

Ci sono alcune punte in avanti. Suggerimento della terrazza che si affaccia sulla ferrovia (non è esattamente un ristorante): potrebbe sembrare una boutade, un elemento da libro dei sogni, ma è invece una suggestione interessante perché implica di ragionare sull'integrazione tra una funzione ludica/ricreativa e un ruolo della ferrovia. E' utile per il Municipio raccogliere suggestioni che possono permetterci di dare degli indirizzi e in qualche misura attualizzare una serie di richieste.

Emergono questioni importanti: che l'area non debba essere solo residenziale ma con mix di funzioni (molti di voi lo hanno scritto in modo esplicito); che natura debbano avere questi servizi (lavorare anche sulla dimensione minuta: sono cose anche piccole). Magari alcuni indirizzi si possono perseguire con altre finalità (questo lavoro è comunque utile all'amministrazione anche locale).

Davide Fortini

Secondo tema: il verde (almeno il 50% sarà a verde, ma che tipo di verde?). Tre ambiti di ragionamento emersi: assetto dell'area verde, tipo di vegetazione, usi.

Assetto: verde ampio, grandi aree non frammentate ("non il giardino del condominio"); verde di connessione che assuma ruolo di relazione per connettersi ai grandi sistemi ambientali ad est e con alcuni elementi di valore che stanno al di là della ferrovia, come il giardino botanico di via Celoria.

Tipo di vegetazione: alcuni evocano un grande prato, spontaneo che richiede poca manutenzione, altri un addensamento di piante ad alto fusto poco presenti in quartiere (anche per formare una barriera anti-rumore); usi: (alcuni usi sono compatibili con un tipo o l'altro di vegetazione) dotazione di orti didattici magari collegati all'istituto di via Vespucci (e sapete che ora parte anche l'area di San Faustino); spazi attrezzati (sport all'aperto, fitness, campi da bocce, attrezzature gioco per bambini, area cani); in termini di biodiversità c'è l'indicazione che questa area diventi contenitore di biodiversità (rif. progetto casa delle farfalle); scenari diversi di usi temporanei in questo senso: pensare queste aree come tappe di eventi a livello cittadino, luoghi di attraversamento per eventi di massa tipo StraMilano.

Due posizioni prevalenti: no nuova residenza e ridurre slp, perché sono due materie che si contendono lo spazio.

Antonella Bruzzese

Importante il tema del verde unitario e fruibile (non frammentazione): dotazione di spazio pubblico e non a servizio delle attività che ci saranno. E importanza della relazione con il contesto, non solo con l'area di San Faustino che diventerà un giardino condiviso e che comunque sono quasi 2 ettari di spazio in adiacenza allo scalo. Immaginare fruizione del verde che possa avere testata, conclusione lì. E altro tema importante è quello che riguarda la necessità di prestare attenzione allo spazio verde immediatamente dietro alle case dei ferrovieri dove c'è un campo da calcio: avere attenzione e preservare alcune preesistenze.

Davide Fortini

Terzo tema dentro lo scalo: usi temporanei. Primo contenitore, quello della residenza, registra posizioni divergenti: contrari o favorevoli alle residenze temporanee (per studenti o parenti degli anziani che stanno nelle vicine RSA); tema mobilità e predisposizione dell'area dello scalo ad area parcheggio quando ci sono grandi eventi a Lambrate; programmare fermate delle "frecce" a Lambrate in occasione di alcuni eventi. Sul verde usi temporanei racchiusi nella domanda di valorizzare il verde che si è formato spontaneamente all'interno dello scalo, piuttosto che usare la struttura coperta (volume recuperabile) come vivaio e mercato cittadino dei fiori e delle piante (che a Milano non c'è e potrebbe diventare qui un elemento di attrattività). Temporaneo perché potrebbe svolgersi una volta al mese, una volta ogni tanto. Sulle attività temporanee da insediare: spazi per le start up, attività collegate al design, spazi per la musica, per biciclette. Aspetti ludici: spazi per la musica e per ballare (citata la Balera dell'Ortica come buon esempio da riproporre anche qui), attività circensi, piattaforme che possano accogliere circhi.

Michele Sacerdoti

Cosa c'è in quella struttura (*quella al centro dello scalo di Lambrate, verso nord. n.d.r.)? Non l'abbiamo visto nel sopralluogo. Qualcuno l'ha vista?

Antonella Bruzzese

La dott.ssa Tessitore in occasione del sopralluogo ha detto che sono spazi oggi parzialmente utilizzati come uffici (non credo che all'interno sia un grande spazio ma che sia suddiviso).

Aggiungerei un paio di cose. Diverse persone suggeriscono di iniziare ad usare lo scalo a partire da alcune funzioni legate al verde (vivaio, verde fruibile, tenendo presente il tema della bonifica). C'è da tenere presente soprattutto per l'uso degli orti il tema delle bonifiche. Anche a San Faustino l'orticoltura sarà solo in cassoni (perché va verificato in che condizioni è il terreno, e al momento non ci sono le risorse). I fiori si potranno coltivare in terra ma gli ortaggi no. Altra questione emersa è quella di partire dal deposito (strutture apparentemente sane, da liberare: potrebbe essere il punto di partenza per le attività citate). Interessante legame col design e riuso dei mobili (aggiustare, garage market) e non solo le biciclette ma anche i mobili. Bisognerebbe capire la fattibilità di alcune proposte (es. parcheggio), diversi contributi hanno citato questo possibile uso.

Davide Fortini

C'erano poi due temi a scala larga: barriera e delle criticità. Barriera (diventa più difficile il racconto, più articolata). Sul tema della ferrovia come barriera e difficoltà di penetrazione, di passaggio da una parte all'altra della città, c'è il tema della mobilità che si articola su quello della pedonabilità (attuali percorsi da abbellire e riqualificare in particolare nei sottopassaggi). Riferimento al sottopassaggio di via Porpora relativamente all'estrazione dei fumi, quindi anche indicazioni specifiche sul perché non si passa lì sotto e su cosa bisognerebbe fare per favorire le persone ad usare anche quegli spazi per attraversare. C'è poi il percorso della ciclabilità: richiamata la necessità di pensare asse in fregio al rilevato nord-sud; citata la circle line delle biciclette (circonvallazione della 90-91 ma per biciclette); indicazione della necessità di potenziare e migliorare una serie di assi di percorribilità, che sono le strade più trafficate (Porpora-Bas-

sini, San Faustino-Gogi) costruendo eventualmente nuovi sottopassi. Alcuni sostengono la necessità di pensare un nuovo sottopasso dentro all'area di recupero dello scalo, mentre altri sostengono che questo non sia necessario. Il tema della ciclabilità è molto presente e sostenuto. Il terzo tema sulla mobilità è quello del ruolo della stazione di Lambrate: pensare a questa come una centralità anche nell'attraversamento (usare i passaggi che la stazione ha e lavorare sulla riqualificazione dello spazio a parcheggio come nuova piazza, riqualificazione piazza Titano).

Sul trasporto pubblico: elemento di facilitazione dell'attraversamento. Proposta di proiezione di alcune linee verso postazioni più lontane (es. il 33) e posizionamento di parcheggi di interscambio più prossimi all'uscita Rubattino della tangenziale (e il 33 potrebbe avvicinarsi). Ipotesi più futuribili ma importanti da segnalare sul ruolo della ferrovia: citata la possibilità di pensare a nuovi fasci di binari che vadano a connettere il percorso Linate-M4-Malpensa, che si ripensi sistema di trasporto su ferro verso gli aeroporti. Tema viabilità, macchine: indicazione di attrezzare nuovi varchi viabilistici (verso sud dello scalo) e migliorare i passaggi esistenti (per esempio su via Amedeo); programmare nuovi segmenti stradali (qualcuno propone asse nord sud lungo il rilevato ferroviario e questo può essere tema di discriminare macchine/bici); migliorare la viabilità sugli assi esistenti Rombon-Porpora, Biotti-Bassini e destinare alcune strade ad usi esclusivi, cosa che non si pratica a Milano dove c'è sempre la contemporaneità dei traffici, ma interessante (es. Palmanova e Porpora macchine, Bassini dedicata a biciclette). Strade dedicate a tipologie differenti di mobilità. Servizi a favore della macchina: parcheggi di interscambio all'uscita della tangenziale Rubattino e in maniera temporanea nello scalo.

Antonella Bruzzese

Qualcuno ha scritto che non è sensato chiedere ai cittadini indicazioni sulla mobilità. Ma la domanda non era questa: è chiaro che problemi di questa natura devono essere trattati alla giusta scala (neanche urbana ma territoriale) all'interno di una riorganizzazione metropolitana della mobilità. Detto questo, la cosa che chiedevamo era quali sono i punti critici a partire dall'esperienza di cittadini che vivono qui (non vi chiedevamo di sostituirvi a degli esperti).

Ci sono alcune questioni che restano e che sono di difficile soluzione perché a fronte di problemi comuni (difficoltà di attraversare, ristrettezza dei passaggi, intasamento del passaggio di via Bassini, mancano connessioni ulteriori), poi le proposte sono di diversa natura. Qualcuno suggerisce di insediare una pista ciclabile lungo il rilevato ferroviario nord/sud, e un'altra proposta è quella della connessione veicolare. Bisognerebbe fare una riflessione di natura progettuale.

Altro tema contraddittorio che sottolineo: alcuni richiamano il bisogno di un nuovo passaggio che passi sotto il rilevato ferroviario mentre altri dicono che non è necessario.

C'è poi il tema dell'attraversamento della ferrovia nord-sud verso l'ortica (tra via San Faustino e l'Ortica verso sud) e riorganizzazione della viabilità. La trasformazione dello scalo deve essere occasione di riflessione sulle modalità di attraversamento. Altri hanno chiesto di non fare altri sottopassi ma di migliorare e rendere più fruibili quelli esistenti (manutenzione ordinaria e miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie e di sicurezza del sottopasso di via Bassini). Su alcune di queste questioni, che registriamo, si può intervenire anche a prescindere dalla trasformazione dello scalo ferroviario. Sono stati citati problemi di manutenzione anche rispetto alla stazione.

Davide Fortini

Ultimo livello di questa lettura al contrario (era la prima domanda della scheda) è quello delle criticità del vivere il quartiere. Tema della mobilità: traffico e viabilità congestionata, attraversamento critico est-ovest ma anche nord-sud, i parcheggi di interscambio insufficienti (lasciare la macchina e prendere il mezzo pubblico non è semplice), inquinamento acustico e assenza di dispositivi anti rumore (in particolare rispetto alla ferrovia).

Tema dell'edificazione. Problema delle molte aree ex produttive abbandonate e non più utilizzate, cantieri presenti in zona e non tutti attivi, incompletezza del PRU Rubattino (sua consistenza volumetrica e di presenza di popolazione), eccesso di popolazione insediata rispetto a servizi e dotazioni a favore dei residenti, assenza di residenze per brevi periodi (relativamente ad alcune categorie di utenti). Sui servizi:

assenza di uno spazio pubblico catalizzatore, di una "piazza" vera e propria che diventi il centro di questa porzione di città (nonostante esista via Conte Rosso risistemata, ma che da sola non riesce ad assolvere a questo ruolo, e della imminente sistemazione di p.za Rimembranze); carenza di servizi scolastici primari relativamente ad alcune fasce di età; carenza spazi commerciali di vicinato; perdita di centri di formazione e assistenza di eccellenza (partita Città Studi, Besta, Istituto dei Tumori).

Criticità rispetto alla socialità, presenza diffusa di usi impropri dello spazio, luoghi di microcriminalità, sporcizia, tags (fenomeni di scrittura sui muri) e la cesura tra le due parti di città. Questi i temi che evidenziano le macro criticità.

Nel documento ogni tema ha un colore con la localizzazione.

Questa in sintesi è la restituzione delle vostre osservazioni. Si potranno leggere le schede degli altri, vedremo come.

Mi sembra importante ribadire che il valore di queste cose, in questi percorsi, è che si pone il sapere locale non esperto ma qualificato dal punto di vista della conoscenza dell'esperienza di vita in relazione ai saperi esperti dei soggetti che sono chiamati a progettare invece conoscendo niente della qualità della vita ma avendo degli strumenti conoscitivi di altro tipo. E' questo l'aspetto interessante di questo tipo di informazioni che trasferite al municipio e che verranno elaborate e mediate guardando ad esempio i progetti esperti elaborati anche sulla base di dati "più scientifici".

Antonella Bruzzese

Un altro tema emerso riguarda l'insistere sull'importanza dei concorsi pubblici, non solo per gli edifici ma anche per lo spazio aperto. Tutte queste informazioni che noi raccogliamo, in prospettiva potrebbero anche essere degli elementi per bandi di concorso che riguardano specificamente le nostre zone.

La totalità delle persone ha risposto impiegando tempo e di questo va dato atto e siamo contenti della risposta. Altri (pochi, un paio forse) hanno risposto che questo non serve a nulla. Non credo questo perché se ci fosse la necessità di redigere dei bandi che indichino delle priorità, queste indicazioni sono utili per definire indirizzi.

Altro tema emerso: volumetrie. Su questo c'erano alcune posizioni un po' estreme (nessuna volumetria, solo spazio verde, solo servizio pubblico), mentre altri chiedono di ridurre in maniera considerevole le volumetrie insediabili nello scalo per una serie di ragioni (adducendo considerazioni tecniche). Rispetto alla prima posizione bisogna anche fare alcune valutazioni rispetto poi alle risorse che servono per realizzare verde, servizi pubblici, e dunque anche il fatto che esistono dei meccanismi come quelli degli oneri di urbanizzazione.

Su un altro piano sta il tema introdotto da Michele Sacerdoti (ma non solo) di ridurre la slp. Su questo l'incontro che faremo con gli architetti che hanno lavorato alle vision ci darà spunti in questo senso. Potremo anche avere ulteriori elementi tecnici. Sappiamo che è area stretta e lunga, adiacente la ferrovia (30m derogabili a 20m distanza dalla ferrovia). C'è poi il vincolo aeroportuale di Linate. Vincoli che possono essere trattati, sviluppati nei progetti.

Diversi hanno sottolineato la necessità che il Comune rivendichi ruolo pubblico importante, di regia. Il Municipio sta cercando di fare questo nel suo piccolo, e stiamo cercando di raccogliere una serie di indicazioni e di trasferire anche questo all'Amministrazione centrale. E' una partita importante per il futuro della città.

DIBATTITO:

(11 interventi dei cittadini)

Paolo Morandi

Una cosa non emersa, se non marginalmente, e che io ho segnalato nella scheda che ho compilato è la possibilità di creare verde di collegamento. Sappiamo che c'è una porzione di verde da realizzare sia nell'edificazione della Denora che della Galotti, e che guardando anche solo così il piano si può vedere

che da una interconnessione tramite vigili del fuoco, Rubattino, per arrivare al parco dell'acqua e poi da lì serve la connessione con Parco Lambro e Forlanini per creare una grande connessione di verde cittadino, è necessario che venga pensato il verde di collegamento, pubblico, non condominiale. Qui la regia municipale è fondamentale per guidare e coordinare le scelte di pianificazione.

Michele Sacerdoti

Volumetrie: non si tratta solo di definire il quanto ma anche il dove. Al workshop ci è stata fornita una cartina che credo derivasse dal PGT (*n.d.r. Sono stati sollevati dubbi circa questo punto e si è poi ipotizzato che si trattasse di una mappa estratta dal vecchio AdP, o potrebbe trattarsi delle schede delle ATU?) dove si vedeva che erano previste due aree edificabili. Una fino all'altezza di via Crespi, che era vista come un passaggio a verde, e poi un'altra area edificabile a sud ad arrivare circa all'inizio del campetto. Mentre sotto non ci sono criticità, l'altra area è critica perché è tra il rilevato ferroviario e le case dei ferrovieri. Andare a costruire lì è critico (30 m verso la ferrovia e case dei ferrovieri su uno stesso allineamento). Cita conteggi che ha elaborato e segnalato nella sua scheda. Lì ci starebbero 10.000 mq. Nell'altra area non ci stanno 24.000 mq. Se andiamo più verso sud c'è il campetto (che andrebbe lasciato secondo me come area verde) e poi l'area si stringe, quindi non ci sta più niente. Bisogna poi prestare attenzione al tema degli incentivi volumetrici e agli spazi che non fanno slp, premi volumetrici ecc.

Muzio (ex consigliere di zona)

Questo processo è molto utile e solleva temi rilevanti come l'area già utilizzata a verde in comodato d'uso, che pone una serie di vincoli, di cui si è parlato nell'intervento che mi ha preceduto. Se venisse mantenuto l'uso (cosa molto auspicabile, soprattutto nell'ottica di un progetto che vada incontro alla cittadinanza) creerebbe grossi problemi a collocare le volumetrie, perché è un'area grande e va ad incidere su parte dello spazio nell'area più larga dello scalo.

La salvaguardia degli usi sociali e già consolidati crea una serie problemi e da l'impressione "che si siano fatti i conti senza l'oste" nell'ambito della partita dell'Accordo di Programma.

Da questo processo vengono fuori indicazioni di grande saggezza sulla mobilità stradale, ciclo pedonale e ferrotranviaria, che mi danno l'idea che tutto questo processo sia stato fatto senza un ragionamento sulle questioni della mobilità, che sono molto importanti per una città come Milano, al centro di un'area economica nevralgica, al centro di percorsi stradali, ferroviari, critici.

Nella prima riunione pubblica fatta qui in Municipio 3 è stata ricordata la questione del Gottardo, il nuovo traforo che porterà ad espansione del traffico merci, e qualcuno si sta chiedendo: le merci dove le riceviamo se diminuiamo le superfici degli scali ferroviari? Questi temi emergono anche dalla saggezza dei cittadini che si pongono una serie di domande e problemi. Verso scala locale, la questione collegamento ciclopedonale o veicolare lungo il rilevato ferroviario pone una serie di problemi: quel percorso lì lo connettiamo a via Cima e poi da via Cima andiamo a scaricarci per entrare in tangenziale? Però è un percorso naturale, accanto a un rilevato ferroviario in una zona dove non si creano problemi e si potrebbe uscire da via Bassini e andare direttamente in tangenziale senza intasare via Rubattino, via Pitteri, che sono molto ingolfate. Anche il percorso ciclopedonale pone la questione di come riconnetterlo a quello di via Corelli. Ci sono una serie di questioni su cui ragionare. Non va considerato come un'isola senza connessioni col resto, se no facciamo il solito percorso ciclopedonale che finisce nel niente.

Rovelli ex consigliere

Apprezzamento del percorso costruito dal municipio: modo per far riflettere e ascoltare i cittadini nell'ambito di un AdP che ha spazi di manovra limitati (fa riferimento a quello precedente). Slp: nodo cruciale. Premesso che FS deve trarre degli utili (di cui non discutiamo la legittimità, assumiamo la situazione). La slp servono a pagare i servizi e agli utili di FS. Maran ha detto che nella seconda versione dell'accordo si riuscirà probabilmente a ridurre il totale della slp sui sette scali (speriamo che questo possa avvenire). Concentrandosi su Lambrate, non è detto che tutti gli scali debbano avere le stesse volumetrie in percentuale. Mi focalizzo sulla quantità di volume residenziale che sta per sorgere in questo quartiere. Fase

2 del PRU Rubattino (non si sa se si fa), c'è area ex Galotti in fase di realizzazione, c'è area De Nora adiacente allo scalo in fase di realizzazione, c'è la caserma di cui non sappiamo niente, c'è l'area di via Predil appena realizzata, ci sono molte aree dismesse: ci sarà sovrabbondanza di offerta edilizia che crea delle perplessità sul fatto di costruire nuovamente altre residenze. Ci sono queste case dei ferrovieri che in una ipotesi di costruzione in questa zona in ogni caso saranno schiacciate. Una delle battaglie che credo vadano fatte è quella non di azzerare (utopia) ma di ridurre al minimo volumetrie e slp che devono ricadere su questo spazio!

Sul verde: oltre ad avere funzione pubblica di collegamento è utile per rafforzare vocazione sportiva di questo quartiere (Valvassori Peroni, Giuriati...). Occhio di riguardo al verde con questa vocazione.

Russo

Perché dobbiamo aspettare i progetti degli architetti per stabilire le volumetrie? Dovrebbe essere il comune a dare le indicazioni e stabilire non solo le volumetrie ma anche i temi da sviluppare. Noi ci affidiamo a un gruppo di architetti che ci dirà sicuramente che bisogna sfruttare il 50% dell'area, fare palazzine e insomma cercare di ottimizzare al massimo l'area per renderla edificabile. Penso invece che bisognerebbe fare esattamente il contrario.

(*n.d.r. Antonella Bruzzese risponde subito: lo sono di formazione un architetto urbanista. Le assicuro che per fare una buona progettazione e una buona pianificazione e stabilire le quantità corrette, la localizzazione delle volumetrie, è bene fare progetti esplorativi per vedere le possibilità all'interno di quei vincoli. Hanno lavorato sulle volumetrie date nel vecchio AdP, con l'obiettivo di costruire un verde non frammentato e hanno lavorato avendo sotto mano la delibera di indirizzi del Consiglio comunale e avevano sul loro tavolo gli esiti del percorso attivo di ascolto 2013-14 del Politecnico, su cui su Lambrate c'erano una serie di indicazioni. Parlo da architetto e da tecnico: penso che sia importante provare a vedere delle simulazioni).

Mario Miraglia

Non bisogna pensare al massimo sfruttamento ma allo sfruttamento opportuno e funzionale. Ma funzionale a che cosa? Non bisogna trascurare il fatto della progettazione più ampia che deve essere integrata con il "lavorio" punto per punto, luogo per luogo. Grossa questione del trasferimento di Città Studi (e questione della città della salute, carica di interrogativi). Ci saranno trasferimenti al Tecnopole, Expo. Ma di quanto, in che misura? Bisogna ragionare in maniera integrata. Se Città Studi se ne va, in un certo senso un forte residuo di verde può essere tutelato, ma a cosa verrà in questo caso destinata quest'area? Sembra che il Politecnico rimanga. Altra questione: siamo stati destinatari di una collocazione di flussi migratori (che non si fermeranno). Questo documento che ci avete dato è fatto molto bene. Quante risposte sono state date? (40). E' molto bella questa analisi che è stata fatta e se ne trae qualcosa di già molto significativo. Rapporto particolare-generale va fatto affidandole alle "nostre maestre" che sono in grado di gestire queste questioni.

Paola

Ho apprezzato molto il lavoro che è stato fatto: non solo sono venute fuori istanze, bisogni e riflessioni di chi abita in questa zona, ma addirittura idee e spunti progettuali di grandissimo interesse. Domanda: voi tutti sapete che l'8 marzo si è insediato a Palazzo Marino il tavolo strategico, di pertinenza dell'Assessore Maran, cui partecipano tecnici e politici.

*risposta dell'arch. Ferradini che fa parte del tavolo tecnico: No. Non ci sono politici (c'è Maran), solo tecnici (ma ci sono ovviamente i responsabili dell'urbanistica della Giunta).

*precisazioni di Antonella Bruzzese: vale la pena dire che il Politecnico sta affiancando uffici del Comune nella redazione di un Documento Strategico di indirizzo, che sarà alla base della definizione dell'accordo di programma. Diversi percorsi si stanno attivando su questo tema (noi lavoriamo come Municipio alla scala locale). Dunque ci sono: tavolo tecnico (gruppo di tecnici suggeriti dalle diverse forze politiche, che fanno una riflessione su questo tema), uffici tecnici del Comune, gruppo del Politecnico (cita il fatto che stiamo verbalizzando e che renderemo conto del percorso fatto e che stiamo affiancando i Municipi e

il Comune nella redazione del documento strategico), ci sono i cinque architetti incaricati da FS di fare esplorazioni progettuali. L'assessore Maran e gli uffici tecnici ad un certo punto si troveranno davanti le esplorazioni fatte da Ferrovie, le riflessioni del tavolo tecnico, le 9 delibere dei Municipi contributi locali, percorso delle commissioni, ecc... e avrà il compito di far convergere tutti i contributi nel documento strategico di indirizzo. Importante perché terrà conto non solo dei singoli scali ma anche di una visione generale.

Domanda: ci sarà un momento nel quale questi organismi avranno modo di sentire in audizione la voce dei municipi in modo tale che tutto quello che viene elaborato qui possa poi entrare nella riflessione complessiva?

*Antonella Bruzzese: Sì! (e rispiega quello che ha già detto) Chi dovrà poi fare sintesi sono gli Uffici Tecnici del Comune con l'assessore Maran.

Mi sarebbe piaciuto che questi organismi oltre ad avere la voce dei municipi attraverso la delibera potessero avere momenti di audizione per entrare nel merito delle grandi questioni (es. non dividere questione scali da questione città studi).

*Antonella Bruzzese: fidatevi, siamo qui e stiamo cercando di fare sintesi di quello che ci dite voi. Stiamo cercando di attuare il decentramento e il nostro ruolo di istituzione vicina ai cittadini che si fa da cerniera con l'Amministrazione centrale. Nella richiesta di fare una delibera l'Amministrazione ci ha chiesto di farci carico di raccogliere queste informazioni.

Arch. Simona Ferradini (fa parte del tavolo tecnico)

Maran è venuto a parlare e ascoltare, e c'è la necessità della giunta di ascoltare tutti i Municipi. E il tavolo tecnico dovrà tenere conto dei contributi dei Municipi.

Tavolo tecnico: 20 persone circa, di cui 12-14 tecnici e il resto politici ma non vengono lì a fare i politici ma sono lì perché coordinano (Maran, Monguzzi, Ceccarelli..) e poi gli Uffici (Porta, Zinna, Brambati: tecnici del Comune).

Miriam Giussani

Il mio è un discorso molto semplice. Abito in via Saccardo. Da quando si sono insediati i nuovi edifici non viviamo più: c'è coda in ingresso e uscita da Milano che va poi in Rimembranze di Lambrate e si infila poi in via Bassini. Non viviamo: moriamo di gas. Come si può pensare di fare qualcosa senza pensare al traffico? Bisogna pensare al traffico e creare un'altra via di ingresso. Altrimenti io prendo e me ne vado.

*Antonella Bruzzese: Questo è emerso come problema da porre all'attenzione.

Un'altra domanda che vorrei fare. Che razza di costruzioni possono fare lì (nello scalo)? Chi va a comprarsi una casa lì così a ridosso della ferrovia?

*Antonella Bruzzese: Lasci provare agli architetti, ma è vero che è un'area complicata.

--

Mi chiedo: i cinque studi di architettura sono stati incaricati da FS. Gli architetti non devono fare gli interessi di FS? Ci potrebbe essere uno studio che dice che a Lambrate non vale la pena costruire?

*Antonella Bruzzese: il mandato non è stato quello ma il mandato è stato chiedere cosa si può fare a fronte di quelle volumetrie ammesse, che tipo di progetto si può fare lì. Quelli che vedremo il 5 aprile sono progetti che usano quelle volumetrie (n.d.r.: alcuni cittadini presenti che non sono intervenuti nel dibattito commentano tra di loro: "cosa me ne frega a me del mandato").

E se dalle suggestioni date da noi emergesse l'indicazione, la volontà di non costruire, voi come Municipio e come Comune avreste voce in capitolo di dire che sarebbe meglio rivedere le quantità?

*Antonella Bruzzese: il Municipio potrà dare indicazioni anche di riduzione della volumetria. Io personalmente penso che la volumetria prevista dal vecchio AdP sia eccessiva nello Scalo di Lambrate. Come Municipio abbiamo il diritto di dare delle indicazioni di questa natura sulla base di argomentazioni tecniche su cui stiamo ragionando. E per me, da architetto, è importante vedere "le prove", perché voglio capire le effettive possibilità. Ciò detto ci sono diverse modalità. Si può ragionare in termini di ricollocazione nei di-

versi scali (questo non incide sull'ammontare complessivo). E a questo servono le esplorazioni progettuali su tutti gli scali. Sulla possibilità di rinegoziare le quantità va fatto un ragionamento con l'Assessore.

Nel primo accordo di programma, che risale al 2009 (Masseroli assessore), le volumetrie erano pari a 1 milione di mq di slp e da allora c'è già stata una forte riduzione (quasi della metà): con il lavoro dell'Assessore De Cesaris si è lavorato su un altro ammontare di slp. Ricordiamo anche che la partita dell'AdP riguarda sì le volumetrie e la trasformazione urbanistica delle aree ma anche tutto il tema dell'investimento sul trasporto pubblico, che è la controparte dell'Accordo di Programma.

--

Lambrate ha forte vocazione sportiva. Ipotesi di un ostello per sportivi in zona, struttura che manca completamente a Milano, che sta aumentando la partecipazione a eventi sportivi. Vicinanza di una struttura come il Vespucci.

--

Tema dello sport molto forte (per vicinanza delle strutture universitarie, del parco Forlanini, Idroscalo..). Ne era stato ripreso un altro, anche nel documento restituito stasera: tema del lavoro. Funzioni museali, sport, lavoro, artigianato, nuove professioni, possono essere ugualmente remunerative o almeno sufficientemente remunerative rispetto a una residenza che rischia di essere inflazionata in questo contesto (molte aree di trasformazione). E' vero che FS agisce da privato ma... Tema della qualità può essere fortemente sottolineato nel dibattito (piuttosto che dire che su quest'area non si deve fare niente e bisogna lasciarla così). Motore culturale che potrebbe essere inserito in quest'area potrebbe essere positivo per il quartiere.

Sottolineo un altro tema (anche se dobbiamo essere consapevoli dei limiti che ci sono): cosa succede col trasferimento più o meno possibile (tutto da decidere) dell'Università da Città Studi? Non solo in termini di connessione fisica ma virtuale in termini di cosa potrebbe succedere. Incentivare e spingere verso analisi qualitative su criticità e sviluppo futuro tra i due contesti.

Le istituzioni dovrebbero spingere verso questo. Se no rischio che queste aree si incastrino in modo non adeguato.

CHIUSURA

Antonella Bruzzese

- Mercoledì 22 marzo alle 17.30, Palazzo Marino, aula consiliare: commissione congiunta Urbanistica e Mobilità, alla presenza dell'Assessore Maran, noi ci saremo e ci sarà un gruppo di cittadini che fa parte del gruppo "Che ne sarà di città studi".

- Segneremo sulla pagina internet del Municipio 3, sito, luogo e orario incontro del 5 aprile per vedere e discutere i progetti (probabilmente qui, alle 21). Due studi di architettura presenti: Zucchi e Mecanoo (ci saranno i partner italiani) perché a questi due studi è stato chiesto di fare un approfondimento su Lambrate. C'è il fuori salone contemporaneamente ma lo abbiamo voluto fare immediatamente dopo la messa a disposizione dei progetti (le "vision" del workshop saranno presentate il giorno prima). Sappiamo che è una settimana calda ma ci sembrava importante.

- I materiali dati oggi sono materiali di lavoro fatti in tempi strettissimi: ne faremo un'elaborazione un po' più raffinata e faremo circolare questo lavoro.

E' stato un lavoro estremamente utile: davvero ci avete dato una mano.



Scalo Porta Romana

VERBALE DELL'INCONTRO DI MUNICIPIO 4

24 Maggio 2017
Sala Consiliare, via Oglio 18

APERTURA:

Pietro G. Celestino (Assessore M4 Viabilità locale-Attività commerciali e artigianali-Edilizia di interesse municipale-Servizi sportivi | Forza Italia)

- Presentazioni e saluti introduttivi agli intervenuti del Politecnico di Milano, il Professor Giorgio Vitillo e la Professoressa Laura Montedoro, il Professor Maurizio Schiaffionati, Urban Curator TAT, al nostro presidente di Municipio, Paolo Bassi e al presidente della Commissione Consiliare Bruno Ceccarelli e al Consigliere Comunale Gianluca Comazzi, in arrivo. Vorrei inoltre salutare l'Ordinario del DASTU, Professor Pasqui, e vi porto i saluti... purtroppo questa volta non può essere presente perché ha avuto degli impegni fuori città, ma ha dato la sua disponibilità per futuri incontri...dell'Ingegnere Leopardi, che è il Responsabile del Programma Lombardia FS-Sistemi Urbani.

Per cominciare questo incontro passo la parola al Presidente del M4, Paolo Bassi.

Paolo Bassi (Presidente M4| Lega Nord)

- Io vorrei solo fare un brevissimo saluto, ringrazio tutti gli ospiti che hanno accettato il nostro invito. Un ringraziamento particolare va a Bruno Ceccarelli, che fin dall'inizio del nuovo mandato amministrativo ha voluto coinvolgere i Municipi e cercare di aggiungere una componente importante di partecipazione popolare al tema degli scali. Non sto qua ovviamente a ricordare l'importanza strategica, ovviamente, dell'argomento e sicuramente sarà un tema che ci accompagnerà da qua ai prossimi tempi, è un dibattito che a Milano si è aperto ormai 10 anni fa, con alterne vicende di vario tipo, ma che adesso pare incanalato su un binario giusto.

- Forse si stanno creando le condizioni per far sì che si riesca ad arrivare finalmente ad una definizione della cosa. La delibera che è stata approvata a Novembre, giusto?, penso che sia già un punto di partenza molto positivo, è stata votata a larga maggioranza e in maniera trasversale e questo mi sembra già un segno tangibile di cambiamento rispetto anche al recente passato, dove sul tema degli scali si sono consumate delle spaccature profonde tra gli amministratori della nostra città. Nella delibera viene espresso il termine "ricucire parti di città". - E' sicuramente giusta come definizione, io aggiungerei anche "riempire parti di città", che non vuol dire riempirle per forza di cemento o cose voluminose o ingombranti, ma riempirle di interventi e infrastrutture utili per il nostro tessuto. Milano, che ha il vantaggio e lo svantaggio di essere sempre avanti, è stata una città che storicamente si è sempre trasformata abbattendo e ricostruendo su se stessa. Non per niente l'estensione del territorio comunale non è mai andata oltre di un certo tot. a differenza di altre metropoli. Sicuramente, rispetto agli scali nel passato, il fatto di avere un elemento di questo tipo ha rappresentato un elemento di forza perché le merci prodotte dalle industrie che erano una parte importante della città potevano viaggiare più velocemente e connettersi con il resto di Europa e del mondo.

- I tempi sono cambiati, come sappiamo le industrie e le fabbriche non ci sono più in città ormai da diversi anni. Sono rimaste le infrastrutture ferroviarie che da elemento di forza sono diventate un elemento di debolezza perché per l'appunto sono dei buchi rimasti aperti che per l'appunto devono

essere riempiti. Ci sono molti progetti in itinere, immagino che sicuramente avrete seguito l'ampio dibattito che si è sviluppato anche solo in questi mesi. Noi vogliamo cercare anche solo di abbassarlo il più possibile di modo che quante più persone possano partecipare con le loro idee, fugare dubbi, perplessità, avere modo di confrontarsi direttamente con amministratori e con tecnici. Soprattutto vogliamo che questo impegno prosegua. Quindi, la giornata di oggi non è un punto di arrivo ma è un punto di partenza per un tema, ribadisco, strategico, che accompagnerà tutto questo mandato amministrativo.

Pietro G. Celestino (Assessore M4 Viabilità locale-Attività commerciali e artigianali-Edilizia di interesse municipale-Servizi sportivi | Forza Italia)

Grazie al Presidente Bassi. Io approfitto per salutare il Consigliere Comunale Sandro De Chirico. Abbiamo parlato appunto di un percorso, un percorso che la città sta attraversando ormai da diversi anni e come ultimo atto amministrativo ufficiale ha proprio questa delibera del 14 di Novembre del 2016. Oggi abbiamo qui con noi Bruno Ceccarelli e a questo punto a te la parola Bruno, se puoi raccontarci qual è stato il cammino e qual è l'obiettivo che dobbiamo perseguire. Grazie.

Bruno Ceccarelli (Presidente della Commissione Consiliare Urbanistica Edilizia Privata Sistema Agricolo Milanese):

-Grazie mille, ringrazio il Presidente e l'Assessore per l'invito, voi tutti per la partecipazione.

Io provo a raccontarvi tre cose: il primo è il percorso e il metodo che ci siamo dati. Lo faccio brevemente procedendo dai contenuti e poi vediamo di capire quali sono i passaggi che ci aspettano, perché, lo si ricordava bene prima, il tema è centrale, per quello che è lo sviluppo di Milano, ma non per questo mandato amministrativo, anche per i prossimi.

-Come maggioranza appena insediata, questa amministrazione era davanti a uno scenario, che era quello, dopo la bocciatura o non approvazione (chiamiamola come vogliamo) nel dicembre 2015, di prendere il vecchio accordo, in maniera più vicina a un blitz portarlo in consiglio e riapprovarlo, che era una delle possibilità che potevano ovviamente esserci e se ci fosse stata la volontà da parte dell'amministrazione e del sindaco di mettere la fiducia probabilmente sarebbe stato anche approvato, perché all'inizio di un mandato amministrativo chi è che si può permettere di non arrivare a questo. Noi abbiamo scelto un'altra strada, una strada assolutamente difficile. E non perché ci fossero dei problemi di maggioranza, tutt'altro. Abbiamo ragionato e abbiamo cercato anche, lo dico in piena sincerità, di provare ad imparare da alcuni degli errori del passato e abbiamo tentato di darci un modello differente. Abbiamo ragionato ribaltando i termini della discussione: un accordo di programma quale è l'accordo che dovrebbe arrivare tra un po' in approvazione in consiglio è un atto per sua natura non emendabile, blindato. Viene trattato, discusso per sua natura dalla giunta, nel caso specifico sono Ferrovie, Comune di Milano e la Regione, e viene presentato il proprio consiglio per una ratifica. Quindi anche i margini della possibilità di incidere su un tema di questo tipo sono necessariamente limitati. Noi siamo dati uno strumento diverso, lo strumento della delibera di indirizzo e nel settembre dello scorso anno abbiamo avuto l'ambizione di mettere nero su bianco quelle che definivamo come le priorità che credevamo dovessero esserci in quello che è il testo poi finale dell'AdP, per dare un mandato all'Assessore a trattare. E la costruzione di questa delibera è stato un primo passo, credo importante, che ha visto la partecipazione bipartisan, difficile, molto difficile devo dire, ma di costruzione comune a partire dalla maggioranza, con il contributo anche di importanti pezzi dell'opposizione. Anche per un motivo: noi abbiamo voluto riportare la discussione su quello che il futuro di Milano nel Consiglio. Mentre normalmente in passato la discussione sul testo dell'accordo è una cosa necessariamente di Giunta, perché sono l'Assessore e il Sindaco che in qualche modo arrivano alla decisione finale, riportarlo nel Consiglio significa riportarlo in un luogo dove tutti sono rappresentati, non c'è solo la maggioranza, c'è anche l'opposizione. Io vengo da tanti anni di opposizione e ho il rispetto massimo per chi contribuisce al concorso delle intenzioni, ma non ha avuto la possibilità di governare. Io credo molto in questo.

Nel lavoro che, a partire, dal presidente Monguzzi e dal sottoscritto, abbiamo in qualche modo, il più possibile, di mettere nero su bianco quello che il Presidente Bassi vi ha già presentato prima. E' stato

un lavoro importante, fatto anche con toni un pochino forte in alcuni momenti, ma che ha messo a fuoco una panoramica su quelle che sono le cose future. Ci sono alcuni momenti che sono assolutamente legati ad una richiesta esplicita delle opposizioni, il tavolo tecnico è una di queste, un'enfasi forte sulla circle line, io li rivendico perché oggi, ormai, dopo il lavoro che abbiamo fatto, anche se magari erano più inclini alcune forze nel rappresentare quelle posizioni, oggi di fatto rappresentano un patrimonio di tutti.

Noi abbiamo tentato di mettere nel documento iniziale quella che è un minimo di visione strategica di raccordo, partendo da due elementi. Le qualità che crediamo importanti sul tema degli scali sono, in primis:

- il ruolo strategico in termini di mobilità. Gli scali rappresentano un meccanismo importantissimo per ridisegnare il trasporto pubblico alla scala metropolitana, perché nel momento in cui colleghiamo i vari scali fra loro nella realizzazione di una sorta di circle line, semi circle line, secondo passante parziale (le definizioni si sprecano) noi andiamo a cambiare radicalmente quello che è il sistema soltanto radiale che oggi c'è dal punto di vista del trasporto pubblico. La grande discussione che abbiamo fatto abbiamo voluto non confinarla soltanto a quelli che sono i confini del comune di Milano. Ragionare di mobilità è stato il primo meccanismo che ha permesso di ragionare con gli altri comuni della città metropolitana.

- Poi, come elementi qualificanti, abbiamo puntato molto sul tema del verde, verde che però, in zona 4 forse lo sappiamo più che da altre parti, non è uguale dappertutto. Se vai a Rogoredo a dire che il verde è bello ti spiegano anche non tutto il verde è uguale. Il verde deve essere fruibile, deve avere determinate caratteristiche e deve poter essere fruito dalle persone. In questo abbiamo provato a fare un accordo migliorativo di quello precedente, che io credo fosse un buon accordo, per far fruttare, anziché perdere, i due anni passati.

- Poi ci sono altri due temi: uno di mix funzionale, l'altro di mix più sociale. Crediamo ad esempio, banalizzando un po', che gli interventi di housing sociale, non devono essere semplicemente confinate nella periferia più lontana, ma che debba esserci un mix di questi tipi anche in aree che sono un pochino più centrali, perché altrimenti non rispondiamo ai bisogni di composizione sociale reale. Come anche all'interno della definizione del fabbisogno di case, se ragioniamo all'interno di indici che non devono essere superiori a quelli passati, perché non è più questa l'età, è anche utile che si pensi al diverso peso dell'abitazione rispetto ad altri strumenti: forte propensione anche a nuove forme di manifattura casalinga digitale, piuttosto che strumenti che vanno in direzioni di questo tipo.

- E' chiaro anche che gli scali rappresentano i 7 punti che in qualche modo sono una cintura del territorio milanese e quindi l'ambizione di un'amministrazione che guarda al futuro è anche cercare di capire come ricucire, ricollegare pezzi che oggi sono tranciati dalla presenza dei binari.

-Per fare tutto questo ci siamo dati un percorso a più livelli per cercare di fare presto ma bene (cosa che ovviamente è sempre molto difficile). Da una parte il lavoro delle commissioni congiunte fa una serie di incontri, approfondimenti, audizioni, mirate e specifiche. Abbiamo incontrato gli ordini professionali, gli ingegneri, i costruttori, Legambiente, per farci spiegare da diversi punti di vista quelli che sono da qui ai prossimi anni i fabbisogni per Milano. Abbiamo fatto poi un percorso qualificante di coinvolgere il più possibile nel processo e farli sentire protagonisti i Municipi, che sono l'altro livello amministrativo di cui Milano è dotato e che hanno una conoscenza diretta e specifica del tema di assoluto valore. Gli abbiamo anche in qualche modo chiesto, permettetemelo, dei "compiti a casa": a ciascun municipio abbiamo chiesto di ragionare di priorità, funzioni, e servizi, anche rispetto agli usi temporanei, sul loro territorio specifico ma anche collegato a Milano. In questo abbiamo coinvolto tutti e 9 i municipi di Milano, lasciano nel novero anche i quelli non toccati dagli scali (Municipio 1 e 7) dal momento che noi stiamo discutendo del futuro di Milano. C'è poi il lavoro parallelo a tutto questo del tavolo tecnico, tecnici che hanno avuto accesso a informazioni che presenteranno nei prossimi giorni un'elaborazione tecnica su alcune aspirazioni, necessità, proposte sul tema specifico e poi c'è, ovviamente, il lavoro che ci siamo in qualche modo impegnati a fare, in consiglio. Noi avremo, ragionevolmente nella prima settimana di giugno, un momento di sintesi in Consiglio Comunale che spero il più ampio e partecipato possibile per mettere giù una sorta di riepilogo di tutte quelle che sono le questioni emerse a partire da novembre dello scorso anno ad oggi. Poi ci sarà il momento di sintesi vera e proprio che è quello di quando l'accordo di programma, il nuovo testo, arriverà in consiglio. Ci

eravamo detti entro il primo anno della nuova amministrazione, il che vuol dire entro l'estate, sperabilmente entro luglio. Poi se uno fa bene e ha bisogno di una settimana in più, ci si prende una settimana in più, altrimenti se si riesce a far prima tanto meglio.

- Io mi fermo qui, sapendo che ovviamente in tutto questo processo noi abbiamo avuto il supporto anche del Politecnico di Milano, che già aveva seguito il percorso nella bozza di accordo precedente, e ovviamente abbiamo chiesto al Politecnico di dare supporto a tutto il processo partecipativo largo sui Municipi, attraverso Pasqui e il suo team, e devo dire che questo sta dando anche particolare contributi importanti, mi viene in mente il lavoro fatto dal Municipio 3 sul tema di Lambrate, che significa discutere di Città Studi e di un pezzo di Milano importante. Il che è significativo perché io credo che dobbiamo avere uno sguardo il più possibile sistemico o sistematico.

Pietro G. Celestino (Assessore M4 Viabilità locale-Attività commerciali e artigianali-Edilizia di interesse municipale-Servizi sportivi | Forza Italia)

Un applauso a Bruno Ceccarelli. Non è una commissione ma un'assemblea pubblica e si può anche applaudire. Allora, abbiamo parlato di mix sociale e condivisione con i municipi, vorrei sottolineare che questo è un momento di incontro aperto a tutti perché la partecipazione ai Municipi significa proprio partecipare. Sta circolando una proposizione dell domande.

A questo punto vorrei chiedere al Politecnico, partendo dal Professor Maurizio Schiaffonati, il loro punto di vista.

Maurizio Schiaffonati (Presidente dell'associazione Urban curator TAT)

- Buongiorno a tutti. Io porto il punto di vista di un gruppo associativo che si è configurato da poco, "Urban Curator 'Tecnologia Architettura Territorio'", che è un gruppo di cittadini, intellettuali e opinion leader che si è associato spontaneamente in una logica abbastanza diffusa in altri paesi europei in queste figure si fanno cura della questione urbana. Quindi, in un'ottica di tipo partecipativo, che è sempre più importante per portare ad un livello di conoscenza i grandi problemi che oggi attengono complessivamente alla gestione del contesto urbano. E quindi questo gruppo ha elaborato una serie di proposte e, anzi, ha individuato come priorità della propria azione e quindi del programma, le questioni che attengono specificatamente al M4 e M5 e ha già avanzato alcune proposte che sono state portate all'attenzione sia dei livelli amministrativi decentrati (i Municipi) che alla popolazione di questi luoghi.

- Abbiamo assistito negli ultimi anni ad una crisi del rapporto cittadini - politica e quindi una difficoltà di creare un'alleanza cittadini-politica per un governo trasparente e intelligente della città. E quindi noi ci collochiamo in quest'ottica di nuovo giro sulle realtà decentrate, rispetto ad una lunga fase in cui il problema della gestione sulla tematica scali è stata in qualche misura mantenuta all'interno di certi ambiti e quindi anche il motivo della crisi dell'approvazione dell'AdP nasce proprio all'interno di questo tipo di discrasia che si era creata nel tempo.

Non entro nel merito del dibattito che a partire da quel momento si è sviluppato intensamente sul tema scali, che però ha visto aprire una serie di questioni.

- E' indubbio che il percorso dell'amministrazione comunale è un percorso molto complicato, anche perché sottende diverse forme interpretative anche della gestione di un processo che non è semplicemente l'AdP ma quello che accadrà dopo, il sistema della governance di questa questione, visto che questa operazione durerà almeno 10 anni.

Noi ci poniamo in questa ottica di allargamento della questione e ricucitura delle parti. Finora, il problema degli scali, è stato visto come il problema di un'enclave separata, tanto che non è integrata bene con il PGT. E' stato una questione isolata per cui si è aperta una diatriba che si può ricomporre solo nel momento in cui c'è una convergenza di visioni politiche. Il problema non è solo dello scalo ma dei municipi, che sono gli ambiti in cui ricadono gli effetti positivi o negativi di quanto viene fatto. Ben venga questo tipo di operazione.

Il passaggio ulteriore che abbiamo fatto è stato quello di soffermarci su questi due Municipi. Per quanto riguarda la zona 4, la presenza dell'area destinata (Rogoredo) all'intervento è molto piccola, mentre quella attribuita alla zona 5 (porta Romana) è molto ampia, anche se di fatto è uno snodo,

come corso Lodi, che divide una zona dall'altra. Allora noi ci presenteremo, come abbiamo già fatto l'anno scorso, nei due municipi per presentare una proposta di inquadramento complessivo dello scalo con riferimento alle grandi tematiche urbanistiche che ci sono su questi temi e che si relazionano alla realtà di questi territori.

- Che tipo di questioni noi evidenziamo? Evidenziamo una peculiarità nel rapporto che esiste tra il sistema trasportistico generale pubblico-privato di scala metropolitana e nazionale che connette lo scalo di Rogoredo con lo scalo Porta Romana. E' una situazione unica, perché oltre alla circle line introduce una linea di penetrazione di forza per quanto riguarda il trasporto pubblico e privato che è destinata ad avere impatti significativi sul territorio (...) e come tale si deve riconnettere a tutte le aree circostanti, Santa Giulia fino a Porto di Mare. Siamo in un'area di altissima valenza economico-ambientale e sociale che va connessa all'occasione scali. Peraltro già abbiamo degli elementi di richiamo nei documenti ufficiali. Quindi vorremo porre la questione del collegamento e delle sinergie con questa questione, sfruttare il ciclo lungo, la portata strategica delle iniziative che verranno fatte per dare luogo già ad alcune azioni di carattere già puntuale, specifico e virtuoso. Quindi stiamo ragionando su un discorso di riforma complessiva su questa zona.

- Questa nostra proposta è dovuta anche al fatto che, in modo sottaciuto, si è avviato a Milano un iter per il piano di revisione del PGT. (...)

- L'ultimo passaggio che voglio compiere è quello del tempo lungo dell'operazione, che richiama, quindi, quello degli usi temporanei. Bisogna trovare dei modi per aprire questi recinti, incominciare delle azioni di risanamento, come è stato fatto già in altri Paesi. Noi dentro questo quadro un anno da avanzammo un'ipotesi di realizzazione di un ponte temporaneo di collegamento da Piazza Trento alla Fondazione Prada, che abbiamo fatto oggetto di una valutazione approfondita, anche con una stima di carattere economico, l'abbiamo chiamato "Uno sguardo dal Ponte" per creare già un collegamento all'interno di questo elemento, che ha trovato l'interesse da parte di FS e di altri operatori locali. Noi poi a luglio faremo un'iniziativa con M4 e M5 in cui, tutti quelli che vogliono partecipare, interverranno nel merito di queste azioni che si possono fare.

Pietro G. Celestino (Assessore M4 Viabilità locale-Attività commerciali e artigianali-Edilizia di interesse municipale-Servizi sportivi | Forza Italia)

La ringrazio. Ci tengo a sottolineare che l'incontro di oggi riguarda in particolare il M4, su cui ci saranno ulteriori incontri come anticipava Schiaffonati. L'interesse del nostro municipio per l'intervento scali riguarda soprattutto l'impatto che avrà sulla trasformazione degli scali.

A questo punto, lascerei la parola al Professor Vitillo per la presentazione di quella che è la proposta da parte del Politecnico di Milano.

Giorgio Vitillo (Politecnico di Milano): Presentazione del gruppo del Politecnico

I punti su cui Giorgio Vitillo insiste di più:

-Rogoredo: hub ambientale che potrebbe caratterizzare in modo molto forte le proposte sullo scalo.
-Porta Romana: il tema è l'attraversabilità, ossia necessaria ricollocazione della fermata della metropolitana. Porta Romana come hub della cultura.

Pietro G. Celestino (Assessore M4 Viabilità locale-Attività commerciali e artigianali-Edilizia di interesse municipale-Servizi sportivi | Forza Italia)

Apriamo al dibattito, abbiamo poco meno di un'ora perché poi il centro civico chiude, vi chiedo non più di 3 minuti a testa.

DIBATTITO:
TEMI EMERSI
(8 interventi, 4 cittadini e 4 consiglieri)

[Due iscritti ad intervenire, poi assenti: Angelo Ceriani, comitato Milano Mortara e Santa Pedroni, comitato Nervesa]

MATERIALI A DISPOSIZIONE E INFORMAZIONI FORNITE

- Rispettosamente dissento un po' dalla descrizione del percorso che ha fatto il Presidente della Commissione consiliare Ceccarelli relativamente al tema degli scali, in quanto se è vero che con i vari municipi e le varie realtà associative sono stati condivisi alcuni temi, anche sulla scorta del lavoro che ha fatto il DASTU del Politecnico di Milano, è pur vero che sia nel dibattito che ha preceduto l'AdP 2015, sia in questo dibattito 2016-2017, prima di quando verrà approvato questo nuovo AdP è mancata una informazione fondamentale che riguarda gli aspetti quantitativi, economici e finanziarie delle operazioni degli scali ferroviari.

E' stato detto nell'introduzione del Presidente Ceccarelli che gli scali non sono solo case ma sono anche funzioni e servizi. Tuttavia, sia dagli interventi ascoltati sinora che dalla presentazione fatta dal Politecnico vi sono giustamente molte richieste relativamente alla qualità degli insediamenti e alle opere da fare contestualmente insieme agli insediamenti residenziali previsti dagli scali e tutte queste opere richiedono risorse finanziarie che devono pervenire dalla trasformazione degli scali.

Allora io mi permetto di presentarvi alcune riflessioni che non vengono fatte al livello istituzionale, vengono fatte abbastanza marginalmente al livello di tavolo tecnico e vengono totalmente sottaciute ai cittadini e riguardano l'aspetto finanziario preciso che determina questo accordo di programma. Posto che sia l'Assessore Maran che il Consigliere Ceccarelli ci hanno detto che il vecchio accordo era un buon accordo, mi pare corretto partire dalle previsioni del vecchio accordo di programma e fare alcune valutazioni.

Il vecchio AdP prevedeva l'edificazione di circa 650.000 mq, di cui una parte edilizia residenziale sociale.

Mi interessa che voi comprendiate i numeri in gioco riguardo all'operazione, ai potenziali vantaggi che ha l'operatore FS, chi si occuperà delle trasformazioni e l'interesse pubblico.

Se io prendo i costi previsti dall'AdP 2015 e li sommo e prendo le pre-urbanizzazioni, le bonifiche, gli oneri di urbanizzazione e gli extra-oneri arrivo ad un totale di 405.000.000. Se io prendo la sola edilizia residenziale sociale e la sola edilizia residenziale libera prevista in tutta Milano (e quindi sono circa 550.000 mq, un pochettino meno) e attribuisco ad essa un costo di costruzione, progettazione e realizzazione di 1500 euro mq arrivo a un totale di 778 milioni.

Questo significa che tutta l'operazione degli scali ferroviari milanesi, per essere realizzata, avrà un costo complessivo intorno al 1.180.000.000. A me adesso interessa sapere quanto FS avrà come ritorno economico da questa operazione: se io prendo tutte le volumetrie di edilizia residenziale libera prevista nelle varie aree della città ottengo un incasso di 2.167.000 miliardi. In sintesi cosa voglio dire: questa operazione ha un valore complessivo netto di circa 1 miliardo che si spartiranno Ferrovie dello Stato ed operatori immobiliari. Il ritorno per il Comune di Milano sono 50.000.000 di opere in ferro più un'eventuale 50% delle plusvalenze che le FS otterranno dalla valorizzazione dello scalo. Quindi, a fronte di un'opera che genererà un valore di 1 miliardo e 100 milioni di plusvalenze riceverà una cifra di 100.000.000 di euro, in presenza di una scelta politica di questa giunta che abdica alla pianificazione degli scali e non loro introduzione nel PGT e domanda a FS, attraverso le operazioni immobiliari che farà in futuro, la programmazione delle ultime aree libere di Milano per i prossimi 20-30 anni. Questo con tutti i pericoli connessi in quanto operazioni analoghe (porta Vittoria, Santa Giulia, il PRU Rubattino) sono già state fatte. Il rischio è FS, che possiede queste aree espropriate per ragioni pubbliche nel 1905 ai cittadini di fatto acquisirà un vantaggio da aree che hanno una capacità edificatoria, salvo poi sviluppare in futuro nel tempo a propria discrezione per parti quelle parti che intrecceranno loro. (Gabriele Mariani)

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

- Io porto il punto di vista di un gruppo associativo che si è configurato da poco, "Urban Curator 'Tecnologia Architettura Territorio'", che è un gruppo di cittadini, intellettuali e opinion leader che si è associato spontaneamente in una logica abbastanza diffusa in altri paesi europei in queste figure si fanno cura della questione urbana. Quindi, in un'ottica di tipo partecipativo, che è sempre più importante per portare ad un livello di conoscenza i grandi problemi che oggi attengono complessivamente alla gestione del contesto urbano. E quindi questo gruppo ha elaborato una serie di proposte e, anzi, ha individuato come priorità della propria azione e quindi del programma, le questioni che attengono specificatamente al M4 e M5 e ha già avanzato alcune proposte che sono state portate all'attenzione sia dei livelli amministrativi decentrati (i Municipi) che alla popolazione di questi luoghi.

- Abbiamo assistito negli ultimi anni ad una crisi del rapporto cittadini - politica e quindi una difficoltà di creare un'alleanza cittadini-politica per un governo trasparente e intelligente della città. E quindi noi ci collochiamo in quest'ottica di nuovo giro sulle realtà decentrate, rispetto ad una lunga fase in cui il problema della gestione sulla tematica scali è stata in qualche misura mantenuta all'interno di certi ambiti e quindi anche il motivo della crisi dell'approvazione dell'AdP nasce proprio all'interno di questo tipo di discrasia che si era creata nel tempo.

Non entro nel merito del dibattito che a partire da quel momento si è sviluppato intensamente sul tema scali, che però ha visto aprire una serie di questioni. (Schiaffonati TAT)

- La rete che rappresento ha lavorato molto sul tema degli scali ferroviari. Sono molto contento del dibattito di questa serata, in cui sono emerse cose in linea con quanto abbiamo cercato di esprimere in questo periodo. Volevo dire che nel momento in cui il Municipio comincerà a fare dei sopralluoghi, noi siamo disponibili a dare un contributo. Abbiamo fatto una passeggiata a Rogoredo, uno scalo piccolino, che ha poco valore in termini di dimensioni, ma grande per tutto quello che lo circonda e che è importante valutare e valutare nell'insieme.

Abbiamo fatto più serate in questa direzione alle quali hanno partecipato presenze importanti, alcune delle quali presenti qui stasera, come il Presidente Ceccarelli e la Professoressa Montedoro. (Tavazzi - Rete Territoriale Verde Festival)

-A luglio faremo un'iniziativa con M4 e M5 in cui, tutti quelli che vogliono partecipare, interverranno nel merito di queste azioni che si possono fare (Schiaffonati TAT)

ASPETTI PROCEDURALI

- E' indubbio che il percorso dell'amministrazione comunale è un percorso molto complicato, anche perché sottende diverse forme interpretative anche della gestione di un processo che non è semplicemente l'AdP ma quello che accadrà dopo, il sistema della governance di questa questione, visto che questa operazione durerà almeno 10 anni.

Noi ci poniamo in questa ottica di allargamento della questione e ricucitura delle parti. Finora, il problema degli scali, è stato visto come il problema di un'enclave separata, tanto che non è integrata bene con il PGT. E' stato una questione isolata per cui si è aperta una diatriba che si può ricomporre solo nel momento in cui c'è una convergenza di visioni politiche. Il problema non è solo dello scalo ma dei municipi, che sono gli ambiti in cui ricadono gli effetti positivi o negativi di quanto viene fatto. Ben venga questo tipo di operazione. (Schiaffonati TAT)

- Il precedente AdP è stato bocciato. Questo significa che noi ci aspettiamo che il nuovo AdP sia qualcosa di diverso dal precedente, perché sarebbe sorprendente che ci venisse ripresentato un accordo identico o simile o con qualche virgola modificata rispetto al precedente. La partita precedente per noi è chiusa, e il Comune di Milano ha deciso di procedere verso uno nuovo, grazie, devo dire, al lavoro dell'Assessore Ceccarelli, che sta cercando di coinvolgere il più possibile i soggetti presenti sul territorio. Io credo che questo debba essere un tema di tutti. (...) E' stata approvata una delibera di indirizzo, voluta fortemente da Ceccarelli, cosa molto positiva, che dice delle cose chiare, su quello che il Comune di Milano vuole. (...) Però, devo dire anche che il Comune deve stare molto attento e fare da regia a queste operazioni e vigilare sul rischio che tutta questa partita finisca nelle mani di FS, con tutto il bene e l'affetto...ma io preferirei che fosse l'Amministrazione Comunale a dirigere. (...) Non credo che possiamo proseguire in futuro come abbiamo fatto sinora. Noi facciamo politica

ma non siamo dei tecnici. Io credo che in futuro ci voglia una grande regia, un'agenzia, un soggetto con persone dove rappresentati della parte in causa, con persone autorevoli forti, portanti, parte in causa, che possano rendere concreto quello che noi abbiamo scritto in una delibera. E' un progetto sul lungo periodo ma dobbiamo partire. Questa roba la dobbiamo governare meglio e la dobbiamo governare noi. Il Comune di Milano deve dimostrare grande autorevolezza rispetto ad una partita molto complessa in cui si intrecciano interessi economici, trasformazioni urbanistiche etc. Se non dimostriamo una capacità di risolvere i piccoli e grandi problemi, non siamo credibili nei confronti della cittadinanza nel dire che lì a Rogoredo faremo grandi cose, perché se non siamo in grado nemmeno di bonificare un boschetto con dentro gli spacciatori, dove ogni giorno assistiamo alla drammatica fila di ragazzi che vanno a comprare l'eroina, perdiamo credibilità sulla lunga operazione. (...) Vogliamo delle garanzie su tutto quello inserito nella delibera come Forza Italia: grandi parchi, circle line, insonorizzazione della città, cioè che ci siano delle barriere contro il rumore dei treni. (Consigliere Comunale, Gianluca Marco Comazzi, capogruppo di Forza Italia Berlusconi Presidente)

- Io ho partecipato come commissario della commissione Ceccarelli a tutti i sopralluoghi fatti negli scali ferroviari a Milano, ho dato il mio contributo in termini, spero migliorativi, alla delibera e ho partecipato a tanti incontri fatti nei Municipi. E' stato fatto un gran lavoro, mi devo complimentare con i miei colleghi Monguzzi e Ceccarelli. Quello che vogliamo l'abbiamo inserito nella delibera, è importante che ci siano una grande regia e che non ci sia speculazione. (Consigliere Alessandro De Chirico, Forza Italia - M7)

- Dobbiamo avere una visione d'insieme di quello che sarà la città, con le 7 nuove piazze, i nuovi tanti centri, come a Berlino, anche se Berlino è molto più estesa. Ma dobbiamo guardare al grande sviluppo della città in un'ottica di Grande Milano. A Rho c'è un'area di 100 ettari che è quella dell'Expo, a San Giovanni pure, dobbiamo avere una visione d'insieme, sono importanti anche le caserme, è importante anche Città Studi, tutto deve essere studiato in ottica generale. Ogni scalo va visto a livello locale e anche più generale.

- E' noto a tutti il fatto che Milano sia una città piena di alloggi inutilizzati, che rende ancora più necessaria la progettazione concertata, una pianificazione dall'alto. Anche perché gli scali ferroviari sono delle aree che vanno progettate bene, perché se si stabiliscono delle funzioni ora poi non si potranno cambiare più. (...) Il Piano del Territorio scade a novembre. Secondo me c'è da fare un ragionamento molto più pensato e quindi lento. In particolare, Scalo Rogoredo, che è uno scalo piccolino e nell'ambito della riconversione delle altre aree, quel che si guadagna dalle altre parti deve essere condiviso anche qui. Rogoredo ha un'importanza sistemica. Lì il ragionamento sistemico è particolarmente importante. (Consigliera Elena Sironi, Movimento 5 Stelle)

RUOLO DEGLI ATTORI

- Io non ho apprezzato che Ferrovie abbia affidato tutta la fase di progettazione a 5 grandi studi che poi sono sempre gli stessi (Boeri & Co.), quindi comprendo anche chi dal Politecnico abbia visto l'operazione come una volontà di scavalcare i tanti altri soggetti che ci sono a Milano. Ma sono convinto che nonostante questo errore ci sia spazio ancora per contribuire e produrre qualcosa di nuovo. (Consigliere Comunale, Gianluca Marco Comazzi, capogruppo di Forza Italia Berlusconi Presidente)

-Nell'agenzia di Comazzi bisogna includere anche i Municipi. (...) -E' importante garantire la partecipazione dei Municipi anche nella prossima fase decisionale ed eventualmente poterla ribaltare. (Consigliera Elena Sironi, Movimento 5 Stelle)

TEMPI DELLE TRASFORMAZIONI

-Tempistica e scadenze: qual è la prossima scaletta? (Consigliera Elena Sironi, Movimento 5 Stelle)

SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

- Io ho ascoltato con molto interesse, ma non ho trovato nessuna spiegazione sui cambiamenti previsti. Noi 10 anni fa abbiamo sentito la proposta della Ferrovia di aumentare in numero notevole il

numero e le corse dei treni e come difesa dell'ambiente tra corso Lodi e viale Puglia era previsto un muro alto 7 metri e mezzo. Siccome abbiamo molti palazzi lungo la strada della ferrovia anche di 10 piani e più, un muro di 7 metri arriva fino al secondo, per cui abbiamo un problema acustico di rumore, ma anche un problema per i residenti perché la proprietà perde valore. Siccome quando uno compra casa è un investimento, l'investimento è importante. Allora abbiamo creato un comitato, con un sottocomitato di esperti e la prima proposta è stata bocciata, non solo grazie a noi ma anche grazie a noi. Allora vorrei sapere da allora cosa è cambiato ed esattamente come è la nuova proposta. (Sig. Duncan, Comitato residenti area Ex Tecnomasio)

MOBILITA' E LOGISTICA

- Che tipo di questioni noi evidenziamo? Evidenziamo una peculiarità nel rapporto che esiste tra il sistema trasportistico generale pubblico-privato di scala metropolitana e nazionale che connette lo scalo di Rogoredo con lo scalo Porta Romana. E' una situazione unica, perché oltre alla circle line introduce una linea di penetrazione di forza per quanto riguarda il trasporto pubblico e privato che è destinata ad avere impatti significativi sul territorio (...) e come tale si deve riconnettere a tutte le aree circostanti, Santa Giulia fino a Porto di Mare. Siamo in un'area di altissima valenza economico-ambientale e sociale che va connessa all'occasione scali. Peraltro già abbiamo degli elementi di richiamo nei documenti ufficiali. Quindi vorremo porre la questione del collegamento e delle sinergie con questa questione, sfruttare il ciclo lungo, la portata strategica delle iniziative che verranno fatte per dare luogo già ad alcune azioni di carattere già puntuale, specifico e virtuoso. Quindi stiamo ragionando su un discorso di riforma complessiva su questa zona. (Schiaffonati TAT)

- Essendo lo scalo di Rogoredo FS usato per treni ad alta velocità, spero possa anche servire come nuovo porto per la linea Mortara-Alessandria che tutt'ora è arriva a Porta Genova. Quindi quella porta diventare una linea a S, con treni ogni 30 minuti per direzione, ogni 60 per Alessandria. Quindi un collegamento più forte e costante con un territorio anche allargato, che arriva in un punto focale (li passa l'alta velocità, altre linee importanti etc.). Magari con l'aiuto dei cittadini costruire anche un consorzio che possa seguire anche la concretizzazione di questi obiettivi, sicuramente per quanto riguarda manutenzione e potenziamento di nuove stazioni, aiutare e donare suggerimenti, anche per le varie opere di mitigazione dei rumori. (Sig. M??, abitante della zona)

- Attenzione da dare alla viabilistica: non possiamo pensare che ci siano delle piazze come isole non collegate con il resto della città. Anche quel lavoro è stato fatto. Devo fare i complimenti a tutti. Anche ai Municipi che hanno fatto la loro parte, la stanno facendo, (...) è importante recepire, ad esempio, la delibera che domani sarà presentata da parte di un gruppo di cittadini che hanno lavorato sui due scali. (Consigliere Alessandro De Chirico, Forza Italia - M7)

- trasporti e infrastrutture: chiudere l'anello della Circle Line, come esisteva nella progettazione iniziale di primo '900. Sostanzialmente di tratterebbe di chiudere da S. Cristoforo a Certosa, esigenza oggi palpabile. Insonorizzazione l'abbiamo già detta. Ragionamenti sul piano urbano della mobilità rispetto soprattutto ai parcheggi, di cui non sono un fanatico, perché preferisco sostenere una mobilità dove, , ma mi rendo conto che in alcuni quartieri (Farini, Porta Genova etc) sia importante. Sulla stazione di porta Romana mi pare importante fondamentale una ricollocazione della stessa collegandola alla Metro e sarà necessario realizzare una viabilità trasversale che taglia lo scalo (largo Isonzo, viale Isarco) (Consigliere Comunale Giacomo Perego, PD)

- Abbiamo lavorato negli ultimi mesi sul progetto di pista ciclabile che riprende il tracciato della linea ferroviaria interrotta, facendo anche un convegno a novembre. Riteniamo che questo collegamento verso Chiaravalle e il parco Agricolo Sud sia necessario, anche a connotare Rogoredo come porta verso il sud Milano (Tavazzi - Rete Territoriale Verde Festival)

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- Noi dobbiamo lavorare il più possibile contro il degrado e le aree abbandonate, perché ci siano spazi riqualificati e destinati finalmente ai quartieri. Noi abbiamo bisogno di parchi fruibili da tutti, specialmente da chi vive in periferia, ed è importante che Milano si doti di grandi parchi, perché non tutti

hanno la possibilità nei weekend di andare in montagna o al mare. Sperando sempre che non diventi quello che vediamo altrove, con manutenzione scarsa e bivacchi permanenti di persone non meglio identificate. (Consigliere Comunale, Gianluca Marco Comazzi, capogruppo di Forza Italia Berlusconi Presidente)

- verde: 1) quale importanza ha nella progettazione finale l'omogeneità nella pianificazione del verde; 2) opportunità, non toccata, rispetto alla gestione delle acque, come è stato fatto in Porta Romana rispetto alla riqualificazione delle rogge. Sulla Stazione di Porta Romana è la collocazione del parco di cui si è parlato. Lo scalo è talmente grande che collocare un parco verso via Ripamonti piuttosto che Corso Lodi ha impatti naturalmente diversi. (Consigliere Comunale Giacomo Perego, PD)

FUNZIONI E SERVIZI

- E' impensabile che Milano non abbia una piscina Olimpionica e se mai dovessimo ospitare le Olimpiadi del 2028 è evidente che dobbiamo già pensare oggi dove metterla. (Consigliere Alessandro De Chirico, Forza Italia - M7)

- servizi: i servizi sociali che abbiamo attualmente su viale Isonzo, gestiti attualmente dall'Opera San Francesco mi chiedo che futuro avranno e se nella progettazione di quell'area ci sarà spazio anche per servizi di questo tipo, di cui l'area al momento non è generosa. Il quartiere credo abbia bisogno di un baricentro, che al momento non c'è. (...) la memoria: Penso ci sia un memoria di questi luoghi, che spesso passa in secondo piano. Lo scalo di porta Romana era un centro di smistamento merci usato dall'occupazione nazista, lì c'è la casa di Boccioni ...poi la storia operaia del quartiere, la Tecnomasio ma non solo industrie. La memoria del luogo è da tenere presente. Quindi nel parco perché non immaginare un parco all'aperto tematico sul lavoro, piuttosto che un parco tematico sui trasporti pubblici di Milano, anche in accordo con l'ATM, anche per dare un'identità a questi parchi. (...) Una Domanda per la parte tecnica: è prevista una mappatura delle architetture ferroviarie esistenti e se si conserveranno le stazioni storiche (porta Genova e Romana, dell'800 e del 31) e i magazzini e gli edifici di valenza storico-architettonica, con la loro valorizzazione per spazi sociali e ricreativi? (Consigliere Comunale Giacomo Perego, PD)

PROPOSTE SPECIFICHE PER GLI SCALI DI ROGOREDO E ROMANA

- Allora, rispetto all'incontro di questa sera, visto che lo scalo Rogoredo pesa veramente poco, direi, valutate se non sia caso di richiedere l'eliminazione delle volumetrie per Rogoredo e di proporre l'uso esclusivo a verde pubblico per i cittadini dello scalo. (Gabriele Mariani)

- Quindi il mio invito rispetto alla trasformazione di Rogoredo è di tenere davvero conto del valore che può avere per tutto il quartiere e per tutto il Sud di Milano, un po' come porta al Parco Sud con tutto quello che lo circonda. (Tavazzi - Rete Territoriale Verde Festival)

- Sarebbe carino ricomprendere nell'intervento l'immobile abbandonato di via Cassinis 73 delle FS esterno. Non si può correre su una cosa così importante. Ce ne sono tantissimi di immobili e aree industriali abbandonate, di cui considerare la riqualifica e riconversione funzionale. (Consigliera Elena Sironi, Movimento 5 Stelle)

- L'ultimo passaggio che voglio compiere è quello del tempo lungo dell'operazione, che richiama, quindi, quello degli usi temporanei. Bisogna trovare dei modi per aprire questi recinti, incominciare delle azioni di risanamento, come è stato fatto già in altri Paesi. Noi dentro questo quadro un anno da avanzammo un'ipotesi di realizzazione di un ponte temporaneo di collegamento da Piazza Trento alla Fondazione Prada, che abbiamo fatto oggetto di una valutazione approfondita, anche con una stima di carattere economico, l'abbiamo chiamato "Uno sguardo dal Ponte" per creare già un collegamento all'interno di questo elemento, che ha trovato l'interesse da parte di FS e di altri operatori locali. (Schiaffonati TAT)

VOLUMETRIE

- manufatti: mi preoccupano i manufatti ad alto impatto, visto che se aumentiamo il verde gli edifici

dovranno crescere in altezza. Sul mix abitativo penso sia importante sia in termini rispetto alle periferie in centro che viceversa, alloggi di pregio anche in periferia. (...) (Consigliere Comunale Giacomo Perego, PD)

USI TEMPORANEI

-Per quanto riguarda le funzioni degli usi temporanei, ci sono molti giovani appena usciti dall'Università che potrebbero avere delle idee e costruire start-up, avere possibilità di attivarsi per il lavoro attraverso degli spazi a tempo, a canone sociale, che magari istituite presso queste nuove aree di riqualificazione, così da permettere un lancio nel mondo lavorativo. (Sig. M??, abitante della zona)

CHIUSURA:

Pietro G. Celestino (Assessore M4 Viabilità locale-Attività commerciali e artigianali-Edilizia di interesse municipale-Servizi sportivi | Forza Italia)

Abbiamo diversi spunti e diverse domande. Io Bruno lascio a te la chiusura, tenendo conto che è un'apertura e non una chiusura e la prima tappa sarà il documento che dovremo produrre.

Bruno Ceccarelli (Presidente della Commissione Consiliare Urbanistica Edilizia Privata Sistema Agricolo Milanese):

- Siamo qui per vedere quali proposte, timori, etc possano trovare spazio nel percorso che stiamo costruendo. La sotto traccia di tutto gli interventi, anche più critici, è la grande partecipazione creata.
- Tema frequenza, paure: se noi ragioniamo di una circle line che non sia solo una linea su una carta, è chiaro che bisogna cercare nella tecnologia le risposte alle esigenze di chi la userà e vi abiterà vicino. La risposta la dovrebbe dare soprattutto FS in particolare, ma comunque ci stiamo lavorando.
- Non è questa la sede per discutere il tema economico, lo riprenderemo sicuramente, dico solo che se abbiamo stabilito che il 50% delle plusvalenze vanno rimesse in circolo, nell'ipotesi improbabile di 1 miliardo di utili, sono 50 i milioni rigenerati per il Comune. Ci sarà modo di parlarne, in ogni caso.
- Il 20% di edificabile rispetto al verde citato dalla collega Sironi: credo faccia riferimento ad un dato uscito dal tavolo tecnico, ma sicuramente ci torneremo.
- Avremo spazio per confrontarci nella commissione.
- Il contributo di tutti è importanti. Molte delle questioni poste nei municipi non sia tema di questa fase di 'numeri e regole', ma della fase attuativa cui ancora dobbiamo arrivare. Ora si tratta di trovare delle forme per poter intervenire anche dopo l'AdP.
- Condivido anche sul fatto che debba esserci una regia pubblica.
- Infine, il tema dei vincoli: ci sono. In Porta Genova il vincolo c'è sulla stazione e su tratti importanti del muro. E' chiaro che i vincoli naturalmente si rispettano. La mappatura è in corso e terrà presente anche i temi storici.
- Oggi abbiamo fatto l'analisi dei 5 scenari prospettati da FS. Condivido che non debba FS a dover dettare le regole. (...) Il domani di Milano sarà una cosa diversa, rispetto a quello che abbiamo visto. Lo dobbiamo costruire tutti insieme!

TAVOLA DELLO STATO DI FATTO DELLO SCALO DI P.TA ROMANA AL 2017

SERVIZI E CITTÀ PUBBLICA

-  amministrazione
-  giustizia
-  sicurezza e protezione civile
-  infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente
-  università e ricerca
-  istruzione
-  cultura
-  servizi sociali
-  salute
-  attrezzature sportive
-  culto
-  verde pubblico esistente
-  verde pubblico di previsione
pertinenze indirette
-  fronte commerciale
-  aree di proprietà pubblica
-  fabbricati di proprietà pubblica

MOBILITÀ

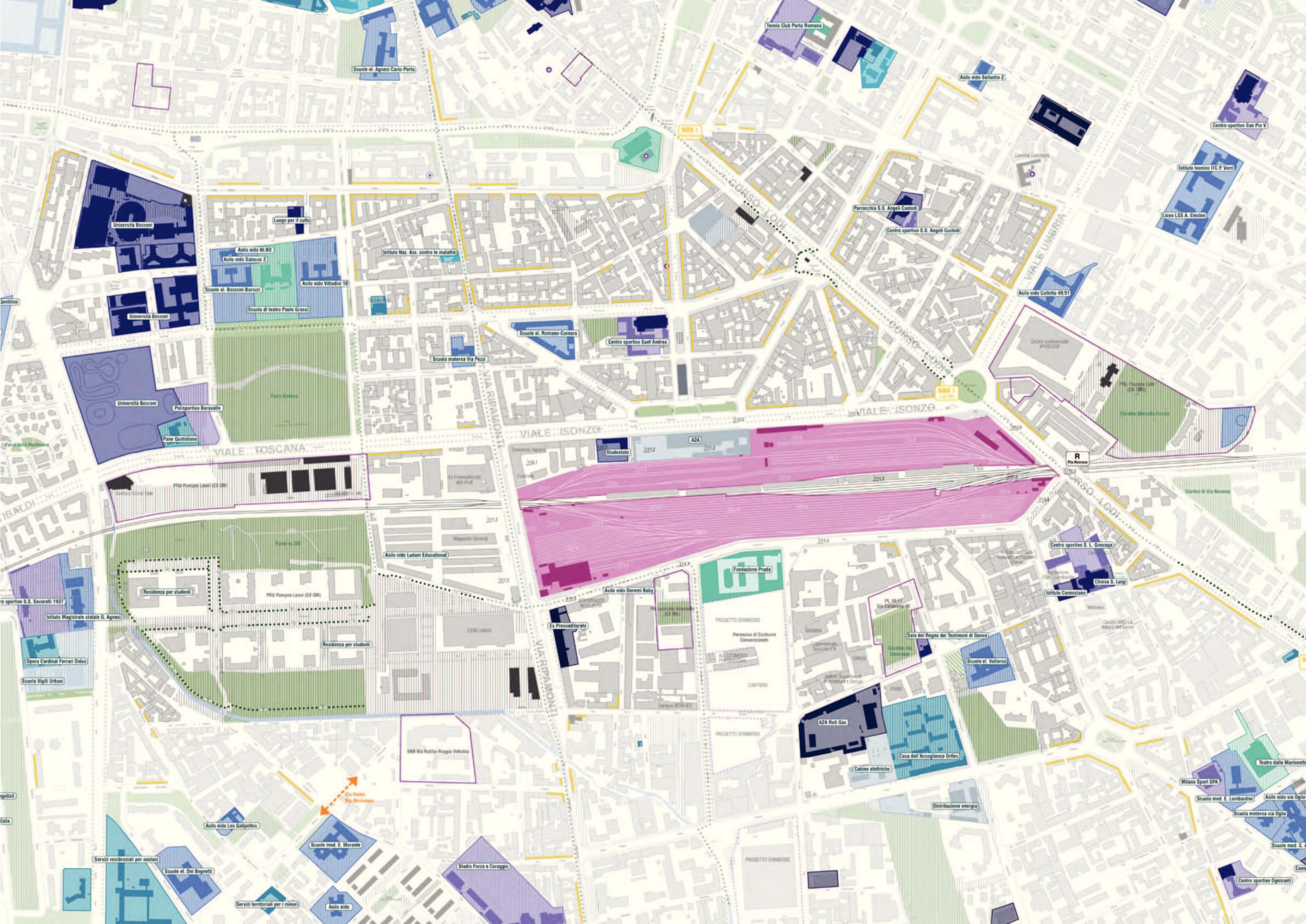
-  rete ciclabile esistente
-  rete ciclabile di progetto
-  nuove connessioni

VINCOLI E PRESCRIZIONI

-  immobili con prescrizione di tutela
diretta artt. 10 e 11, indiretta artt. 45, 46, 47 del dlgs 42/2004
-  rinvenimenti archeologici e zone sensibili
-  fascia di rispetto cimiteriale 200 metri
RD 27.07.1934 n.1265, L 166/1922, Reg. RL 9.11.2004 n.6
-  parco agricolo sud milano

TRASFORMAZIONI

-  piani in itinere
-  ambiti di trasformazione (PGT)
-  scali: aree in dismissione
-  scali: aree strumentali
-  spazi aperti riqualificati
-  assi viari riqualificati



Scuole el. Agnesi Carlo-Porta

Tennis Club Porta Romana

Asilo nido Salustio 2

Centro sportivo San Pio V

Università Bocconi

Luogo per il culto

Asilo nido NI.80

Asilo nido Salasco 2

Istituto Naz. Ass. contro le malattie

Parrocchia S.S. Angeli Custodi

Centro sportivo S.S. Angeli Custodi

Istituto tecnico ITC P. Verri

Liceo LSS A. Einstein

Scuole el. Bocconi-Barozzi

Asilo nido Vittadini 10

Scuola di teatro Paolo Grassi

Scuole el. Romano-Cornaro

Centro sportivo Sant'Andrea

Scuola materna Via Pezzi

Casella Guzzagna

Asilo nido Colletta 49-51

Università Bocconi

Università Bocconi

Polisportiva Baravalle

Pane Quotidiano

VIALE TOSCANA

VIA RIPAMONTI

VIALE ISONZO

VIALE ISONZO

VIALE UNGHERIA

PRU Pompei Leoni (EX DM)

PRU Pompei Leoni (EX DM)

Vi. Provveditorato agli studi

Studentato

AZA

R
Pio Romano

Centro sportivo S. L. Gonzaga

Chiesa S. Luigi

(Residenza per studenti)

PRU Pompei Leoni (EX DM)

Residenza per studenti

Asilo nido Doremi Baby

Fondazione Prada

Ex Provveditorato

PI. Lazzarini Anselmi (EX SIC)

PROGETTO SYMBIOSIS

Permessi di Costruire Convenzionato

ALLEGATI PERFEZIONATI

CANTIERE

PL 10-11
Via Calabria 10

Sala del Regno dei Testimoni di Geova

Scuola el. Valiora

Istituto Canoniano

Wellness

Circolo ARCI La Natura del Tuono

Centro sportivo S.S. Savorelli 1937

Istituto Magistrale statale G. Agnesi

Opera Cardinal Ferrari Dnlus

Scuola Vigili Urbani

(Residenza per studenti)

(Residenza per studenti)

ESSELUNGA

Ex Provveditorato

PI. Lazzarini Anselmi (EX SIC)

Campus ROMA-BO

AZA Reti Gas

Cabine elettriche

Casa dell'Accoglienza Ortes

Distribuzione energia

Asilo nido Les Galipettes

Scuole med. E. Morante

Stadio Forza e Coraggio

Milano Sport SPA

Scuola med. E. Lombardini

Asilo nido via Oglio

Scuola materna via Oglio

Scuole med. C. A.

Centro sportivo Ognisanti

Servizi residenziali per anziani

Scuole el. Dei Bognetti

Servizi territoriali per i minori

Asilo nido

VERBALE DELL'INCONTRO DI MUNICIPIO 5

Martedì 28 Febbraio
sede di Viale Tibaldi 41
(ore 18.00-20.00)

COMMISSIONE CONSILIARE CONGIUNTA "URBANISTICA - EDILIZIA- LAVORI PUBBLICI" E "VERDE - AMBIENTE - ARREDO URBANO E MOBILITÀ"

APERTURA

Flavio Verri (Presidente della Commissione Urbanistica, Edilizia Pubblica e Privata, Lavori Pubblici)
L'incontro di questa sera, che è una commissione congiunta urbanistica e verde del Municipio 5, nasce da una richiesta che abbiamo recepito di buon grado dal Presidente della Commissione competente del Comune di Milano di interessare la cittadinanza sul tema, di nuovo, degli scali, anche nell'ottica degli usi temporanei ma non solo. Ovviamente, per il Municipio 5 il discorso sarà più focalizzato sullo scalo Romana perché è quello che ci riguarda più da vicino. Darei quindi la parola iniziale per un saluto al presidente del Municipio 5, Alessandro Bramati.

Alessandro Bramati (Presidente del Municipio 5)
Saluto introduttivo

Nataschia Tosoni (Consigliera Comunale, vice-presidente della Commissione "Urbanistica, Edilizia privata e Sistema agricolo milanese" | PD)

-L'Amministrazione Comunale, dopo aver condotto un iter comunale di elaborazione di una proposta di indirizzo per la riqualificazione degli scali, ha avviato un iter, già scritto nella premessa della delibera, di ascolto e consultazione dei bisogni dei territori e di consulte congiunte dei soggetti interessati alla e dalla riqualificazione degli scali per determinare alcune qualità su quelle che sono le funzioni caratteristiche che è auspicabili trovino spazio negli scali.

-Partiamo però dalla delibera: 1.265.000 mq di superficie e 7 scali che sono posizionati in nodi strategici. L'iter di discussione in consiglio comunale è stato molto partecipativo e ha visto l'adesione di molti soggetti diversi, che ci hanno evidenziato anche nei sopralluoghi le criticità dei territori. E' stata approvata col consenso di tutti, eccettuata l'astensione degli esponenti del Movimento 5 Stelle. (Elenca le priorità della delibera, N.d.R.): Inquadrare le trasformazioni in un'ottica strategica; Aree verdi (incremento); Diversificazione del mix abitativo. La delibera ha visto l'introduzione di un obiettivo: considerare il tema del verde in aumento in misura considerevole, sulla quale ci si potrà interrogare, ma che dà il senso delle strategie di questa Giunta, a favore di una riduzione dell'inquinamento e del miglioramento delle condizioni ambientali.

-(Passa agli scali, N.d.R.): Farini: Verde; Circle line; etc. etc. (e i soliti punti relativi ai diversi scali)

-L'incontro di stasera rientra nella nuova fase di ascolto (cita la Commissione sulla mobilità a Palazzo Marino).

-Ora non ricordo l'ordine (delle slide), spero di aver detto tutto. Lascerai la parola al Politecnico che ci accompagna nel lavoro di ascolto e di **elaborazione** come ha fatto già nella fase precedente.

Laura Pogliani (Politecnico di Milano)

(Presenta la composizione della squadra e precisa il ruolo effettivo del Politecnico, di ascolto e non di progettazione, N.d.R.).

-Questo lavoro aveva un mandato molto preciso dall'Amministrazione: quello non tanto di vedere gli elementi quantitativi presenti negli scali quanto piuttosto di considerare gli elementi qualitativi ai fini di individuare le possibili risorse attivabili in questi grandi spazi per i cittadini che abitano i quartieri su cui insistono e tutta la città di Milano.

A tal fine abbiamo individuato tre grandi percorsi di elaborazione: uno sugli spazi aperti, uno su bordi e connessioni, e infine il terzo sui servizi.

Non abbiamo avuto l'incarico di effettuare una progettazione condivisa, allora come ora, quanto piuttosto un'attività di ascolto delle esigenze del territorio.

DIBATTITO: TEMI EMERSI

(4 interventi di consiglieri, 8 interventi dei cittadini)

MATERIALI A DISPOSIZIONE E INFORMAZIONI FORNITE

- Richiesta di **depositare i documenti**, per avere il tempo di riflettere (tutti quelli a cui si è fatto riferimento e la presentazione del Politecnico). *(Mattia Cugini)*

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

- Siamo arrivati a questo **incontro di corsa e me ne dispiaccio. Si tratta di pensare bene il metodo della partecipazione. Come si organizza un percorso partecipativo?** *(Richiama il play book, N.d.R.)*. La mia proposta è di non chiudere ogni questa partita degli incontri non solo per una questione istituzionale, ma **per un confronto vero con la cittadinanza** *(Roberto Sarfatti)*.

ASPETTI PROCEDURALI

- Sono d'accordissimo con chi ha detto di **pensare prima alle funzioni strategiche e poi agli usi temporanei e all'attuazione.** (...) Occorre riportare la **discussione sul riuso degli scali nell'ambito del PGT.** *(Maria Carla Barona del PCI)*

RUOLO DEGLI ATTORI

- Qui c'è un comitato di pietra che non ci viene spiegato come sarà affrontato: queste **aree pubbliche pagate coi soldi dei cittadini ora sono di privati**, le FS. Non basta una descrizione generica sul rapporto tra questi soggetti, altrimenti l'intera narrazione è immaginifica *(Intervento 1, Sergio Damia)*.

- A me sembra di capire che i motivi siano **gli interessi di FS**. Sono aree giuridicamente private (anche se non tutti sono d'accordo su questo punto) ma nella sostanza sono aree pubbliche, perché sono state date all'amministrazione per la mobilità. Come tali devono essere messe al servizio della città. *(Maria Carla Barona del PCI)*

TEMPI DELLE TRASFORMAZIONI

-A me pare che la politica urbanistica del Comune sia dissociata, che sia una politica schizofrenica. **Se l'AdP è da concludere entro giugno, cosa resta nel PGT? probabilmente solo le ex caserme. Il rischio è che il PGT sia un guscio vuoto.**

Che interesse c'è ad arrivare all'AdP in fretta senza aspettare il PGT? *(Maria Carla Barona del PCI)*

SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

-Sono d'accordissimo con chi ha detto di **pensare prima alle funzioni strategiche e poi agli usi temporanei e all'attuazione.** *(Maria Carla Barona del PCI)*

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- È positiva la gara al **rilancio della qualità e l'aumento del verde** incoraggiato della delibera, quindi plaudo a questa esperienza. *(Consigliere Alenzi, Capogruppo PD)*
- Le nostre linee guida: **attenzione all'ambiente, a un progetto bello e anche visionario, una percentuale del verde molto elevata e più ridotta quella dedicata alla costruzione** (ad esempio in un rapporto 80/20). *(Cons. Soresina, Capogruppo PDL)*

FUNZIONI E SERVIZI

- L'altro punto riguarda il **fatto che in campagna elettorale non si è mai parlato di che tipo di città ci si attende**, abbiamo e vogliamo fare una volta persa la qualità industriale ("neanche Venezia vive di solo turismo"). Se nessuno ce lo dice, Milano diventa la location di iniziative periodiche che offrono ai nostri giovani solo occasioni di lavoro precarie. È importante sapere che progetto di Milano si immagina, per discutere veramente il futuro di questi spazi (gli scali) *(Intervento 1, Sergio Damia)*
- Mi pare utile recuperare anche un po' di memoria industriale (...). Si potrebbe recuperare lo spazio i pogeio dell'ex Consorzio Agrario, perché è predisposto all'accesso attraverso i binari ferroviari: si potrebbe ricavare lì un'area museale, in quanto si tratta di un'altra memoria da non perdere. *(Ruggero Ferrari, Milano popolare)*
- Occorrono **servizi culturali e sportivi**, di cui c'è una carenza. *(Cons. Soresina, Capogruppo PDL)*
- Mix sapiente tra spazio e contenuti, entro una visione strategica e metropolitana. Auspicio uno sguardo ai bambini, al futuro dei giovani, agli anziani. *(Consigliere Alenzi, Capogruppo PD)*
- **Noi dovremmo creare delle strutture di servizi che facilitino gli investimenti da parte delle imprese straniere (...) e cogliere la sfida di migliorare la nostra produttività agricola.** *(Intervento 6, Marco Monti, Circolo Bellezze del PD)*
- lo specifico questa proposta: l'area metropolitana soffre anche di de-industrializzazione, i nostri giovani che se ne vanno dopo la laurea e poi dopo qualche altro li ritroviamo a dirigere i centri di ricerca più prestigiosi nel mondo. Allora perché non pensare dei **centri di ricerca, compatibili con l'ambiente e la salute, per la riqualificazione e l'efficienza energetica, ad esempio, come primo passo per un processo di industrializzazione dell'area metropolitana milanese.** *(Maria Carla Barona del PCI)*
- Ricreare nel centro di questi scali le piazze, che sono una tradizione antichissima dell'urbanistica italiana. Piazze che non siano delle rotonde, ma pedonali. *(Maria Carla Barona del PCI)*

PROPOSTE SPECIFICHE PER LO SCALO DI PORTA ROMANA

- Allora chiediamoci dal punto di vista urbanistico **cosa può diventare ora la nostra zona a partire dallo scalo di Porta Romana.** *(Cons. Alenzi)*
- Il punto essenziale è che lo scalo di Porta Romana è un'occasione irripetibile, per noi in zona 5 **più che per Milano. Milano può vincere la concorrenza a livello europeo sul piano dell'innovazione tecnologica.** *(Roberto Sarfatti)*
- **NUOVO POLO FINANZIARIO (N.d.R.):** Sulla zona c'è più bisogno di servizi che di edilizia abitativa. È importante vedere dove sta andando Milano, e prestare attenzione al tema del lavoro. Bisogna pensare a come attrarre aziende non solo d'Italia ma anche dall'Estero, come le società finanziarie che si stanno trasferendo da Londra per via di Brexit. Vorrei proporre all'Amministrazione di candidare a tal scopo la sede dell'Agenzia Europea del Farmaco o come nuovo polo finanziario (visione strategica del polo finanziario 2 volte sottolineato) tecnologicamente avanzato, vista anche la vicinanza di Symbiosis, Cities Smart Lab etc. *(Cons. Soresina, Capogruppo PDL)*
- **Una BIBLIOTECA MULTIMEDIALE.** *(Roberto Sarfatti)*
- **COLLEGAMENTI:** -ponte tra viale Isonzo a Largo Isarco (Flavio Verri, Lega Nord)
-attraversamento temporaneo ciclopedonale (...) tra la parte a Nord e quella a Sud di Porta Romana, è importante se si considerano i tempi di attuazione lunghi previsti dal progetto (passeranno almeno 4/6 anni prima della fase attuativa). L'idea è quella di coinvolgere gli attori locali nel finanziamento (Giovanni Castaldo, Centro Studi TAT Urban Curator).
- **CORSO D'ACQUA:** fare memoria delle (...) con un **piccolo corso d'acqua in movimento** (non ac-

qua ferma, se no c'è un problema con le zanzare) *(Lega Nord)*

- **AVAMPOSTO AGROALIMENTARE DEL PARCO AGRICOLO SUD:** È l'occasione per creare un **verde produttivo**, capace di creare possibilità di lavoro (...) **connesso con il consorzio agrario, le cascine etc.**, come **avamposto in città delle aziende agricole del Parco Sud**, apporto di innovazione e ricerca. Rispetto agli usi temporanei, si predisponga in tempi brevi, anche a partire dalla settimana prossima, **un mercato ortofrutticolo a km0**, sia per i produttori dell'ex consorzio agrario, che per i consumatori, così da accorciare i passaggi intermedi della filiera.

VOLUMETRIE

- Con la **medesima volumetria, se noi facciamo un grattacielo, lasciamo a terra molto più spazio con la possibilità di restituire verde.** Se dovessimo fare delle ville a schiere dovremmo consumare molto più territorio, per cui io vedo positivamente, all'interno di questo discorso delle convenzioni e con coloro che restituiranno questo servizio, **il servizio dell'abitare, la possibilità di ristrutturare le aree.** *(Ruggero Ferrari, Milano popolare)*

USI TEMPORANEI

- Da una parte, Il Municipio, che è tornato più volte sul punto "siamo impegnati a ripulire sin da oggi quell'area, ad impegnarla con usi temporanei e confermo la battuta che non c'è niente di più definitivo del provvisorio"; dall'altra, diversi abitanti che parlano della necessità di definire prima gli usi strategici (N.d.R.). Alcune proposte: una passerella di collegamento da Nord a Sud; un mercato a km0 (si veda nella sezione PROPOSTE. N.d.R.)

CHIUSURA

Ceccarelli (Presidente Commissione Consiliare | PD)

- Troveremo il modo di farli girare i documenti prodotti (le presentazioni ecc.) il più possibile (*la decisione presa per il Municipio 5 è quella di raccogliere gli indirizzi email di chi è interessato a ricevere i documenti mostrati e quelli depositati nel corso dell'incontro: verranno così inviati. n.d.r)
- Registro alcune cose. Innanzitutto, non buttiamo via il lavoro passato. È su quello che stiamo innestando il lavoro attuale. Ma siamo autonomi e ci interessa inserire nuovi temi come i bambini, le vocazioni, l'80% di verde ecc.
- Noi siamo partiti da una serie di domande: cosa sarà Milano tra 15-20 anni? Qual è la Milano che abbiamo in mente? La prospettiva? Quali indicatori prendiamo? Cosa sta avvenendo? E anche quando con sofferenza e fatica abbiamo buttato giù le linee guida, l'abbiamo fatto pensando che sì, quelle fossero il nostro play book, perché abbiamo ben in mente quello che è accaduto in passato, che è saltata l'approvazione e che abbiamo la responsabilità di concluderla questa volta. Bisogna fare qualcosa di meglio rispetto ad un Accordo di Programma (quello non ratificato) che era già un buon accordo.
- Noi abbiamo in mente di scardinare la logica radiale del trasporto a Milano, e in questo rientra la circle line.
- Milano oggi è il nostro gioiello. Milano è una meta molto ambita, in alcuni luoghi del nostro Paese un biglietto per Milano è l'unica garanzia di guarigione e salute, ed è una meta ambita dagli studenti, è una città internazionale, è un distretto tecnologico, etc. Noi dobbiamo rispondere a queste esigenze.
- A partire dall'incontro di oggi noi ci aspettiamo di avere dal vostro Municipio una vostra delibera che provi a ricucire la visione dell'amministrazione con i bisogni dei cittadini.
- Il punto di approdo intermedio è un consiglio sulle funzioni (guarda il lato Politecnico, N.d.R.)
- Abbiamo messo a disposizione con fatica il Politecnico di Milano, che è dalla nostra parte.

Monguzzi (Presidente Commissione Consiliare | PD)

- Noi vogliamo essere seri! Ve lo dico in modo brutale. Quest'accordo poteva essere fatto tra Maran e

l'FS in due settimane. Abbiamo scelto tutt'altra cosa: siamo qui. Per cui chiaramente i cittadini hanno il sacrosanto diritto di ricevere tutta la documentazione.

-Io mi sono sempre occupato di inquinamento ambientale. Nell'attesa che cambi qualcosa, io credo che la visione strategica c'è. Bisogna applicarla, declinarla.

-La partecipazione: io non lo so e credo che nessuno lo sappia se questa forma è la migliore e non ce ne siano di migliori, per carità, però ditemi se negli ultimi 20 anni c'è mai stato un simile coinvolgimento su trasformazioni di pezzi di città così grandi. Quello che succederà negli scali non lo decidono gli urbanisti o gli architetti, ma i cittadini. Chi ha dei dubbi partecipi!

-Io stasera ho sentito un sacco di cose, basta prendere il documento Lanzi, la cons. Soresina ha detto delle cose importantissime, a me la cosa che piace di più è la suggestione sul corso d'acqua, la piazza che Mariacarla ci dice spesso, l'idea che Romana sia l'hub del parco Sud, ma forse la cosa che affascina di più e che per me è il simbolo di questa riforma è il ponticello, simbolo di quello che vogliamo fare: riconnettere pezzi di città.

-Noi abbiamo fatto centinaia di migliaia di incontri e ricevuto altrettanto critiche. Ma ci crediamo veramente che se qualcuno ci dice qualcosa di praticabile diventi atto di governo. Venite a criticarci qui e non da altre parti, perché per noi è fondamentale.

-Ci aspettiamo dal M5 un documento contenente le priorità e le sintesi delle proposte.

-Quelli che ci raccontano che è stato già tutto deciso nelle segrete stanze dicono palle.

Ci sarà l'assessore che andrà a contrattare con FS, e non con un fiore in bocca, ma con un esercito alle spalle.

Flavio Verri

-Grazie a tutti per il contributo di stasera.

-Due annotazioni generali: il municipio guarderà questa opportunità con una visione d'insieme e non localistica, perché per essere strategici non possiamo fare una battaglia locale senza considerare un processo più lungo. Mi interessa, seppur in ambito locale, una visione di Milano e non localistica.

-Come Municipio siamo impegnati a ripulire sin da oggi quell'area, ad impegnarla con usi temporanei e confermo la battuta che non c'è niente di più definitivo del provvisorio.



Scalo Rogoredo



Scalo Porta Genova

21 marzo 2017
Via Bergognone 34, Spazio Base Milano
(h. 19:00-21:00)

COMMISSIONE CONSILIARE CONGIUNTA "URBANISTICA - EDILIZIA- LAVORI PUBBLICI"

(*Presenti, oltre all'Ass. Maran, ai Presidenti Monguzzi e Ceccarelli, al Presidente Minniti e al gruppo di lavoro del Politecnico di Milano, più di un centinaio di persone, tra cui gli studenti del Liceo Scientifico Vittorini che partecipano ad un Progetto Studio-Lavoro avviato con il Municipio 6)

APERTURA

Santo Minniti (Presidente Municipio 6)

-Per il nostro Municipio è una serata particolarmente importante, si parla di scali ferroviari e della loro riqualificazione. Noi abbiamo sul territorio del Municipio due scali ferroviari: quello di Porta Genova e di San Cristoforo, molto diversi tra loro sia nella loro conformazione attuale sia nei potenziali sviluppi futuri e per definire quelle che sono le esigenze del territorio andremo ad inserirci in un percorso già avviato dal Comune di Milano e nello specifico dal Consiglio Comunale e dall'Assessore Maran. Come Municipio saremo chiamati ad indicare quali sono dal nostro punto di vista le peculiarità degli scali, ed eventuali osservazioni anche sulla delibera quadro.

Stasera inizia un percorso, che durerà diversi anni e ci vedrà parteciparvi in diversi momenti di confronto. Siamo ancora nella fase in cui va di fatto definito l'Accordo di Programma e ci sarà poi la fase attuativa, nella quale torneremo a confrontarci. Stasera è il momento in cui questo percorso si avvia, e questo sarà uno dei momenti di confronto in questo territorio.

Carlo Monguzzi (Presidente Commissione Consiliare Mobilità Trasporti Politiche Ambientali Energia Protezione Civile Animali e Verde)

Fa particolarmente piacere sapere che ci sono gli studenti di Terza del Liceo Vittorini che lavorano sull'Alternanza Scuola-Lavoro sui progetti insieme a noi. L'Alternanza Scuola-Lavoro è una cosa meravigliosa e difficilmente si trovano cose utili e importanti da fare, dunque complimenti a voi e al Consiglio di Municipio e a chi ha inventato questa cosa, perché è bellissima.

Siamo qui presenti per il Consiglio Comunale, oltre all'Assessore Maran, il presidente della Commissione Urbanistica Bruno Ceccarelli, ed io.

Quello che vi chiediamo stasera è di partecipare e di dare idee. Quello che vogliamo è che la riforma

degli scali venga fatta dai cittadini, da chi il territorio lo vive (che le idee vengano non dai sociologi, dagli urbanisti e dagli architetti, che sentiamo regolarmente).

(Presentazione, N.d.R.)

Quello che oggi si fa in città è governare spazi già pieni, mentre questi sono spazi vuoti: è una grande occasione per la città. Per sognare, pensare e creare abbiamo bisogno dell'aiuto di tutti.

Lo Scalo Farini: è lo scalo più grosso, qui noi abbiamo liberi più di 600.000 mq, e una delle idee più ricorrenti è quella di ritagliare un pezzo di questo scalo per farci un grosso parco (Parco Sempione, che è il più grande parco di Milano, è di 318.000 mq: pensate se riuscissimo a dotare un altro settore della città di un parco così grande).

Scalo Romana: divide due parti della città, bisogna lavorare sulla connessione, dobbiamo cercare di progettare la ri-connessione di due pezzi di città.

Lo Scalo di Porta Genova: Ancora più clamoroso, è una striscia che divide due parti. Il ponte di collegamento non stava più in piedi e abbiamo organizzato come Comune una grande inaugurazione che è passata su tutte le televisioni mondiali: l'inaugurazione di una piccola passerella pedonale e ciclabile, che dimostra che la semplicità e la meraviglia fanno la differenza;

Lo Scalo di S. Cristoforo: è piccolino e l'unica cosa che ci è venuta in mente è che continui a contenere quest'avanzata del verde da sud verso nord (prossimità del parco delle risaie);

Lo Scalo di Greco-Breda: è in mezzo a una forte urbanizzazione e ha problemi di connessione da una parte all'altra, sono due pezzi di città che vanno rimessi assieme;

Lo Scalo di Lambrate: voi sapete che noi stiamo affrontando anche un problema più grande, che è quello che parte delle facoltà della Statale di Città Studi per volontà della Statale vogliono trasferirsi nel territorio di Expo per cui la riqualificazione dello scalo entra anche in un discorso più generale, che è che cosa succederà a Città Studi;

Lo Scalo di Rogoredo: è un piccolo scalo, ma è significativo perché è un pezzo di città problematico, è su tutti i giornali (ex discarica di Porto di Mare, il bosco della droga, lo spaccio etc.).

È importante ricordare che le aree ferroviarie sono sottoutilizzate da 15 anni, non sono in uno stato di degrado puro ma sono poco curate (nessuno ha interesse a farlo). È urgente per il Comune riqualificare queste aree perché ce lo chiedono i cittadini.

Essendo scali ferroviari, hanno già delle rotaie, hanno già un sistema di connessione e come voi sapete a Milano abbiamo bisogno del potenziamento del trasporto pubblico: quale occasione migliore se non quella degli scali ferroviari per potenziare il trasporto pubblico?

Noi abbiamo bisogno di una visione strategica. Milano e questi scali sono al centro di una regione di 5-7 milioni di abitanti che gravita su di noi.

Ragioniamo su un verde che sia fruibile e attrezzato. Io vengo dal movimento ambientalista e vorrei che il verde non fosse solo oggetto di contemplazione, ma di godimento da parte della gente. Il Consiglio Comunale sta andando avanti sul nuovo regolamento del verde.

(Elenca i punti principali della Delibera Comunale di novembre 2016).

Sarà l'Assessore Maran alla fine ad andare a contrattare con le FS, ma affinché faccia un buon accordo e una buona contrattazione abbiamo bisogno di dargli degli strumenti importanti, deve andare ben equipaggiato con le idee dei cittadini.

Vi cito il sindaco, che ci dice sempre che non saranno aree di speculazione edilizia ma saranno aree aperte alla nostra e vostra intelligenza e creatività e alla voglia che abbiamo di trasformare questa città.

Forse è la prima volta che negli ultimi 20-30 anni sia stato fatto un percorso così di partecipazione, in cui si chiede alla gente cosa vuole. Se sbagliamo è solo colpa nostra.

Santo Minniti (Presidente Municipio 6)

Permettetemi di ringraziare l'Ecomuseo, che ha contribuito con la realizzazione del video che avete visto prima scorrere. Vorrei ringraziare anche io i ragazzi del Liceo Vittorini che sono qui questa sera, e ringrazio in particolare la Preside e i professori, con cui abbiamo avviato tre percorsi di alternanza scuola-lavoro. Questi ragazzi stanno lavorando e formuleranno le loro proposte sulle aree ferroviarie. È importante e bello che siano qui.

Paolo Galuzzi (Politecnico di Milano)

(Richiama il lavoro della fase precedente e precisa che già allora non si è trattato di un lavoro di progettazione, N.d.R.)

-Continuiamo il lavoro, svolto nel 2013-14, di accompagnamento, di ascolto e interazione con i cittadini. (Più presentiamo questo lavoro, più ci rendiamo conto che non tutti sono a conoscenza degli esiti di quella prima fase).

-Vorremmo raccogliere le progettualità al livello locale.

-Mettere ancora meglio a fuoco in questa fase il tema delle funzioni, per individuare un mix funzionale da declinare per ciascuno scalo e il tema degli usi temporanei (in aggiunta ai tre temi su cui si è già lavorato e su cui continueremo a riflettere: spazi aperti, bordi e connessioni, servizi) .

-In particolare questa attività di supporto ai Municipi è finalizzata al dare un aiuto ai Municipi nella definizione dei documenti che andranno a sostanziare questo lavoro.

-Porta Genova: l'area dietro lo scalo è stata oggetto negli ultimi anni di una riorganizzazione urbana da cui si può ripartire (in particolare la zona Tortona, in cui si è attivato negli anni un processo di rigenerazione urbana).

-Altro tema emerso è quello della linearità e di come si possano tenere insieme le funzioni del verde sia trasversalmente che tangenzialmente.

-Rispetto al tema degli usi temporanei: rispetto allo Scalo di Porta Genova è importante pensare al ruolo che può assumere l'attuale edificio della Stazione e quello dell'area che ha ospitato in passato la Fiera di Senigallia. Nello scalo di San Cristoforo abbiamo alcuni orti urbani ed elementi di ri-naturalizzazione spontanea, che sappiamo essere importante lungo gli scali ferroviari. C'è poi lo spazio del Dopolavoro ferroviario, che insieme a piazza Tirana e alla Stazione di San Cristoforo possono diventare elementi di grande interesse anche per la riqualificazione dei quartieri di Giambellino e Lorenteggio.

DIBATTITO

(12 interventi)

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

-Nel 2006 abbiamo partecipato ad un tavolo che produsse un questionario con dei risultati: la partecipazione dei cittadini che si sono espressi rispetto a questo territorio. Edilizia privata è una delle voci meno appetibili.

Poi c'è stato un altro tavolo, che ha prodotto un documento consegnato al Politecnico. Questa è stata la partecipazione condotta. Dico questo perché non ho ancora capito quale è il contributo che i cittadini possono dare rispetto a questo processo. Si parla di dibattito pubblico, processo complesso sviluppato in Francia, attraverso cui un percorso articolato porta a delle decisioni. Allora io vorrei sapere se questi incontri, interessanti ma informativi, perché non so quanti qui hanno letto la delibera, porteranno veramente a degli incontri in cui i cittadini partecipano. *(Valassina, Comitato Navigli)*

- Come EcoMuseo Milano Sud abbiamo degli obiettivi di rete civica e partecipazione informativa. Con altre associazioni abbiamo cominciato a ragionare sugli scali in zona 6. Come avrete visto nel video proiettato all'inizio abbiamo realizzato due passeggiate nei due scali. In realtà volevamo proporre una riflessione itinerante con uno sguardo che sale dal territorio, ma anche con dei temi interpretativi, cercando di approfondire alcune azioni a partire dal lavoro del Politecnico. *(Ricci Lab6)*

- Sono stati fatti dei calcoli spannometrici dove si dice che i ricavi delle trasformazioni degli scali arriverebbero a 2 miliardi, con la contropartita per i cittadini di appena 50 milioni di euro per la circle line. Quello che stiamo facendo adesso non è un percorso partecipativo, ma un percorso di un certo tipo con degli interventi. (...) Sarebbe bello arrivare alla fine di questo percorso con due scenari e i cittadini che scelgono. *(Giovanni ??)*

- Incontrarsi, come stasera, porta dei valori aggiunti e non è una cosa da poco e probabilmente è la prima volta che si sta facendo. *(Marina Trentin, Rotaie Verdi)*

- Come residente in via Bergognoni mi sento di riportare il dibattito sul concreto e la situazione in

cui versa il quartiere. Io sono venuta anche domenica a sentire gli interventi. Esce l'immagine di un quartiere accogliente e felice. Io lo conosco sin da bambina. Quello che preme a molti residenti è che si creassero dei criteri di rappresentatività, perché noi staremmo sempre aspettando il rivolgimento di via Stendhal. Va benissimo che mettiamo all'Ex-Ansaldo 40.000 iniziative, ma le persone che lo frequentano non vengono a farsi un giro a piedi. Bisogna tener conto anche del punto di vista e degli interessi di cittadini, degli abitanti locali. *(Nava???)*

- Poi, sarebbe molto importante che il Comune valorizzasse il ruolo delle associazioni, delle comunità etc. -Non si tratta solo di risanare un pezzo di città, ma di fare una vera e propria rivoluzione. La partecipazione deve essere orientata a dire 'mettiamo sul tavolo un progetto di rivoluzione urbana in termini di sostenibilità, così che tutti possano ripensare la città e contribuire a modificarla, con una presa di responsabilità da parte della cittadinanza', per arrivare a quella città nuova che tutti stiamo cercando di realizzare. *(Mario Sartori)*

ASPETTI PROCEDURALI

- Coerenza col PGT... *(Cerboni)*

- L'arco di tempo di questi progetti è molto lungo; invece l'AdP ne ha di molto più ravvicinati. Allora il punto della partecipazione deve avere un preciso riscontro anche nell'AdP. Una proposta precisa è che l'AdP abbia come punto qualificante la decisione di come si organizzerà la partecipazione e che effetto avrà sulle decisioni finali. *(Mario Sartori)*

RUOLO DEGLI ATTORI

- Occasione unica. Queste aree libere non le avremo più quando si costruirà. Sono aree pubbliche, ereditate e andrebbero lasciate in eredità, come è stato fatto per il Sempione. Sono aree nostre, non di FS, come ci spiegano molti esperti, che dicono che sono aree pubbliche. Le FS le hanno usate, inquinate e le bonifiche le paghiamo noi. *(Giovanni ??)*

- Poi, secondo noi, la strada intrapresa dal Comune di Milano di negoziare con le FS è sbagliata, perché quelle sono aree del Comune di Milano e come tali dovrebbero ritornare al Comune di Milano, perché solo così si può mantenere una continuità con i nostri progetti. Ad esempio: l'orto botanico ora sarebbe delle FS, che chiederebbe in cambio una cifra, facendo morire una bellissima idea e realtà. Questo è importante perché altrimenti quello che ci stiamo dicendo è solo aria fritta. (... , *Ferrovieri in pensione*)

TEMPI DELLE TRASFORMAZIONI

- I crono-programmi devono essere feroci: occorre che ci sia un mantenimento dei tempi e delle funzioni. Quindi, la mia proposta è: pensiamo alla Milano del 2030 e agiamo in quest'ottica già nel 2018. Meticciano, lavoro, centri di eccellenza, comunicazione. *(Marcello Sala)*

MOBILITA' E LOGISTICA

- Noi abbiamo un problema di smog e di traffico, quindi sugli scali ferroviari si potrebbero fare degli scali merci, senza costruire, per evitare la circolazione su gomma.

- Chiunque frequenta le ferrovie Nord, vede che sono frequentate, mentre queste linee no, perché gli orari sono rimasti quelli del 1940. Abbiamo una risorsa che non sfruttiamo, mentre un pezzo di traffico soffoca Milano. Abbiamo lì un binario fatto della metropolitana e qualcuno parla di toglierlo *(Nava)*

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- Comitato Orto Botanico di San Cristoforo con sede a Cornaredo propone di attrezzare a serra l'ecomostro abbandonato della stazione cuccette immerso in un parco di 14 ettari di verde. *(Michele Valtorta, Consigliere zona 5 ?)*

- Io come Monguzzi provengo dall'ambientalismo e non posso che essere d'accordo con lui al 99%. L'1% ha a che fare col fatto che non sono d'accordo sul parco di Farini, dove c'è una densità abitativa minore, mentre è densa a porta Romana. Quindi io preferirei il polmone verde in Romana e una

cosa promiscua in Farini. (... *Ferrovieri in pensione*)

- Il verde va bene, ma non eccessivamente esteso se poi i parchi non sono controllati...mi aspetto più una soluzione del tipo per cui i contadini possono noleggiarsi degli appezzamenti e andare a fare l'orto ma nel frattempo dare luogo ad una logica di presidio. La sicurezza nasce dalla presenza del cittadino. Esempi come quelli del verde condiviso al Giambellino (*Marcello Sala*)
- Vocazione dal punto di vista biologico ed ecologico. Abbiamo fatto uno studio sul campo, che ci ha portato a ipotizzare un verde appoggiato al territorio (non tutto il verde è uguale, c'è quello di servizio e quello biologico e bisogna progettargli entrambi). Bisogna valorizzare la continuità ecologica del verde (*Marina Trentin, Rotaie Verdi*)

FUNZIONI E SERVIZI

- Ci stiamo dimenticando l'aspetto cronologico: queste cose succederanno tra 15-20 anni. Noi dobbiamo pensare cosa sarà Milano tra 15-20, quando ci saranno elementi che non sono stati presi in considerazione: il traffico privato, che tra 20 anni non avrà senso; il lavoro, che è il problema centrale oggi e lo sarà tra 20 anni. Bisogna individuare opportunità che costruiscono lavoro. Noi dovremmo parlare di una struttura un po' più sofisticata, come, nell'ottica del meticciano, le occasioni lasciate dalla Brexit per costruire dei centri di eccellenza a Milano. (*Marcello Sala*)
- funzioni per Porta Genova: progetto per i piani zero che consenta vivibilità, vivacità e sicurezza (*Ricci Lab6*)
- Si parla sempre più dell'accorpamento degli ospedali S. Paolo e S. Carlo e l'idea, guarda caso, è di farlo a S.Cristoforo (*Cerboni*)
- lo abito vicino a dove sarà costruito il deposito della M4, appena dietro il quale c'è una cava e un laghetto che potrebbe essere un gran parco per la città. Bisogna pensare la parte al di là e al di qua del Naviglio, Giambellino e via Ludovico il Moro (*Daverio, Circolo PD Barona*)

PROPOSTE SPECIFICHE PER LO/GLI SCALO/I

-ORTO BOTANICO di SAN CRISTOFORO

Noi siamo partiti dalla passione comune per gli orti botanici, che abbiamo sempre visitato nelle altre città. (Mostra slide di "Confronto tra orti" europei, con indicati il prezzo dell'ingresso e il volume di visitatori, N.d.R.)

Allo stato attuale non abbiamo nulla contro l'ecomostro di Aldo Rossi, anzi la nostra idea è che potrebbe diventare un centro visite per studenti, turisti, visitatori e al piano superiore una serra per le piante tropicali. Nella parte esterna vorremmo realizzare una serra coi quattro ambienti tropicali. Lo vogliamo fare a San Cristoforo perché sarà totalmente verde. Non ci servono tutti i 14 ettari, ma puntiamo alla parte con l'ecomostro. Noi mettiamo a disposizione una delle collezioni più variegata di ninfee, con due cose caratteristiche: la Ninfea Alba del Parco del Ticino e la Ninfea del Regno di Svezia. (*Michele Valtorta, Consigliere Municipale della Zona 5-Associazione Naturalistica di Cornaredo*)
- Per quanto riguarda PORTA GENOVA, volevamo delle FUNZIONI PUBBLICHE che ai Navigli non ci sono. Come il verde, che deve essere gestito e non vorrei si finisse come in Darsena, dove la gestione è affidato ad uno sfruttamento commerciale. (*Valassina, Comitato Navigli*)

- Il primo criterio era di tenere insieme i due scali e considerare il rapporto con i quartieri urbani al contorno, attraverso una riqualificazione complessiva. Questa idea era già nella storia del Municipio 6, è la proposta del parco lineare del Naviglio grande.

I temi emersi per Porta Genova sono:

valorizzare l'identità dei luoghi (non occorre che dica cose note su Navigli, Tortona etc.);
ri-funzionalizzazione dei manufatti esistenti, con un eco-museo, un punto info per i turisti; cosa fare dei magazzini ferroviari e del muro di recinzione (i cittadini, durante la passeggiata, hanno posto il tema della riapertura fisica dello scalo);
tener conto delle cortine dei quartieri, con interventi edilizi che privilegino qualità e misura;

funzioni: progetto per i piani zero che consenta vivibilità, vivacità e sicurezza;

permeabilità e agibilità su tutta l'area;

connessioni verdi: collegare il futuro parco lineare sugli scali al verde storico della città, che si può fare con una piccola demolizione della via Orseo. Questo è un approfondimento rispetto al lavoro del Poli.

-Mobilità: pedonalizzazione e car-free.

-Interscambio a scala metropolitana. Per S. Cristoforo, che non sia solo una stazione ma anche un centro per i cittadini. (*Ricci Lab6*)

-Volevo approfittare della presenza del Politecnico per una domanda tecnica: io abito in Barona e la subisco come periferia. Non è possibile pensare a un utilizzo del binario per allacciare S. Cristoforo a Porta Genova, così da potenziare l'unico collegamento attualmente esistente del tram 2? (*Federica Guaglio, Bei Navigli*)

lo abito vicino a dove sarà costruito il deposito della M4, appena dietro il quale c'è una cava e un laghetto che potrebbe essere un gran parco per la città. Bisogna pensare la parte di là e di qua del Naviglio, Giambellino e via Ludovico il Moro. (*Daverio, Circolo PD Barona*)

-L'arco di tempo di questi progetti è molto lungo; invece l'AdP ne ha di molto più ravvicinati. Allora il punto della partecipazione deve avere un preciso riscontro anche nell'AdP. Una proposta precisa è che l'AdP abbia come punto qualificante la decisione di come si organizzerà la partecipazione e che effetto avrà sulle decisioni finali. (*Mario Sartori*)

VOLUMETRIE

- tener conto delle cortine dei quartieri, con interventi edilizi che privilegino qualità e misura (*Ricci Lab6*)

USI TEMPORANEI

-Un aspetto ugualmente importante con riferimento alla trasformazione degli scali riguarda quali funzione anticipare, identificando il presidio del verde tra gli usi temporanei: il parco a San Cristoforo deve offrire dei servizi a Barona e Giambellino. Dobbiamo pensare in termini temporali, come stimolo per usare il verde e non lasciar cadere il controllo sul territorio, tenendo presidiate delle aree. (*Marina Trentin, Rotaie Verdi*)

CHIUSURA

Santo Minniti

Sulla partecipazione: è un tema che ci sta a cuore e consigli, modi per contribuire ci sono. Se parliamo di partecipazione, questa va anche abitata e praticata nei suoi luoghi. Vi invito ad iscrivervi e partecipare alle riunioni.

Pierfrancesco Maran

- Ringraziamenti per i numerosi interventi (tutto viene verbalizzato dal gruppo del Politecnico)

- Questo percorso sugli scali non è iniziato ieri: la città lo sta affrontando dagli anni 80, e più sistematicamente negli anni '90. Tema della partecipazione: non si parte da zero ma c'è un substrato da cui ci si muove.

- ci vorranno 15/20 anni per mettere la parola fine. Primo passaggio: Accordo di Programma. Argomenti macro: volumetrie, percentuale di verde pubblico, quali funzioni altre. L'AdP non ratificato definiva gli oneri di urbanizzazione e gli extra oneri; prevedeva inoltre almeno il 50% di verde, e rispetto a questo punto abbiamo l'obiettivo di incrementare questo dato.

- Milano viene raccontata ancora come quella degli anni '70, ma dal 2008 è in atto una inversione

di tendenza: incremento di 15.000 abitanti all'anno in maniera stabile. Si tratta in particolare di giovani (tra i 20 e i 40 anni, fascia più dinamica della popolazione), mentre la dinamica "vado a vivere in provincia" è ora più diffusa nella fascia di popolazione sopra ai 50 anni. Dunque aumenta e cambia la popolazione, diminuiscono gli anziani.

- C'è dunque bisogno di case per redditi medio/bassi, e c'è più bisogno di case da affittare che di case da comprare. Allo stesso tempo non di sole case vive la città, ma neanche di solo verde pubblico.

- Porta Genova: esplosione di attività che va gestito (sviluppo irregolare). Un esempio: questo edificio in cui siamo stati accolti questa sera era abbandonato ed ora è vissuto. C'è chi dice "bisogna pianificare tutto", ma quello che è successo qui smentisce questa affermazione.

Tema della sosta in questa zona, da affrontare.

- Il tema del fatto che ci vorranno 20 anni non dev'essere l'alibi per dimenticarci che alcune cose le possiamo fare già ora (ad esempio rispetto al tema degli usi temporanei). Se facciamo vivere gli scali da subito è importante.

- Secondo punto: l'AdP...il tema della proprietà delle aree è un tema dello spirito, perché la realtà è che le aree sono di proprietà delle FS e l'oggetto qui non è quello di un esproprio proletario, meglio invece evitare che ci sia speculazione partendo da un dato di fatto, anche perché il Comune non ha la disponibilità economica necessaria per le trasformazioni. Nel vecchio AdP non ratificato era previsto che se i piani attuativi non fossero definiti entro 5 anni dalla ratifica dell'AdP stesso, l'Accordo sarebbe decaduto. Viene dunque riconosciuto un diritto anche a condizione che questa trasformazione venga attuata rapidamente.

- Se decidiamo che S. Cristoforo debba essere un'oasi faunistica, lavoriamo da qui ai prossimi 10 anni per capire quale potrebbe essere il progetto migliore.

- Ci serve qui un asilo nido o una residenza per anziani? Quali servizi pubblici? Bisogna lasciare un margine di libertà di manovra.

- Tema dell'attraversamento del naviglio.

- Processo di aggiornamento del PGT.

- Il centro di Milano si è esteso dalle Colonne alla Darsena. Se lavoriamo bene, potrebbe arrivare anche fino a zona Tortona.

- I Municipi sono chiamati ad esprimersi sulla trasformazione degli scali attraverso Delibere. Quello che chiederanno avrà bisogno di risposte.

- Rispetto al tema delle funzioni pubbliche/vocazione delle aree: il Comune e i suoi uffici sono sparpagliati sul territorio comunale. Si potrebbe pensare ad un accorpamento di tutti gli uffici pubblici?

- Obiettivo di chiudere l'AdP entro l'estate. Finito l'AdP si riparte nel dettaglio.

- Le Commissioni si stanno riunendo anche su temi specifici: venerdì prossimo casa e abitare.

Alle commissioni spetta il compito di fare la sintesi tra tutto ciò che emerge e che confluirà nell'AdP, che è l'albero, fatto il quale possiamo passare alla fase attuativa.

- Ultimo punto sulla mobilità/circularità: tema delle connessioni ferroviarie. Deve essere occasione per incrementare servizi significativi.

I treni che entrano a S. Cristoforo incroceranno la M4 e andranno a Tibaldi (già approvata e finanziata). Quello che voglio sottolineare è che i treni entrano in un circuito (mentre ora arrivano a Porta Genova e poi tornano indietro): gli studi ferroviari dicono che già ora possiamo avere un incremento di 6-8 treni l'ora (dunque almeno uno ogni 10 minuti), migliorando drasticamente la possibilità di arrivare da fuori a dentro Milano e da alcune aree ad altre di Milano. Il tratto nord del tracciato ferroviario di Milano presenta una maggiore difficoltà rispetto alla coesistenza con la linea ad alta velocità. È inoltre da tener presente il tema della riduzione del rumore. Ci saranno più treni dunque sulla linea Milano-Mortara e l'incremento della frequenza. Il passante ferroviario ha avuto un incremento di passeggeri del 3% annuo (non è poco per una infrastruttura ferroviaria).

- Tema del trasferimento degli ospedali S. Paolo e S. Carlo. L'area proposta non è quella dello scalo di San Cristoforo, ma l'area di Ronchetto sul Naviglio (prossimità alla Metropolitana). Inoltre vincolo per la Regione: o progetto di rigenerazione per le due sedi che oggi ospitano i due ospedali o non se ne parla. Questo è più un tema della Regione che del Comune. Tuttavia l'area di Ronchetto sul Naviglio potrebbe diventare una porta di ingresso alla città. (La Regione aveva richiesto tre settimane fa l'area

dello Scalo di San Cristoforo, ma questa è stata la nostra risposta).

TAVOLA DELLO STATO DI FATTO DELLO SCALO DI P.TA GENOVA AL 2017

SERVIZI E CITTÀ PUBBLICA

-  amministrazione
-  giustizia
-  sicurezza e protezione civile
-  infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente
-  università e ricerca
-  istruzione
-  cultura
-  servizi sociali
-  salute
-  attrezzature sportive
-  culto
-  verde pubblico esistente
-  verde pubblico di previsione
pertinenze indirette
-  fronte commerciale
-  aree di proprietà pubblica
-  fabbricati di proprietà pubblica

MOBILITÀ

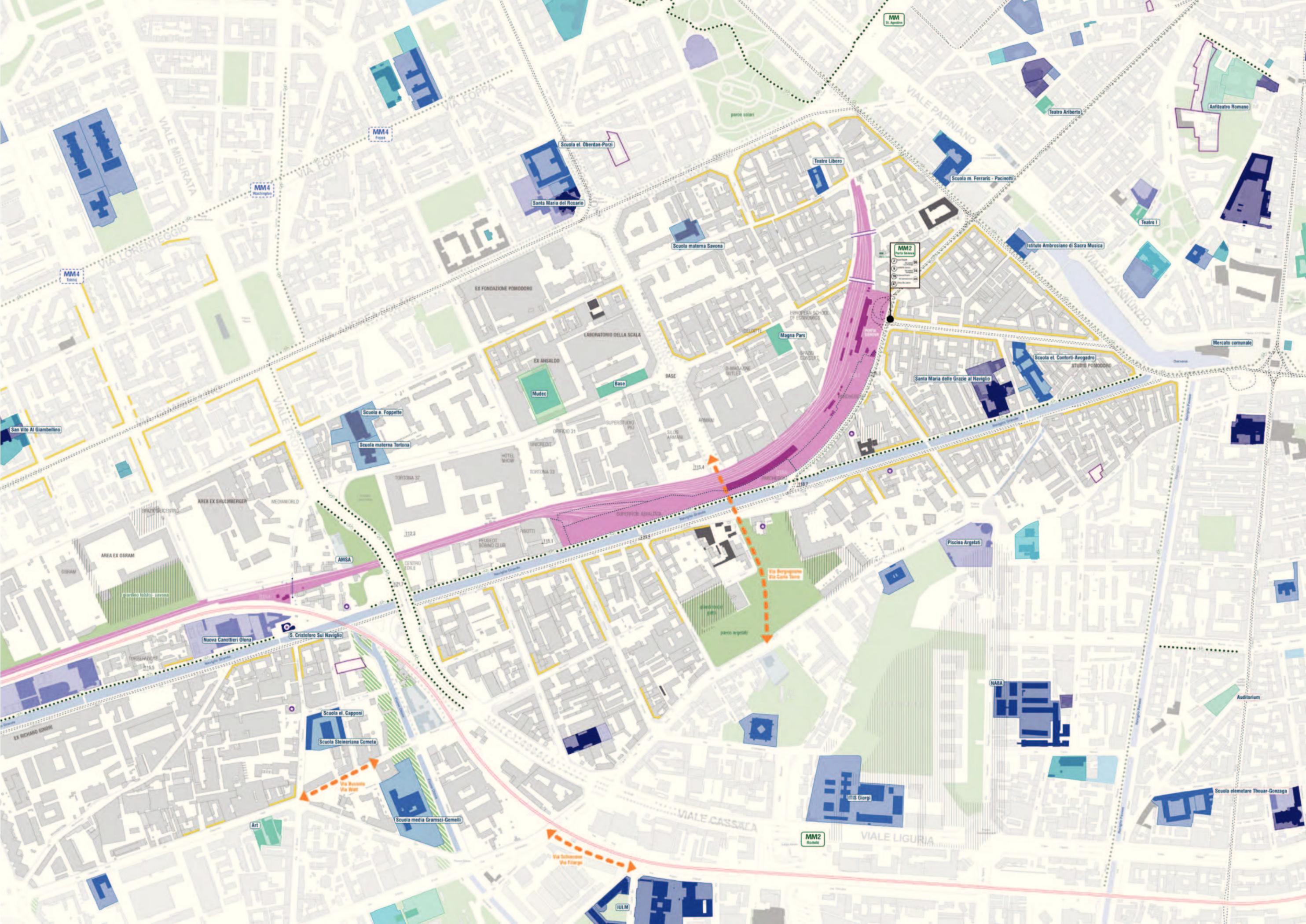
-  rete ciclabile esistente
-  rete ciclabile di progetto
-  nuove connessioni

VINCOLI E PRESCRIZIONI

-  immobili con prescrizione di tutela
diretta artt. 10 e 11, indiretta artt. 45, 46, 47 del dlgs 42/2004
-  rinvenimenti archeologici e zone sensibili
-  fascia di rispetto cimiteriale 200 metri
RD 27.07.1934 n.1265, L 166/1922, Reg. RL 9.11.2004 n.6
-  parco agricolo sud milano

TRASFORMAZIONI

-  piani in itinere
-  ambiti di trasformazione (PGT)
-  scali: aree in dismissione
-  scali: aree strumentali
-  spazi aperti riqualificati
-  assi viari riqualificati



MM4

MM4

MM4

MM

MM2

MM2

Scuola e. Oberdan-Porzi

Santa Maria del Rosario

Scuola materna Savona

Teatro Libero

Scuola m. Ferraris - Pacinotti

Teatro Ariberio

Anfiteatro Romano

Teatro I

Istituto Ambrosiano di Sacra Musica

EX FONDAZIONE POMODORO

LABORATORIO DELLA SCALA

Magna Pars

EX ANSALDO

Mudec

Base

BASE

D-MAGAZINE BUTLER

SPAZIO GONZALE

Santa Maria delle Grazie al Naviglio

Scuola e. Conforti-Avogadro

STUDIO POMODORO

Mercato comunale

San Vito Al Giambellino

Scuola e. Foppette

Scuola materna Tortona

AREA EX SHULBERGER

MEDWORLD

TORTONA 37

HOTEL WIKOW

UNICREDIT

TORTONA 33

112.3

112.1

112.5

115.4

118.7

AREA EX OSRAM

AMSA

PEUGEOT BOBINO CLUB

PIOTTI

Piscina Argetati

Nuova Canottieri Olona

S. Cristoforo Sul Naviglio

Scuola e. Capponi

Scuola Steineriana Comela

Scuola media Gramsci-Gemelli

VIA CASALE

VIA LIGURIA

NABA

Auditorium

Scuola elementare Thouar-Gonzaga

LTIS Giorgi

IULM

Art

Via Tolmeina
Via Filippi

Via Sargagnone
Via Carlo Bone

VIA INSURATA

VIA FOPPA

VIA FOPPA

VIA LORENTEGGIO

VIA

VIA CASALE

VIA LIGURIA

VIALE PAPIRIANO

VIALE D'ANNUNZIO

II INCONTRO

6 Aprile 2017
viale Legioni Romane, 54

COMMISSIONE DEDICATA ALLE LINEE DI INDIRIZZO DEGLI SCALI DI P.TA GENOVA E SAN CRISTOFORO

APERTURA

Delfini (Presidente commissione)

La posizione degli scali Genova e S Cristoforo sono molto diversi tra di loro ma ciò che li unisce è il ruolo strategico rispetto ad alcuni quartieri cui sono prossimi; Gaimbellino e Ronchetto per ciò che concerne S Cristoforo anche per il tema delle connessioni.

Boatti Antonello (Politecnico Milano)

50 studenti primo anno laurea specialistica hanno lavorato su Milano, con analisi dettagliata con risultato stupefacente, con gran riscontro sul web per le mappe tematiche elaborate. Poi hanno svolto un lavoro specifico sul Municipio6, entrando soprattutto nello scalo S Cristoforo che sarà da loro presentato.

Giorgio Vitillo (Politecnico di Milano)

Chi è stato a Porta Genova avrà visto progetti con cui è difficile dialogare e competere. Quello che mi permetto di dire a seguito del riassunto di quanto emerso nel lavoro di ascolto che abbiamo svolto negli anni passati è che non c'è una ricetta unitaria per i sette scali, che devono essere guardati uno ad uno perché ognuno ha la sua unicità, come la ha ciascuno dei Municipi in cui ricade. Come sempre noi apprendiamo ogni volta che incontriamo cittadini e residenti che ci offrono il loro sguardo sulla città; anche oggi siamo qui a raccogliere proposte e domande.

DIBATTITO (n. 8 interventi)

MATERIALI UTILIZZATI E INFORMAZIONI FORNITE

Insieme a altri otto studenti abbiamo svolto una indagine molto accurata e a sistema su verde, densità abitativa, microcriminalità; è stato creato una radiografia su come Milano ha in alcune aree delle bassi livelli di accessibilità e socialità. Le strategie conseguenti si misurano anche sul progetto di riapertura dei navigli, che porterà una riqualificazione paesaggistica di parte del tessuto urbano oltre al rimarcare che Milano è una città d'acqua. Così come la conclusione della linea M4 che interesserà il municipio6, la linea tranviaria veloce e la conclusione della rete delle piste ciclopedonali. Attraverso una analisi swot per le aree più critiche, tra cui S Cristoforo, ha permesso di delineare una strategia IN; integrare, intensificare, includere, inserire, innovare. (Saib Minà studente Politecnico)

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

Poi vorrei proporre di portare in Municipio i 5 progetti di Vision Milano sugli scali per guardarli insieme e discuterne (De Muro Consigliere)

Io vorrei capire come la parte sui progetti si inserisce in quella di ascolto dei Municipi. Altre perplessità vissute anche in passato: il ruolo delle FS, i vincoli edificatori, etc... Fare dei tavoli dove oltre ai contributi degli esperti ci siano quelle delle associazioni e dei comitati locali. Bisogna arrivare a un tavolo (Cittadino Municipio6)

ASPETTI PROCEDURALI

Un lavoro quello degli studenti che pone il tema della coerenza generale tra gli scali e con lo strumento della pianificazione, per evitare fenomeni di degeneration già avvenuti a Milano come a seguito dell'approvazione del "documento direttore". (Boatti Politecnico)

Oggi ci sono state alcune presentazioni, che spero in settimana ci vengano inviate. Però l'operatività del nostro lavoro. Come si procede operativamente? Chi decide è il Comune che non c'è! Da tutto questo materiale esce uno schizzo? Come si va avanti? (Goldoni Consigliere)

A parte che operazioni di comunicare con l'Assessore ce ne sono già tante, questa non è l'unica. Obiettivo della Commissione di oggi è di raccogliere delle proposte e segnalazioni che arrivano dall'esterno. (Delfini Municipio6)

RUOLO DEGLI ATTORI

Ci sono aree problematiche come Giambellino, aree dismesse ma anche programmi integrati di intervento, progetti dal basso come quella del consorzio di abitanti-agricoltori CIVES sull'integrazione delle politiche alimentari con il parco delle risaie; insomma vi sono criticità e potenzialità. (Saib Minà studente Politecnico)

SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

Si sono abbozzate delle sezioni stradali nuove, ad esempio per via Inganni. Sullo scalo S Cristoforo si pensa di usare l'area ferroviaria dismessa per realizzare un parco lineare e riconvertire la stazione ferroviaria con funzioni sociali quali biblioteca e sportello per i cittadini. L'area di Ronchetto nella porzione nord si possa allocare un 35% di residenza convenzionata e sulla restante superficie si lasci a parco agricolo sud connesso al progetto CIVES. (Saib Minà studente Politecnico)

MOBILITA' E LOGISTICA

La stazione verrà realizzata con la doppia funzione fermata M4 e fermata Passante, il resto dell'area verrà progettata a verde pubblico con inserimento dei percorsi ciclopedonali, in collegamento anche con la parte sud del municipio oggi separato dalla ferrovia e dal naviglio, e una fermata dei battelli sul naviglio. (Saib Minà studente Politecnico)

Mi riferisco in particolare alla zona Solari che ha molte criticità e ultimante ancora di più. Bellissimi i progetti, ma io vorrei far presente le richieste dei cittadini.

Quello che noi riteniamo molto importanti sono i parcheggi (sotterranei, volanti...), perché nella nostra zona non ce n'è e ce sempre meno disponibilità per la crescita del popolo "della notte". E il nostro grande problema cui vorremmo ponessimo particolare attenzione e la riprogettazione di una viabilità sostenibile. Siamo interessati a che la zona viva ma questo non deve collidere con gli interessi di chi qui ci abita e che ha anche interesse a riposare. (Venturino Comitato Solari-Tortona)

I Navigli hanno dei problemi incredibili.

Il problema è come rifornire i negozi lungo il Naviglio. La proposta anni fa era di fare una piattaforma all'altezza di S. Cristoforo dove depositare le merci. Io vorrei che si recuperasse questa proposta perché si risolverebbe il problema del traffico e dell'inquinamento. (Cittadino Municipio6)

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

Nell'area verde che avete previsto vorremmo degli spazi di aggregazione per gli anziani, che non abbiamo. (Venturino Comitato Solari-Tortona)

lo volevo solo fare delle domande e specificare delle richieste già fatte nel CdZ 6 nel 2009, che vorrei ripetere.

A chi competono le bonifiche che verranno attuate, soprattutto a S. Cristoforo e Porta Genova? Per il problema dei mercati. Avevamo chiesto che una parte del verde fosse destinata ad ospitare la Fiera di Senigallia, che non volevamo più sul Naviglio e il mercato di Papiniano che crea un sacco di problemi. (Valassina)

La bonifica sarà effettuata da chi trasforma le aree, Ferrovie o soggetti terzi. (Vitillo Politecnico)

FUNZIONI E SERVIZI

L'altra cosa che chiedo è che vorremmo capire se una parte della stazione di Porta Genova potesse ospitare pezzi del 'divertimentificio' attualmente in atto. (Valassina)

Spazi per le iniziative aggregative, che non siano quelle commerciali. Può essere unito al discorso dell'area mercatale anche per pensare se all'interno di questi discorsi degli scali non sarebbe un'occasione per un'altra città con meno inquinamento. (Cittadino Municipio6)

PROPOSTE SPECIFICHE PER GLI SCALI DI GENOVA E S CRISTOFORO

Sono stati presi in considerazione due bandi, al momento conclusi, Urban European innovation Action e Housing First, questo ultimo per sostenere l'housing sociale al 100%. L'incremento delle connessioni viabilistiche dolci si prevedono come elemento connettivo, delineando nel master plan del parco cittadino, che attrae persone anche da altre parti della città, un attraversamento tra piazza Tirana e l'altro lato del naviglio oggi non esistente. Sull'edificio di A Rossi si prevede di inserire dei moduli che non intaccano la struttura da adibire a show - cooking, mercato a chilometro zero al piano terra. Al primo piano gli uffici di CIVES che gestirà il mercato alimentare e una mensa studio, dove ciò che viene studiato nei laboratori sul prodotto agricolo viene poi reso possibile alla degustazione. Al secondo piano si trovano l'ostello, la residenza. La proposta fa lavorare insieme e cooperare insieme il mercato e la società. Un progetto economicamente e socialmente sostenibile, dove non vi è consumo di suolo, si integra il tema dell'integrazione sociale, si sostiene l'economia circolare. (Saib Minà studente Politecnico)

VOLUMETRIE

Nell'ATU7 di S Cristoforo si pensa di trasferire i 6000 mq del precedente accordo di programma in Genova nello scheletro dell'edificio cuccette di A Rossi. . (Saib Minà studente Politecnico)

Si parla sempre di aumento del verde ma non delle volumetrie. Che cosa significa? Come cambiano, se cambiano rispetto all'AdP non approvato (Valassina)?

Il vecchio accordo prevedeva delle differenze sulla slp, che mediamente era di 0,65. L'Amministrazione ha una volontà di ridurre le volumetrie consentite, ma questo dipende da molti fattori. Ad esempio, l'edilizia sociale, che mangia dei volumi dell'edilizia privata. (Vitillo Politecnico)

C'è una volontà del Comune a diminuire le volumetrie, già ridotte del 30% rispetto al precedente AdP.

C'è un ragionamento che considera tutti i vincoli paesaggistici (Delfini Municipio6)

Alcune considerazioni spot sul progetto Aldo Rossi...Noi abbiamo fatto delle passeggiate e non so se ci sono le condizioni per proseguire. La struttura è molto mal messa (De Muro Consigliere)

USI TEMPORANEI

Penso che il successo degli scali dipenderà dalla capacità di dare dimensione anche temporale ai progetti. Per cui l'uso temporaneo è qualcosa di più dell'uso temporaneo, ma un modo per procedere verso la trasformazione e gestione di questi spazi. (De Muro Consigliere)

10 aprile 2017
Viale legioni Romane, Municipio
(h. 18:00-20:00)

**COMMISSIONE CONSILIARE CONGIUNTA
"URBANISTICA - EDILIZIA- LAVORI PUBBLICI"**

(*Presenti, il Presidente Delfini, il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano, una ventina di persone, tra cui gli studenti del Liceo Scientifico Vittorini che partecipano ad un Progetto Studio-Lavoro avviato con il Municipio 6)

**DIBATTITO
(10 interventi)**

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

- Ci impegniamo a proseguire l'approfondimento del tema degli usi temporanei degli scali con le realtà con cui operiamo nella zona . (intervento MuMi)
- Abbiamo sviluppato una relazione con operatori sullo scalo Romana per attuare il progetto che potrebbe essere ripetuto anche per porta Genova (intervento TAT)
- I cittadini devono essere informati su cosa è l'Accordo di Programma, ma se i consiglieri non lo sanno allora è un altro problema (intervento residente)
- I cittadini avrebbero dovuto essere informato di questo incontro, partecipano i soliti. Il Municipio dovrebbe investire delle risorse per comunicare. Non c'è un volantino nelle bacheche (intervento consigliere minoranza)
- le commissioni fatte, l'intervento al BASE dimostrano che il Municipio è interessato a far partecipare. La presenza di gruppi che associano diversi cittadini, la promozione che ho fatto tramite i canali social dimostrano questo. Ogni consigliere, che rappresenta dei cittadini, dovrebbe impegnarsi con i suoi strumenti (intervento Presidente Commissione)

ASPETTI PROCEDURALI

- prima di ogni ipotesi bisogna che le FS definiscano con esattezza il livello di contaminazione dei suoli così da capire se l'uso temporaneo e le condizioni di sicurezza rientrano nei parametri fissati dalla legge (intervento MuMi);

- la normativa prevede per aree inquinate alcuni usi ma non quello del verde fruibile, così come il l'art. 116 del R.E. del comune prevede che l'uso temporaneo abbia un arco temporale di 24 mesi. Eventualmente rinnovabile. Sono elementi alla base di ogni ipotesi (intervento MuMi);
- la realizzazione di un sistema verde "anticipato" in adiacenza alle linee ferroviarie dovrà tenere conto di regole precise fissate a tutela del trasporto ferroviario (intervento Rotaie verdi);
- dovrà essere garantita l'assoluta temporaneità degli interventi avendo come criterio imprescindibile quello del totale ripristino e del non intaccamento del suolo (intervento Rotaie verdi)
- chi garantirà che le aree una volta vendute da FS a dei soggetti privati potranno essere usate temporaneamente senza il loro consenso? Non mi pare che l'Accordo di programma possa garantire questo (intervento consigliere minoranza)
- chiunque sia lo sviluppatore delle aree dovrà rispettare ciò che è indicato nell'Accordo, stante che i tempi lunghi dovuti ai passaggi successivi invitano a pensare che per tutti è un'opportunità rivitalizzare queste aree da subito (intervento PoliMi)

RUOLO DEGLI ATTORI

- la pubblica amministrazione dovrà fissare dei criteri per gli usi temporanei così da non facilitare l'attivazione di attività impattanti su chi abita nel quartiere, già abbastanza colpito dalla movida. Non ci attendiamo altre iniziative "commerciali" sulla scia di quanto sembra debba succedere nella Darsena (intervento Comitato Navigli)
- è necessario che l'Amministrazione determini dei criteri di uso temporale di queste aree, che sono prossime alla residenza, per evitare interferenze e rumori a tutte le ore (intervento cittadina)
- il controllo dovrà essere garantito da una nuova fruizione di questi spazi. Mi sento più sicura a camminare in una via piena di persone che in una strada vuota piena di telecamere (intervento studentessa Vittorini)

TEMPI DELLE TRASFORMAZIONI

- le prime trasformazioni dovranno essere coerenti e non compromettere il progetto finale della trasformazione (MuMi)

MOBILITA' E LOGISTICA

- anche su porta Genova è pensabile un nuovo collegamento sopraelevato temporaneo in prossimità di via Bergognone, sull'esempio di quello pensato per lo scalo Romana, ad uso dei pedoni e ciclisti (TAT)
- lo scalo dovrebbe offrire spazi di sosta per le auto dei residenti ma anche dei fruitori dei locali (un consigliere della minoranza);
- dal nuovo deposito della M4 si devono garantire dei collegamenti sicuri verso l'area dei "tre castelli" (cittadino)

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- pensare il verde anche in funzione di ripristino e rigenerazione ambientale dei suoli (intervento MuMi);
- insieme ad un gruppo di altre tre associazioni che operano nell'area di S Cristoforo (giardino nasco-to-le nutrie-round richard) si rendono disponibili ad organizzare interventi di manutenzione delle aree verdi in prossimità di via Pesto (ndr il Presidente di commissione inviata ad inoltrare una proposta scritta al Presidente di Municipio) (intervento mandamento S Cristoforo);
- il verde messo a dimora prima degli interventi edilizi permette di avere alberi già sviluppati nel momento della realizzazione dei manufatti, oltre che consolidare i percorsi minori (intervento Rotaie verdi)

FUNZIONI E SERVIZI

- gli scali devono offrire delle opportunità per sostenere la vocazione recente di Milano come hub turistica, con ricadute sul lavoro dei giovani. Chi risiede in queste zone non dovrebbe essere ostile e pensare, prima di lamentarsi, a come si vive nelle "periferie" (consigliere maggioranza);
- le attività che si insediano anche temporaneamente devono mantenere il carattere di apertura alla fruizione pubblica, valorizzando anche con strutture mobili l'inclusione (MuMi)

PROPOSTE SPECIFICHE PER LO/GLI SCALO/I

- chiediamo di pensare ad una ciclo stazione e ciclo officina nello scalo S Cristoforo in prossimità della M4 (MuMi)
- nello scalo S Cristoforo si potrebbe attestare in tempi rapidi un sistema di orto produttivo e verde giardino (MuMi)
- nello scalo di P.ta Genova si potrebbe aprire in tempi celeri un varco su via Orseolo così da connettere l'area con il parco Solari (MuMi)

VOLUMETRIE

- gli edifici esistenti possono essere occupati da nuove strutture amovibili che li rendano da subito riutilizzabili (una cittadina)

TAVOLA DELLO STATO DI FATTO DELLO SCALO S. CRISTOFORO AL 2017

SERVIZI E CITTÀ PUBBLICA

-  amministrazione
-  giustizia
-  sicurezza e protezione civile
-  infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente
-  università e ricerca
-  istruzione
-  cultura
-  servizi sociali
-  salute
-  attrezzature sportive
-  culto
-  verde pubblico esistente
-  verde pubblico di previsione
pertinenze indirette
-  fronte commerciale
-  aree di proprietà pubblica
-  fabbricati di proprietà pubblica

MOBILITÀ

-  rete ciclabile esistente
-  rete ciclabile di progetto
-  nuove connessioni

VINCOLI E PRESCRIZIONI

-  immobili con prescrizione di tutela
diretta artt. 10 e 11, indiretta artt. 45, 46, 47 del dlgs 42/2004
-  rinvenimenti archeologici e zone sensibili
-  fascia di rispetto cimiteriale 200 metri
RD 27.07.1934 n.1265, L 166/1922, Reg. RL 9.11.2004 n.6
-  parco agricolo sud milano

TRASFORMAZIONI

-  piani in itinere
-  ambiti di trasformazione (PGT)
-  scali: aree in dismissione
-  scali: aree strumentali
-  spazi aperti riqualificati
-  assi viari riqualificati

VERBALE DELL'INCONTRO DI MUNICIPIO 7

24 marzo 2017
Via Anselmo da Baggio, 55 (ore 18.30-20.30)

COMMISSIONE CONGIUNTA URBANISTICA, MOBILITÀ E TRASPORTI

APERTURA

Tiziana Vecchio (Assessore all'Edilizia, Urbanistica e Demanio, Municipio 7)

Abbiamo accolto l'indicazione da parte del Comune e del Politecnico ed abbiamo organizzato questa commissione congiunta di Urbanistica, mobilità e trasporti, nonostante il Municipio 7 non abbia scali ferroviari all'interno del proprio territorio. Questa grande trasformazione che ci sarà intorno alla rimessa in gioco degli ex scali ferroviari, è comunque un'opportunità per il nostro Municipio.

Marco Porta (Comune di Milano, Dirigente – Interventi Edilizi minori)

Porto i saluti del presidente Monguzzi, che per un impegno istituzionale non ha potuto oggi introdurre i lavori, e che mi ha chiesto di sostituirlo.

Dobbiamo dire che le aree dismesse degli scali occupano una superficie rilevante nel territorio milanese (più di un milione di metri quadri). Aree interessanti anche in virtù della loro localizzazione in ambiti semi-centrali nei quadranti nord, est e sud della città.

Le aree degli scali sono inseriti negli Ambiti di Trasformazione Urbana del PGT e si tratta di aree sottoposte alla norma transitoria che rimette la disciplina specifica ad un Accordo di Programma con FS e Regione Lombardia.

-Scalo Farini: il più rilevante dal punto di vista della superficie con 618.000mq, stazione Lancetti (passante) e vicinanza della stazione Garibaldi (tutti gli scali sono caratterizzati dalla presenza di edifici e impianti ferroviari inutilizzati);

-Scalo di Porta Romana: 216.000 mq, secondo per estensione, caratterizzato dal progetto di realizzazione di una nuova stazione (stazione di Porta Romana già finanziata da FS anticipando le previsioni dell'Accordo di Programma) e ulteriore stazione in prossimità della Bocconi;

-Scalo di Porta Genova: attualmente funzionante fino alla stazione (non per merci ma per i passeggeri), superficie complessiva di 89.000 mq;

-Scalo di San Cristoforo: 158.000 mq, forse il più prossimo rispetto a questo municipio;

-Scalo di Greco Breda: 73.000 mq;

-Scalo di Lambrate – 70.000 mq;

-Scalo di Rogoredo – il più piccolo, di 21.000 mq.

(le superfici indicate sono quelle delle aree non più funzionali: dismesse o in dismissione).

Tutte le aree ferroviarie sono ormai sottoutilizzate o dismesse da oltre 15 anni, e si trovano in uno stato di degrado particolarmente avanzato. Sono state nel tempo fortemente sfruttate e costituiscono oggi una risorsa per la città (permettono di evitare consumo di suolo e rigenerare un suolo attualmen-

te inquinato).

Il recupero ambientale delle aree avrà costi ingenti, stimati in circa 140 milioni (sebbene non ci sia concentrazione di inquinanti stimata, quasi tutte le aree avranno bisogno di bonifiche).

Poi c'è il tema della riconnessione e ricucitura di queste aree con i quartieri circostanti (aree accessibili soprattutto in previsione di un potenziamento del sistema di trasporto pubblico su ferro).

Gli interventi ferroviari previsti permetteranno una maggiore capillarità del sistema nel territorio, attraverso: il potenziamento dell'offerta e dell'infrastruttura; la realizzazione di nuove fermate sulle linee esistenti; l'integrazione gomma pubblica/privata e ferro nei nodi d'interscambio.

Alcune stazioni dovranno essere adeguate, altre realizzate ex novo. Necessità di intervenire sul materiale rotabile, che dovrà essere rinnovato, sia sul potenziamento della rete sotto il profilo tecnologico (mitigazione acustica ma non solo); e gestione coordinata dei diversi vettori di mobilità pubblica.

-Delibera 44 del 14 novembre 2016 del Consiglio Comunale: ha fatto ripartire la procedura di accordo con ferrovie, regione e se lo riterrà opportuno anche la Città Metropolitana. (Delibera approvata senza voti contrari).

-Indicazioni rispetto all'Accordo di Programma non ratificato della scorsa consiliatura.

Punti principali e qualificanti (indirizzo e impulso politico):

-definizione della vocazione delle aree, garantendo la visione strategica generale e la risposta ai bisogni locali;

-incremento sostanziale del verde fruibile attrezzato con parco a Scalo Farini e sistema naturalistico a San Cristoforo;

-previsione di quartieri sostenibili;

-aumento della dotazione di verde con obiettivo di realizzare un sistema continuo di valenza ecologica;

-mix sociale (con priorità a famiglie con redditi minimi, nuclei monoreddito, studenti e lavoratori);

-incremento delle previsioni di edilizia sociale (distribuendola in maniera diversa rispetto alla previsione del precedente A.d.P.);

-Garantire regia pubblica;

-Circle line da S. Cristoforo a Stephenson;

-Promozione di usi temporanei;

-mix di servizi e funzioni pubbliche (no a interventi mono-funzionali: non solo residenza ma anche lavoro; si attende una proposta di città, con tutte le sue esigenze);

-nuove stazioni di interscambio con il trasporto pubblico locale su scala metropolitana;

-miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria con attenzione al tema di inquinamento acustico;

-realizzazione delle opere di urbanizzazione contestualmente;

-funzioni urbane di rilievo metropolitano;

-garantire disponibilità di risorse aggiuntive rispetto agli oneri dovuti per gli interventi di riqualificazione;

-prevedere il ricorso a processi concorsuali per i masterplan delle aree per gli edifici pubblici, e per i parchi più rilevanti;

-garantire tempistiche rapide che consentano di attivare il processo di rigenerazione delle aree;

-sviluppare un confronto con la cittadinanza, le istituzioni e gli stakeholder mediante dibattito pubblico;

Consigliere Moscheo

Ma qual è il futuro del trasporto pubblico? Se non parliamo del trasporto pubblico come facciamo a parlare di che cosa succederà in queste aree?

Laura Pogliani (Gruppo di lavoro del Politecnico di Milano)

- La trasformazione degli scali riguarda tutta la città di Milano. Il Municipio 7 non ha uno scalo di riferimento (pur essendo lo scalo di San Cristoforo prossimo), ma il tema della trasformazione degli scali riguarda tutta la città.

- Ruolo di informazione rispetto a cosa è già successo e che cosa sta succedendo.

- Il gruppo del Politecnico ha già svolto un lavoro di affiancamento all'amministrazione comunale nell'ascolto delle componenti sociali, dei soggetti locali e dei municipi (allora zone di decentramento)

nel 2013-14. Non abbiamo fatto un progetto sugli scali, ma abbiamo raccolto posizioni: registrate e presentate poi al comune in merito a tre grandi famiglie di temi. Gli spazi aperti, bordi e connessioni, servizi. L'obiettivo era capire come la trasformazione degli scali avrebbe potuto contribuire al miglioramento della vita nei quartieri attorno agli scali, risolvendo o riducendone i problemi.

- La trasformazione degli scali ridisegna una geografia nuova, stanno nel cuore della città e gli interventi possono migliorare la relazione tra le diverse parti di città;
- La relazione conclusiva di questo lavoro era allegata all'AdP non ratificato;
- Il tentativo che stiamo facendo è quello di aggiornare questo lavoro e accogliere ipotesi e riflessioni;
- Lavoro che vi invitiamo a fare è quello di segnalare i problemi e raccogliere delle ipotesi: che vocazioni hanno questi scali dal punto di vista funzionale? E riflessione sul tema degli usi temporanei.
- Va sottolineato quanto detto dall'arch. Porta: gli scali non saranno solo pezzi di nuova città, e neanche solo (come ci auspichiamo) grandi polmoni verdi. Sono strumenti importantissimi per ridisegnare la mobilità, il trasporto pubblico della città. A differenza di tante aree dismesse che ci sono nelle città e che sono più o meno trasformabili, quello degli scali è un sistema. Inanellano una serie di spazi che si possono impegnare nel miglioramento del trasporto: miglioramento delle stazioni esistenti, nuove stazioni, miglioramento del servizio. La città di Milano è cresciuta in senso radiale e l'anello ferroviario può riequilibrare questa struttura.

DIBATTITO: TEMI EMERSI

(8 interventi dei consiglieri, 3 interventi dei cittadini)

MATERIALI A DISPOSIZIONE E INFORMAZIONI FORNITE

- Richiesta di depositare le presentazioni mostrate (Intervento 3, Consigliere Daniele Beretta);
- Apprezzo le posizioni dell'arch. Porta e della prof. Pogliani, ma se guardo all'analisi dei fatti dell'ultimo periodo, il discorso sugli scali è passato in sordina. È tornato all'attenzione due mesi fa, per uno scandalo posto all'attenzione del M5S: su un sito internet erano già in vendita le aree (Intervento 3, Consigliere Daniele Beretta);
- Ringraziamenti a Porta e Pogliani e richiesta di avere le presentazioni (Intervento 11, Buffelli, cittadino);

PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

- Pongo la domanda che avrei posto all'assessore. È già stata fatta una delibera con le linee di indirizzo, che sono dunque già definite. Ci si potrebbe limitare a queste. Paradossale: nella delibera è citato il coinvolgimento dei Municipi. Domanda, la delibera sarà integrata? (Intervento 1, Afrune, presidente comm. mobilità e trasporti);
- Mi fa specie che Maran non sia venuto, guarda caso nei Municipi governati dal centro destra (Mun. 5 e 2). Vorrei invitare nuovamente l'Assessore Maran, in modo tale che i cittadini avessero una risposta dall'Assessore, anche visti i "colori" diversi (Intervento 2, Consigliere Nanni);
- Chi decide cosa fare in quell'area? I cittadini bisogna sentirli, anche con referendum! Tante volte i cittadini si sono espressi, ma non si è tenuto in conto (Intervento 7, Boda Pasquale, cittadino);
- Il Comune si vanta tanto del percorso di ascolto, ma in paesi come Francia e Germania l'ascolto ha caratteri prescrittivi (Intervento 9, Maria Carla Baroni, Partito Comunista Italiano);
- È stato organizzato un workshop organizzato proprio da Maran sugli scali ferroviari. Ed erano usciti moltissimi progetti interessanti e non si è capito perché qui ora non ci sono. Allora è falsa partecipazione! Il workshop non è servito a nulla (Intervento 10 consigliere Pennati);
- Il mandato del Politecnico. Chi paga il Politecnico? Il Comune? È accessibile il mandato? (Intervento 11, Buffelli, cittadino);

ASPETTI PROCEDURALI

- Volevo fare una domanda all'assessore Maran: sono molti i mq in gioco. Mettere mano a queste aree significa ripensare completamente Milano. Siamo veramente consapevoli di questo? Se si pensa al fatto che questa trasformazione non dialoga con il PGT e con altre importanti trasformazioni della città... (Intervento 4, Tiziana Vecchio, Assessore all'Edilizia, Urbanistica e Demanio);
- Sembra che ci sia un AdP, ma quanto è consolidato e quanto è modificabile? (Intervento 11, Buffelli, cittadino);
- Scalo di Porta Romana è in fase avanzata? (Intervento 11, Buffelli, cittadino);

RUOLO DEGLI ATTORI

- FS ha dichiarato di voler fare da padrona sul servizio pubblico locale a scala nazionale (in Sicilia, a Roma...). La concezione diretta si può fare in casi straordinari e non sempre per gli stessi soggetti. FS mette il primo piede in ATM acquistando quote della M5 (prima di Astaldi) tramite Project Financing. Astaldi esce e cede a FS. La M5 tra Zara e Garibaldi presenta una delle falle ingegneristiche più importanti (curva stretta): dal 2014 il binario in quel tratto è già stato cambiato tre volte. Andrà sistemato questo problema ed è il motivo per cui Astaldi si è ritirato e FS ha acquisito quelle quote. Gravissimo come logica: non puoi cedere ATM ad un soggetto che ha dimostrato di essere altamente inefficiente. Con quale potere contrattuale Maran può chiedere a FS di attuare determinate politiche di rigenerazione, quando il trasporto pubblico locale diventa di FS e gli scali sono suoi? È un soggetto privato che detiene aree private e deterrà anche il trasporto locale! (Intervento 1, Afrune, presidente comm. mobilità e trasporti);
- Il Comune sta lavorando sul nulla, giusto? Il comune non è proprietario delle aree. Mi chiedo come il Comune di Milano possa portare avanti un discorso che non esiste. (Intervento 2, Consigliere Nanni);
- Non vorrei disturbarvi ma vorrei esprimere la mia opinione. Ho sentito la parola proprietà di FS. Ma io ho dei dubbi. Le aree sono di proprietà dei cittadini, sono state date in concessione a FS. I termini sono questi. Se le hanno dismesse significa che non le usano più (Intervento 7, Boda Pasquale, cittadino);
- Il Comune ha una fretta maledetta di firmare AdP con FS sistemi urbani che non si capisce. O meglio si capisce benissimo. Queste aree sono inutilizzate da moltissimo tempo e potrebbero continuare ad esserlo e aspettare la revisione del PGT. La fretta è quella di FS di quotarsi in borsa. Che non è un interesse pubblico. FS sistemi urbani è partecipata da FS che è partecipata da Ministero. È un soggetto pubblico nella sostanza. Se togli gli scali rimane l'area della goccia e la caserma (Intervento 9, Maria Carla Baroni, Partito Comunista Italiano);

SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

- Penso che il progetto di trasformazione abbia ampio respiro, cittadino, e per questo interessa anche il Municipio 7 (Intervento 1, Afrune, presidente comm. mobilità e trasporti);
- Questa iniziativa è una sfida, come Expo, per la città di Milano. E quello che è successo ad Expo è sotto gli occhi di tutti: un mezzo flop. Di conseguenza anche gli scali, che sono privati di RFI, sono e resteranno sempre adiacenti alle linee ferroviarie e bisognerà verificare bene l'interesse e il ritorno dell'interesse. Vedo comunque che ci sono paletti che condizioneranno le scelte di sviluppo. Qualsiasi privato o misto privato-pubblico bisogna capire che ritorno avrà. Chi metterà capitale? Ne vedremo ben pochi di sviluppi di questi scali. Rimarranno gli negli anni e Milano non avrà seguito di beneficio. Chi paga, chi mette i quattrini? (Intervento 5, consigliere Marietto);

MOBILITA' E LOGISTICA

- Sarei stato contento se fosse venuto l'assessore Maran e qualche tecnico dell'ATM. Perché qui è rilevante il tema del trasporto pubblico. Il discorso va congiunto. Sappiamo per esperienza che i Municipi vengono informati sempre dopo aver fatto le cose. Fanno le cose e non avvisano i municipi. (un consigliere fa notare che l'arch. Porta ha risposto a queste osservazioni da lui già sollevate quando lo

stesso Moscheo si è assentato dall'aula). Non sappiamo tecnicamente niente, io vengo dall'ATM che era un fiore all'occhiello di Milano (Intervento 6, consigliere Moscheo);

VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- Stima di 140 milioni per le bonifiche. Controvalore importante. Quanto pensa di guadagnare il comune? Bisognerebbe capire di quali cifre stiamo parlando. Devono essere i cittadini milanesi a dettare lo scenario (Intervento 3, Consigliere Daniele Beretta);
- Quelle aree vanno tenute a verde! Possono aiutare a contrastare l'inquinamento. Spero che verrete ancora a discutere e io sarò presente in tutte le situazioni (Intervento 7, Boda Pasquale, cittadino);

FUNZIONI E SERVIZI

- Noi non abbiamo scali, ma abbiamo lo scalo San Cristoforo in prossimità, di cui ho sentito parlare più che per aree verdi per la fusione di poli ospedalieri (Intervento 3, Consigliere Daniele Beretta);
- Noi come M5S ci opponiamo alla cementificazione, tranne per le residenze popolari. L'housing sociale è una via di mezzo (Intervento 3, Consigliere Daniele Beretta);
- Seconda domanda: noi abbiamo bisogno a Milano di ulteriori costruzioni di appartamenti? Perché allora ci sono migliaia di appartamenti vuoti? Guardate city Life! Non mi accontento di un giardinetto sotto a un palazzo di 27 anni. È speculazione edilizia. È sempre stato così e lo sarà (Intervento 7, Boda Pasquale, cittadino);
- Il verde è determinante ma ci sono anche altre aree per fare verde. Serve edilizia popolare di qualità, non housing sociale (Intervento 9, Maria Carla Baroni, Partito Comunista Italiano);
- Sui due scali più importanti sarebbe importante realizzare centri di ricerca che possano dare occupazione qualificata e offrire occasioni ai nostri migliori talenti. Reindustrializzazione ecologica dell'area metropolitana. Invita tutti e tutte a partecipare lunedì sera alla casa della cultura: aspetti economici e finanziari della trasformazione degli scali (Intervento 9, Maria Carla Baroni, Partito Comunista Italiano);
- Leggevo che non c'è nessun accordo sulle caserme. Si farà parco, si faranno housing sociale e non è detto nulla di quello che si è fatto in mesi di lavoro. Spesi solo altri soldi dei cittadini (Intervento 10 consigliere Pennati);

PROPOSTE SPECIFICHE PER LO SCALO DI SAN CRISTOFORO

- Volevo chiedere se sono stati fatti studi per una mobilità dolce, nel senso che sarebbe interessante raggiungere San Cristoforo, per esempio, con una ciclabile da Bisceglie (Intervento 8, consigliere);

CHIUSURA

Marco Porta

- Si sta in questo momento lavorando ad un Documento di Visione Strategica. Allo stesso tavolo urbanisti, tecnici e trasportisti. Non sono chiusi i successivi passaggi.
- Il soggetto privato, coinvolto nell'accordo, dovrà accettare le istanze che vengono dal soggetto pubblico. Comune e Regione portano le istanze dei soggetti pubblici. In tutti gli strumenti di pianificazione l'esito richiede una proposta da parte del privato. I PII, i municipi chiedono modifiche, sono input che poi l'amministrazione va a negoziare. È una programmazione negoziata. Non è vero che si lavora sul nulla.
- Compito del Comune è indirizzare e governare la pianificazione. Il privato sarà portatore delle proprie istanze. Si lavora per definire un quadro strategico.
- Legame con il PGT: c'è un coinvolgimento e i lavori vanno in parallelo;

- Oneri: oltre agli ordinari, il passato A.d.P. prevedeva 50 milioni di interventi per nuove stazioni della circle line più 80 milioni di oneri aggiuntivi (connessioni della città). Il Consiglio Comunale con la delibera 44 ha chiesto di non scendere oltre tale cifra;
- tema workshop: indetto da FS, il comune ha dato il suo supporto, ma è un esercizio di visione che sta facendo FS per verificare alcuni scenari futuri tra i tanti possibili. Per gli uffici queste sono suggestioni che si sommano a tante altre;
- L'AdP non è consolidato: il vecchio non è ratificato, e il nuovo non c'è ancora. Parte e si consolida sulla base degli indirizzi, dell'ascolto, dei documenti tecnici e visione (che devono raccogliere l'esito dei municipi).
- Per Porta Romana non è consolidato nessun progetto se non la realizzazione di una nuova stazione (ferrovie ha comunque linee di investimento già programmate).
- Ferrovie ha reso noto che presenterà i risultati di approfondimento dei 5 team di architetti, a Porta Genova il prossimo 4 aprile;
- In merito alla questione degli ospedali: ne parlano i giornali, non è sul tavolo della discussione.

Laura Pogliani

- Rispetto all'incarico al Politecnico. È importante capirci sul nostro ruolo e come funziona la costruzione di questa fase. Il Politecnico è un soggetto terzo, incaricato dal Comune di Milano per seguire questa fase e non per fare un progetto (che non ha senso fare in questa fase). Obiettivo: (con cittadini, associazioni, municipi, amministrazione comunale) ragionare sulle invarianti, gli elementi fondamentali per questo progetto. Elementi anche prescrittivi per chi farà i singoli progetti (non sarà un solo soggetto). Si tratterà di una serie di progetti che dovranno tenere conto di una serie di elementi che emergono anche da questi incontri.

Consigliere Afrune

L'obiettivo di questa sera era quello di raccogliere idee? Perché non è successo?
Si rifarà un incontro come questo?

Consigliere Nanni

Ci deve essere il riscontro di Maran. Se no se siamo qui solo ad assorbire i consigli dei cittadini

Arch. Spinola

In questa zona non c'è esperienza diretta su uno scalo.
Quanto l'apporto viene recepito? Il nostro interesse è valorizzare Milano e le sue esigenze, non devono predominare le esigenze del governo centrale.
C'è questo senso di demotivazione.
Il lavoro dell'arch. Pogliani è importantissimo ma poi come entra questo nel project financing?
Da noi c'è il problema piazza d'Armi, che ha la stessa impronta come problema rispetto agli Scali.

capitolo 3.
CONDIZIONI E LIMITI DEL PROCESSO

Il processo di ascolto del 2017 si è svolto in condizioni di oggettiva differenza rispetto al mandato precedente: la non approvazione del Consiglio comunale del precedente Accordo di Programma, la messa in agenda del tema “scali” nella campagna elettorale, la successiva delibera di indirizzo del Consiglio comunale sono tutti elementi che hanno contribuito ad innalzare il livello di attenzione al tema. L’attività svolta parallelamente da Sistemi Urbani con il percorso ScaliVision ha contribuito ad alimentare la discussione pubblica sul futuro di queste aree.

Ognuno di questi ambiti di discussione ha generato fenomeni impattanti sulle posizioni con cui si sono presentati gli attori sociali, in alcuni casi riducendo la capacità di esprimere le attese provenienti dai quartieri sul destino dei singoli scali.

Ad attraversare più frequentemente gli incontri organizzati dai Municipi sono stati i temi riguardanti il peso dell’ascolto locale rispetto alle idee progettuali degli studi di architettura coinvolti nel percorso Scali Vision, la coerenza con il quadro della pianificazione generale, la valutazione delle stime economiche dell’operazione, i diritti di proprietà delle aree e, infine, i tipi di procedure di concorsi pubblici da bandire per valorizzare le competenze professionali della città.

In altri casi, dibattiti più approfonditi, come quello sul destino di Città Studi, hanno contribuito a dare pregnanza all’operazione di trasformazione delle aree ferroviarie, mettendola in relazione con reali dinamiche trasformative della città. Altri indirizzi hanno attestato l’attenzione sociale, rispetto al mandato precedente, su ambiti quali quelli del trasporto pubblico locale (circle line), delle piattaforme logistiche di prossimità e della qualità dell’edilizia, tanto in termini di destinatari (housing sociale) che di innovazione tecnologica (bioarchitettura).

Alcune di queste legittime domande sociali avrebbero forse potuto essere meglio trattate all’interno di un processo più inclusivo. Al contempo, un programma contraddistinto da una maggiore chiarezza dei ruoli avrebbe permesso ai soggetti in possesso delle informazioni di rendere pubbliche e trasparenti alcune risposte prima dell’avvio dell’interlocuzione.

La stessa condizione presentata dall’Amministrazione Comunale di considerare questa fase di ascolto come il primo di una serie di passaggi successivi, che dovrebbero interessare, con modalità più partecipative, le fasi relative alla pianificazione attuativa, sono rima-

ste evocazioni di una possibilità futura, in un contesto nel quale non sono ancora completamente chiariti rispetto tempi e modalità del percorso successivo di coinvolgimento dei cittadini.

Come nel mandato precedente, nel processo è mancato per motivi diversi la stipula di un “patto” tra le parti, un passaggio essenziale nelle attività di ascolto o partecipazione, all’interno del quale trova solitamente spazio il trattamento di questioni che nel caso del processo di ascolto in oggetto si sono inserite solo successivamente. Si sarebbe potuto chiarire e condividere la valenza da dare ad un processo che fosse simultaneamente ‘top down’ e ‘bottom up’, si sarebbe potuto meglio indicare il valore “prescrittivo” delle tematiche socialmente condivise; si sarebbero potute conoscere con più precisione il valore di dati e stime sino alla fine non dichiarati; si sarebbe potuto condividere, infine, una forma verso cui orientare la formulazione delle delibere Municipali, così da dare rappresentanza in esse alla maggior parte dei cittadini.

Il percorso compiuto, che ha avuto come esito anche l’elaborazione di documenti di indirizzo approvati da tutti i Municipi, ha comunque arricchito il dibattito pubblico e alimentato la riflessione dell’Amministrazione comunale in

una fase delicata di trattativa tra il Comune e la proprietà delle aree.

capitolo 4.
ESITI SIGNIFICATIVI DELLA FASE
DI ASCOLTO DEI MUNICIPI (2017)

Il processo ha portato a registrare alcuni elementi trasversali e comuni agli scali come già accaduto nella fase precedente. Alla scala puntuale è stato possibile rintracciare in modo diffuso i seguenti temi: la necessità di connessioni, specialmente di tipo ciclo-pedonale, che cuciano porzioni di città; il bisogno di residenza per soggetti con difficoltà d'accesso al bene casa o esigenze abitative temporanee; un'attenzione forte al verde come elemento di connessione alla scala locale e sovra-comunale, con l'obiettivo di lungo periodo di implementare i corridoi ecologici; la conquista di spazi per il presidio anticipato da parte della comunità locali, con specifica attenzione alle dinamiche che investono i territori in cui sono inseriti i diversi scali; l'importanza di identificare forme di governo nella fase di attuazione degli interventi.

La lettura di quanto emerso per i differenti scali rende possibile identificare alcuni aspetti nuovi su cui gli interlocutori hanno fissato la loro attenzione, che si possono annoverare come segue: la realizzazione di nuovi sistemi di mobilità come occasione per attrezzare spazi in cui la mobilità elettrica pubblica o l'organizzazione di piattaforme logistiche per il trasporto delle merci in città sia favorita; la tutela degli spazi verdi a partire dalla difesa delle alberature spontanee presenti, dalla vegetazione come ele-

mento attivo per la bonifica dei suoli e dalle aree naturali come spazi di grandi dimensioni in grado di orientare il disegno dell'edificato; la valorizzazione dello spazio dei servizi correlati ai sistemi di mobilità pubblica, come elemento di vivacità del tessuto abitativo in contatto con la strada. Si tratta di tutte nuove opzioni che non si sottraggono ad elementi di problematicità intrinseca, quali la relazione con la mobilità su ferro (che permane e, in alcuni casi, accrescerà i flussi di attraversamento, come conseguenza di strategie trasportistiche internazionali), i costi di gestione delle aree verdi e la necessità di presidiarli e l'individuazione di attività che mantengano carattere temporaneo, anziché diventare stabili, correntemente con gli obiettivi generali.

Da una lettura in controluce emerge poi il tema della qualità del disegno urbano: per alcuni risiede nella omogeneizzazione dei nuovi interventi con l'isolato e la forma urbana della città storica, per altri nell'identificazione di nuovi modelli insediativi, quasi dei cluster separati dal disegno delle strade, per altri ancora nella differenziazione della città consolidata con le parti da tutelare e le isole di naturalità.

I temi specifici su cui si sono addensate le critiche sono stati: l'eccesso di volumetria consentita nel complesso,

anche in considerazione dell'invenduto presente in città, e con specifici focus su alcuni scali; l'assenza di una proposta dell'Amministrazione Comunale di servizi pubblici necessari alla scala cittadina; la necessità di una strategia che vincoli alla realizzazione preventiva delle opere pubbliche primarie e secondarie; infine, la necessità di una chiusura della circle line.

Queste indicazioni specifiche possono aiutare a declinare alcune vocazioni funzionali per ciascun scalo, che si possono sintetizzare così: lo scalo di S. Cristoforo come connettore ecologico territoriale; lo scalo di Porta Genova come spazio per eventi, manifestazioni e servizi mercatali; lo scalo di Porta Romana come hub culturale ed economico; lo scalo di Rogoredo come porta urbana da e al territorio agricolo; lo scalo di Lambrate come hub di start up creative e nodo ricettivo per le popolazioni temporanee; lo scalo Greco-Pirelli come nodo di interscambio della mobilità; ed, infine, lo scalo Farini come innovativo polo produttivo, hub sportivo alla scala cittadina e ricettivo per le popolazioni temporanee.

Molte delle funzioni e vocazioni identificate per ogni scalo nella fase di ascolto del 2017 confermano quanto emerso nel corso del primo mandato (2013-2014).

In particolare, si confermano come ele-

menti attesi:

-per lo scalo S. Cristoforo, il parco lineare; l'orto botanico; l'inserimento di attività giovanili e per lo sport; la connessione con il naviglio navigabile ed il Parco delle Risaie; la realizzazione della pista ciclabile e del trasporto su ferro; il disegno di un progetto delle acque che vada da S. Cristoforo a P.ta Genova;

-per lo scalo di P.ta Genova, l'eco museo/info point; le start up per creativi; le residenze per giovani; delle attività che conferiscano vitalità ai piani terra del nuovo edificio; il parco lineare da P.ta Genova a S.Cristoforo; la connessione verde Solari/Powell/Segantini; la connessione ciclo-pedonale da nord a sud; dei varchi nel muro di cinta dello scalo;

-per lo scalo di P.ta Romana, un polo culturale e/o finanziario; l'hub per il Parco Agricolo Sud Milano; la connessione attraverso un reticolo idrico; la realizzazione di un corridoio ecologico; la realizzazione di una connessione ciclo-pedonale da nord a sud;

-per lo scalo Rogoredo, la trasformazione in una sorta di porta al Parco Agricolo Sud Milano, con un percorso ciclabile che dallo scalo conduca all'area del parco; la connessione TPL tra P.ta Romana e Rogoredo;

-per lo scalo Lambrate, i servizi allo sport; spazi per nuove imprese operanti nel settore del design; la residenza temporanea per studenti; l'uso temporaneo

per promozione bici e agricoltura di prossimità - la connessione ecologica tra Lambrate, il Parco dell'Acqua, il Parco Forlanini ed il Parco Lambro – la realizzazione di una relazione veicolare est-ovest con interscambio su gomma/TPL;

- *per lo scalo Greco*, la biblioteca di quartiere; la residenza temporanea per studenti; la creazione di una relazione ciclo-pedonale e veicolare est-ovest;
- *per lo scalo Farini*, la “cittadella del lavoro, dell’artigianato e della ricerca”, la “cittadella dello sport”; le residenze temporanee per turisti; la connessione ecologica tra P.ta Garibaldi e Bovisa; il potenziamento di servizi per la musica a Villa Simonett; un accesso privilegiato alle fermate della metro Lancetti/Cenisio; la creazione di una relazione ciclo-pedonale da est a ovest e da nord a sud e di una veicolare da est a ovest.

Oltre a questioni specifiche, sono emerse con forza anche temi nuovi di scala generale: il miglioramento della qualità dell’aria attraverso il potenziamento delle alberature, l’innescò di opportunità lavorative collegate all’insediamento di nuove imprese innovative collegate ai settori delle produzioni ecologiche e l’individuazione di opportunità derivanti da processi socio-economici internazionali, sono questioni cruciali che tuttavia affidano alla trasformazione degli scali un ruolo taumaturgico, dimostrando così la sensibile consapevolezza del-

la partita fondamentale che con essa si avvierebbe.