

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 Y

MOZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N° 144 DEL 15.06.2017

Allegato AdP 2017

OGGETTO: MOZIONE DEI CONS. CECCARELLI E MONGUZZI – ADP RIQUALIFICAZIONE AREE SCALI FERROVIARI.

Il giorno 8 giugno 2017 è stata presentata la seguente mozione:

II CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE

- la delibera del Consiglio Comunale approvata il 14 novembre 2016 senza voti contrari ha dettato le Linee di indirizzo in merito alla trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione "ex Scali Ferroviari" site in Comune di Milano, in correlazione con il programma di potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese, attraverso la procedura di un Accordo di Programma tra Ferrovie dello Stato/Regione Lombardia/Comune di Milano;

CONSIDERATO CHE

- a seguito della succitata Delibera, a partire dal dicembre 2016, le Commissioni consiliari Urbanistica e Mobilità/Ambiente, hanno proseguito il percorso di approfondimento dei temi relativi all'Accordo di Programma affrontando, in sedute dedicate ed aperte alla partecipazione dei soggetti interessati e della cittadinanza, i temi del dibattito pubblico, della scala di pianificazione metropolitana, della mobilità e del trasporto pubblico, dell'abitare e degli usi temporanei delle aree ferroviarie cittadine dismesse;
- il percorso istituzionale di coinvolgimento della cittadinanza ha coinvolto i Municipi che, con il supporto del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Politecnico di Milano, hanno ripreso e approfondito i temi già affrontati nel corso del lavoro di ascolto svolto nel 2013 e 2014 con riferimento alla Delibera di indirizzo, attraverso incontri pubblici e approfondimenti su temi specifici elaborando documenti politici, di sintesi, del percorso svolto;
- parallelamente al processo di ascolto, le Commissioni incaricate si sono dotate di un tavolo tecnico, composto da esperti indicati dai Gruppi consiliari, per approfondire i temi di maggior rilievo relativi all'Accordo di Programma da sottoscrivere;

- il dibattito avviato dal Consiglio Comunale è stato a sua volta raccolto e amplificato da tutta la città, manifestandosi in numerose iniziative di confronto e discussione che hanno visto coinvolgere complessivamente migliaia di soggetti interessati in pochi mesi;
- la discussione è stata alimentata anche dalla proprietà delle aree che, in collaborazione con il Comune di Milano e il patrocinio di Regione Lombardia, ha attivato un workshop di idee mettendo a disposizione approfondimenti di casi studio, anche internazionali, e soluzioni metaprogettuali come riferimento per l'analisi di possibili scenari futuri;
- il Comune di Milano ha promosso, inoltre, una serie di convegni in collaborazione con l'Ordine degli Architetti e il Politecnico stesso, mirati ad approfondirne le principali tematiche di sviluppo quali: infrastrutture e rigenerazione urbana, verde, spazio pubblico e qualità urbana;
- i contenuti di questo documento dovranno rappresentare elementi essenziali per il miglioramento dei contenuti dell'Accordo di programma da sottoscrivere tra le parti;

CONSIDERATO INOLTRE CHE

dal dibattito è emersa la necessità che la scelta delle funzioni da localizzare negli Scali Ferroviari sia coerente con una strategia unitaria di sviluppo urbano centrata sui seguenti principi:

- promuovere un modello di sviluppo urbano che eviti ulteriore consumo di suolo, privilegiando la collocazione di funzioni strategiche e di eccellenza, anche di carattere metropolitano, nell'ambito di aree già urbanizzate, dismesse o sottoutilizzate ma ben connesse dal trasporto pubblico;
- incentivare l'attrattività della città, soprattutto per le persone più giovani, generando condizioni abitative accessibili, dal punto di vista dei servizi e della loro sostenibilità economica, per una molteplicità di gruppi sociali [...] che possono arricchire la nostra città;
- rispondere ai bisogni dei nuovi nuclei monoparentali e delle famiglie unipersonali, di giovani e anziani sempre più in aumento nella nostra città;
- sostenere un grande progetto urbano di rigenerazione ambientale, favorendo la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico su ferro, e accrescendo la resilienza, il riequilibrio naturalistico e il miglioramento della qualità dell'aria e dei suoli urbani;

- generare nuove aree e nuovi servizi pubblici a disposizione dei quartieri esistenti e di quelli nuovi, ma anche dell'intera città metropolitana, a partire da grandi parchi urbani fruibili; [...]
- valutare l'opportunità che nelle aree interessate dalla trasformazione possano trovare locazione poli intermodali di scambio logistico di prossimità;
- sviluppare sinergicamente l'innovazione sociale e produttiva, anche attraverso la promozione di nuove attività economiche eco-sostenibili che possano creare nuovi posti di lavoro sollecitando la coesione sociale, contribuendo alla rigenerazione urbana delle aree svantaggiate e alla necessaria risposta alla crescente carenza abitativa in particolare per i ceti meno abbienti;

IMPEGNA

Il Sindaco, gli Assessori competenti e la Giunta a fare proprie le seguenti indicazioni in tema di funzioni prioritarie e usi, temporanei e definitivi, per gli Scali Ferroviari cittadini oggetto dell'Accordo di Programma da sottoscrivere:

- a) La quota di aree cedute per la realizzazione di grandi aree a verde deve essere almeno pari ai due terzi del totale della superficie territoriale oggetto dell'Accordo di Programma, anche se la quota potrà essere differenziata nei diversi scali.
- b) L'Accordo di Programma dovrà garantire un sistema di connessioni naturalistiche tra i nuovi parchi che verranno a costituirsi negli scali e col verde esistente nelle sue prossimità, attraverso la cintura ferroviaria, mediante la rinaturalizzazione dei corridoi ferroviari come ad esempio secondo il modello del progetto "**Rotaie verdi**".
- c) Va confermata la proposta relativa al servizio denominato "Circle line" che si verrebbe a costituire sulla parte di anello ferroviario esistente a Sud, Est e Nord, e che garantirebbe due obiettivi: un servizio di capillare accessibilità del tessuto urbano semicentrale e un raccordo tra i servizi radiali verso il centro. La sovrapposizione dei servizi S+R di relazioni diverse consentirebbe di creare corridoi ad elevata frequenza di percorrenza dei treni. ***E' necessario intervenire sulla rete ferroviaria esistente e futura prevedendo le dovute azioni atte a mitigare l'impatto acustico e ambientale.***
- d) Le funzioni di carattere residenziale costituiscono un elemento del "fare città". In questo quadro è fondamentale che sia assicurata una quota significativa di residenza sociale, atta a rispondere ai bisogni da parte dei ceti sociali con minori disponibilità economiche e di particolari gruppi sociali che necessitano di abitazioni temporanee (studenti, lavoratori temporanei,

parenti dei pazienti ospedalieri, etc..). Nei piani attuativi andrà privilegiato l'affitto sulla vendita. La riqualificazione e rifunzionalizzazione degli Scali deve essere occasione di nuove soluzioni abitative rivolte alla classe media. **A seguito di verifica economica da allegare all'accordo di programma che dimostri che nel caso in cui almeno il 30% del totale Slp totale sia riservato a residenza convenzionata e sociale sia coerente con le opere pubbliche da realizzarsi sulle aree. Almeno il 30% del totale della slp totale generata negli scali deve essere riservato a residenza in forma convenzionata e sociale**, eventualmente ricomprendendo anche forme di edilizia in convenzione ordinaria (in affitto e in vendita). **Almeno un terzo della residenza in forma convenzionata e sociale, deve essere destinata all'affitto**, anche grazie all'accesso a finanziamenti regionali e nazionali.

- e) Tutti gli interventi di carattere residenziale dovranno essere guidati da principi di progettazione ecologica e di sostenibilità energetica, oltre che di integrazione tra attività e funzioni, con l'inserimento di funzioni non residenziali ai piani terra degli edifici.
- f) Gli scali, nel loro complesso, dovranno ospitare un mix di funzioni che risponda alla strategia urbana in modo flessibile. In particolare gli sviluppi innovativi delle attività manifatturiere, commerciali, artigianali **e ricettive** necessitano di una forte integrazione in un contesto urbano come quello previsto negli Scali.
- g) Gli Scali di maggiori dimensioni dovranno essere considerati come localizzazioni privilegiate per l'insediamento di funzioni pubbliche e di servizio. A tal fine si impegna la Giunta ad analizzare la possibilità di concentrare gli uffici comunali in una sede unica razionalizzando l'organizzazione esistente e valutando anche gli Scali tra le possibili località. Il quadro infrastrutturale composto dall'incrocio tra la M4 e la futura Circle line rende le aree limitrofe allo scalo di S. Cristoforo adatte a future funzioni ospedaliere.
- h) Gli scali e le loro infrastrutture di connessione devono essere considerate come un potente strumento per migliorare la mobilità immaginando gli Scali come Hub multimodali (dove si incontrano servizi ferroviari, di viabilità, metropolitane, percorsi ciclabili, servizi di car sharing e bikesharing, auto elettriche, ecc) e perseguendo la sperimentazione di zone car free. Vanno pertanto agevolate le azioni volte a realizzare nuove connessioni e ricuciture urbane, **con particolare riguardo agli Scali Ferroviari di Farini e Greco, compatibilmente con gli obiettivi generali, compreso il riammagliamentamento della rete di mobilità viabilistica**, tra il sedime dello scalo e i quartieri interessati consentendo le relazioni urbane tra i quartieri oggi separati dalla ferrovia (passerelle sospese e prime infrastrutture di collegamento ciclopedonale e interventi ispirati a modelli di mobilità sostenibile) [...] In fase di masterplan, il Comune **definirà** le priorità e i costi

connessi alle infrastrutture previste in modo da garantire che le trasformazioni urbane siano accompagnate dai necessari interventi di infrastrutturazione trasportistica atte a garantire l'accessibilità e la qualità degli spazi urbani.

- i) L'attività di carattere commerciale deve escludere la localizzazione di centri commerciali di grandi dimensioni, mentre va promossa la localizzazione di forme innovative di commercio di quartiere, intrecciato anche ad attività di carattere artigianale e per il tempo libero e lo svago.
- j) Le attività produttive, sia di carattere artigianale o neo-manifatturiero (anche attraverso le forme del co-working, dei fab-lab, etc.), sia di natura terziaria e direzionale, devono essere coerentemente progettate in connessione con le altre funzioni previste, secondo mix funzionali differenziati scalo per scalo, e devono essere in grado di integrarsi nella progettazione di nuovi quartieri caratterizzati da una pluralità di usi e di popolazioni, non solo residenti. **Una congrua superficie dell'area dello scalo di Rogoredo potrebbe essere destinata ad attività artigianali, in regime di prezzo convenzionato e/o di affitto calmierato, e alla Scuola dei Mestieri.** Si potranno ipotizzare per le funzioni terziarie, direzionale e artigianali ipotesi di prezzo convenzionato in funzione di piani di nuova occupazione.
- k) I grandi spazi a verde che saranno realizzati in tutti gli scali, ma soprattutto in quelli di maggiori dimensioni, devono essere realizzati partendo da progetti di paesaggio capaci di creare aree a verde progettate per utilizzi differenti, compresi quelli culturali e legati alla salute e alle attività sportive con aree attrezzate per attività all'aperto (Palestre della salute). Particolare attenzione progettuale dovrà essere dedicata al parco dei bambini allo Scalo Farini e al tema delle connessioni ecologiche lungo i binari dei treni sia per quanto riguarda il recupero di ambiti dismessi (come l'itinerario per Chiaravalle, valorizzando le realtà e le proposte realizzative provenienti dal territorio) sia le iniziative volte alla riduzione del rumore, a garantire itinerari ciclopedonali dove possibile.
- l) Gli Scali Ferroviari, soprattutto quelli prossimi ad altre aree di trasformazione caratterizzate da funzioni di natura culturale o di formazione, potranno ospitare attività culturali, anche di natura privata, legate alla musica, all'arte, all'architettura valorizzando ove possibile edifici esistenti;
- m) Questo insieme di indicazioni deve essere garantito nell'insieme degli Scali, ma le modalità di articolazione devono essere differenziate a seconda del contesto urbano in cui i singoli Scali sono collocati. Da questo punto di vista si conferma la necessità di realizzare:

- I. Un grande parco unitario e plurifunzionale sull'area di San Cristoforo **che favorisca il recupero dell'architettura incompiuta di Aldo Rossi per funzioni di interesse generale;**
 - II. funzioni legate alle filiere della moda, del design e delle economie creative nello scalo di Porta Genova;
 - III. un grande parco unitario sullo Scalo Farini, che potrebbe anche ospitare attività innovative di carattere produttivo o grandi funzioni pubbliche;
 - IV. attività connesse alla prossimità con sedi universitarie negli scali di Lambrate e di Greco;
 - V. attività di natura culturale e attività connesse al distretto dell'agricoltura sostenibile sullo scalo di Porta Romana che preveda una adeguata connessione con l'area sud (Fondazione Prada).
- n) Poiché il processo di trasformazione degli Scali richiederà tempi non brevi è indispensabile immaginare un percorso che favorisca gli usi temporanei e la riconquista da parte della città di una quota di spazi (aree ed edifici) immediatamente fruibili, compatibilmente con le condizioni ambientali dei suoli. L'anticipazione della realtà ha il potere di alleggerire il periodo transitorio verso le soluzioni definitive, aprendo i recinti e mitigando i disagi che deriveranno dall'implementazione dei futuri processi di rigenerazione permanente.
- o) Per le stesse ragioni legate a tempi non brevi e per la necessità di impegni finanziari consistenti, è utile che per gli interventi oggetto dell'AdP si prevedano, in fase attuativa, garanzie circa la realizzazione prioritaria, precedente o contestuale, delle opere pubbliche, ivi compreso il verde fruibile, o di interesse pubblico rispetto alla realizzazione della residenza o di altre tipologie di opere di carattere privato **con la redazione di un cronoprogramma che preveda lavori e opere da realizzare nelle aree oggetto di Accordo, da illustrare con cadenza semestrale in Commissione Consiliare.** Diversamente occorre prevedere meccanismi sanzionatori per gli operatori.
- p) Per garantire dei tempi certi e qualità dei processi è necessario agire sulla tempistica e sulla certezza del diritto. Pertanto sia il PGT che il Regolamento Edilizio potranno essere oggetto di revisione generale che possa introdurre elementi di semplificazione.
- q) La disciplina degli usi temporanei, ove possibile, potrà anticipare e sperimentare soluzioni, anche funzionali e innovative. Insieme ad attività più remunerative, potranno essere infatti ricavati spazi per lo sport, la didattica, lo svago, nonché spazi di creatività e lavoro per i giovani. Il coinvolgimento di giovani progettisti, nuovi imprenditori e delle comunità locali in tali iniziative potrà facilitare lo sviluppo di start-up, nonché rafforzare le reti di quartiere. Tra le azioni da intraprendere da subito per potere attivare usi

temporanei è indispensabile avviare una mappatura delle aree abbandonate immediatamente disponibili per l'uso temporaneo, con definizione dell'orizzonte temporale e identificazione degli usi compatibili, l'attivazione delle aree immediatamente disponibili tramite bandi, concessioni e convenzionamenti da parte della proprietà; l'analisi delle problematiche ambientali e delle implementazioni necessarie ad incrementare le aree disponibili per il riuso a verde pubblico; l'introduzione di fasi di progettazione temporanea nei bandi di concorso per la realizzazione delle singole aree; la semplificazione delle procedure con l'obiettivo di favorire l'implementazione per fasi delle aree coinvolte. Per quanto riguarda il tema delle bonifiche (i cui oneri saranno a carico della proprietà delle aree) è importante anticipare il quadro conoscitivo dello stato dei suoli rispetto ai bandi di vendita delle aree, sia ai fini degli usi temporanei, sia tenendo conto che è interesse del Comune massimizzare le plusvalenze generate, di cui godrà pro quota.

- r) Il valore e il futuro delle aree degli scali dipenderà molto anche dal senso percepito dagli stakeholders pubblici e privati e dai cittadini, dovranno pertanto essere garantite tutte le necessarie procedure di partecipazione e condivisione (anche con strumenti innovativi) con continuità, insieme ai Municipi coinvolti, in tutto il processo di attuazione delle aree coinvolte (masterplan, strumenti attuativi) attraverso un percorso Modello Milano di "Debat Public."

s) *Impegna altresì il Sindaco e la Giunta a informare il Consiglio Comunale dei piani attuativi comunque denominati prima della adozione e prima della approvazione da parte della Giunta.*

I Consiglieri Comunali f.to: Bruno Ceccarelli e Carlo Monguzzi.