



MUNICIPIO 9

 AREA MUNICIPIO 9
 DELIBERAZIONE N. 41 DEL 30/05/2017

Oggetto: RIQUALIFICAZIONE DEGLI SCALI FARINI E GRECO-PIRELLI: IDEE, PROPOSTE ED ASPETTATIVE PER L'USO TEMPORANEO E DEFINITIVO DELL'AREA DISMESSA.

Seduta pubblica del 30/05/2017 convocazione unica

PRESENZE

Nome e Cognome	Carica	Presenza	Nome e Cognome	Carica	Presenza
BELLI ALBERTO LUIGI	Consigliere	P	LEGRAMANDI GABRIELE	Consigliere	P
BIZZOTTO AURELIO	Consigliere	AG	LOCATI ANDREA E.	Consigliere	P
BOSELLI MONICA	Consigliere	P	MEDOLAGO ROBERTO	Consigliere	I
CERQUA CHRISTIAN ALEX	Consigliere	P	MELONE ANNA MARIA	Consigliere	I
COLOMBO CLAUDIO	Consigliere	P	MOLE' MICHELE	Consigliere	I
CORTESE SANTO A.	Consigliere	I	MOTTA ANDREA	Consigliere	I
CREA SANTO	Consigliere	P	PAGLIARO VERONICA	Consigliere	I
DE LORENZO ROBERTO	Consigliere	P	PELLEGRINI ANDREA	Assessore	P
ESPOSITO MARIO	Consigliere	I	PELLEGRINO MICHELE	Consigliere	P
FEMMININO VINCENZO	Consigliere	P	PEREGO LUCA E.	Presidente Consiglio	P
GESMUNDO PASQUALE	Consigliere	I	RANCATI AGOSTINO	Consigliere	P
GIANOTTI ALESSANDRA	Consigliere	P	SASSO CLAUDIO	Consigliere	I
GIOVANATI DEBORAH	Assessore	P	SENESI VANESSA	Consigliere	I
INDOVINO STEFANO	Consigliere	I	TODARO RAFFAELE	Assessore	P
LA LOGGIA MAURIZIO M.	Consigliere	P	TURATO ENRICO	Consigliere	P
LARDIERI GIUSEPPE A.	Presidente Municipio	P	P=Presente - AG= Assente Giustificato - I= Assente Ingiustificato		

Fatto eseguire l'appello nominale dal Segretario Verbalizzante, il Presidente del Consiglio di Municipio PEREGO Luca Edoardo accerta che risultano assenti alla votazione nr. Consiglieri: 12 di cui allo schema.

Partecipa all'adunanza: *Lardieri, Presidente Municipio.*

Il Presidente accertato il numero legale degli intervenuti dichiara aperta la seduta alle ore 20.14.

Omissis

Il Presidente pone in votazione la proposta di deliberazione in oggetto.

Al riscontro dei voti (scrutatori i Consiglieri De Lorenzo, Locati e Medolago), la votazione con scrutinio palese dà il seguente esito: **APPROVATA.**

- Presenti n. 19 Consiglieri
- Favorevoli n. 17
- Maggioranza n. 10
- Contrari n. 2 (Crea-Gianotti)
- Astenuti n. 0

Il Presidente del Consiglio di Municipio ne fa la proclamazione.



PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: RIQUALIFICAZIONE DEGLI SCALI FARINI E GRECO-PIRELLI: IDEE, PROPOSTE ED ASPETTATIVE PER L'USO TEMPORANEO E DEFINITIVO DELL'AREA DISMESSA.

**IL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 9
DOTT. ANDREA NOVAGA**



**IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
SIG. LUCA EDOARDO PEREGO**





IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO N. 9

VISTI:

- l'art. 17 del D. Lgs 267/2000;
- l'art. 99 del vigente Statuto del Comune di Milano;
- la deliberazione n. 17 del Consiglio di Municipio 9 approvata il 23/03/2017 in atti P.G. 143941/2017, avente ad oggetto: "Approvazione del Regolamento Interno del Municipio 9", divenuta immediatamente eseguibile;
- il Regolamento di organizzazione e funzionamento del Consiglio di Municipio 9 con relativo Allegato "A";
- la deliberazione della C.C. n. 44 del 14/11/2016 con la quale sono state approvate le Linee di Indirizzo in merito alla trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie e in dismissione site nel Comune di Milano;

PRESO ATTO CHE:

- le Commissioni consiliari Comunali Urbanistica e Mobilità hanno avviato un percorso di ascolto e partecipazione sul tema relativo alla trasformazione urbanistica degli ex Scali Ferroviari;
- tale percorso si concluderà con l'elaborazione di un atto di indirizzo relativo alle funzioni urbane delle aree nonché all'individuazione della scala delle priorità, da sottoporre al Consiglio Comunale, in attuazione della deliberazione della C.C. n. 44/2016 citata;
- all'inizio di questo percorso, i Presidenti delle Commissioni Consiliari Comunali succitate hanno ritenuto opportuno acquisire quanto approvato da ogni Municipio sul tema della trasformazione urbanistica degli ex Scali Ferroviari;

CONSIDERATO CHE:

- il giorno 26/05/2017 la Commissione Istruttoria n. 5 "Edilizia, Urbanistica, Lavori Pubblici", ha approvato, l'allegato 1, parte integrante del presente atto deliberativo, in merito alla "RIQUALIFICAZIONE DEGLI SCALI FARINI E GRECO-PIRELLI: IDEE, PROPOSTE ED ASPETTATIVE PER L'USO TEMPORANEO E DEFINITIVO DELL'AREA DISMESSA";
- è stato, altresì, espresso dal Dirigente competente, ai sensi dell'art. 33, comma 1, del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano, il parere di regolarità tecnica e di legittimità,

DELIBERA

di approvare il documento riportato nell'Allegato 1, parte integrante del presente atto deliberativo, in merito alla "RIQUALIFICAZIONE DEGLI SCALI FARINI E GRECO-PIRELLI: IDEE, PROPOSTE ED ASPETTATIVE PER L'USO TEMPORANEO E DEFINITIVO DELL'AREA DISMESSA", tenendo conto delle osservazioni riportate in premessa e nell'allegato 1;



OGGETTO: RIQUALIFICAZIONE DEGLI SCALI FARINI E GRECO-PIRELLI: IDEE, PROPOSTE ED ASPETTATIVE PER L'USO TEMPORANEO E DEFINITIVO DELL'AREA DISMESSA.

Visti:

- la proposta di deliberazione di cui in oggetto;
- l'art. 33, comma 1, del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;
- il provvedimento sindacale per il conferimento dell'incarico dirigenziale P.G. 177066/2017 del 12 Aprile 2017;

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 9
Dott. Andrea Novaga

IL RECUPERO DEGLI SCALI FERROVIARI FARINI e GRECO-PIRELLI**MUNICIPIO 9****CAP. 1 – LINEE D'INDIRIZZO PER IL PIANO DI RECUPERO - SCALO FARINI****PREMESSA E CONTESTUALIZZAZIONE**

Il documento di iniziativa consiliare individua i temi prioritari e di interesse strategico per lo sviluppo sostenibile di grandi territori della città. Gli scali: Farini, Greco-Breda, Lambrate, Romana, Rogoredo, Porta Genova e San Cristoforo occupano una superficie complessiva di 1.250.000 mq. e rappresentano, complessivamente e singolarmente, potenzialità eccezionali di rigenerazione urbana e di sviluppo economico e sociale della città di Milano.

I partecipati ed interessanti dibattiti pubblici sul tema del recupero degli scali ferroviari presenti sul territorio del Comune di Milano, al centro della vasta area metropolitana che sta vivendo il suo percorso di costruzione, è il segnale di quanto sia strategica la scelta sui progetti da realizzarvi.

Se l'orizzonte di scelta è quello delle decisioni strategiche, si impone allora di avere una visione di lungo periodo; è necessario pensare, attraverso la più ampia condivisione e lungimiranza, a quale metropoli potrà essere Milano tra almeno 20 anni.

In particolare, andranno valutati i seguenti fattori, l'aumento previsionale demografico e l'età prevalente, l'offerta abitativa della città rispetto la qualità della vita, e le prospettive socio-economiche e lavorative che si svilupperanno sia nel breve che lungo periodo.

Le istituzioni che, a più livelli, rappresentiamo, devono dimostrarsi capaci di interpretare questi trend e di concretizzare una previsione. Un progetto ideale prima che tecnico che abbia un unico grande obiettivo: mettere a disposizione della città ciò di cui la città ha bisogno, **i diritti volumetrici concessi devono generare risorse unicamente pubbliche di pari valore.**

Il senso della politica che affianca i tecnici, gli accademici e gli architetti è quello di dare piena realizzazione alle esigenze del territorio, in una forma che sia al passo con i canoni strutturali, energetici, paesaggistici ed artistici del tempo.

LA PECULIARITA' DELLO SCALO FARINI

Nella panoramica degli ex Scali ferroviari distribuiti sul territorio, lo Scalo Farini è di gran lunga il più vasto, ma non è solo questo il suo vantaggio in prospettiva di una trasformazione dell'intera città, di ricucitura e eliminazione delle barriere urbanistiche esistenti che trasformerà sostanzialmente il tessuto urbano esso avrà la valenza di un piano urbanistico di completamento della città. La sua vera risorsa è la posizione strategica, che prosegue, da un lato all'area Garibaldi-Isola-Centro Direzionale, che viene da un lungo e radicale processo di rinnovamento e dall'altro si pone sull'asse orientato verso l'ex Area Expo e l'uscita verso le arterie tangenziali della città, bisognerà prevedere il collegamento con l'area cosiddetta Goccia che rappresenta il naturale prolungamento delle aree dell'ex scalo, per la quale si identifica come una delle principali vocazioni quella a verde e possibile vede attrezzato; così come è d'obbligo avviare un processo parallelo di recupero della zona di Piazza Lugano, fino all'area di collegamento tra Via Chiasserini e Via degli Ailanti (area ex Gasometri).

Sarà determinante avviare un ragionamento che parta dalla considerazione di costruire una città nella città, in continuità paesaggistica, viabilistica e urbanistica con i quartieri che la circondano, al fine di evitare l'errore, già commesso in passato, del quartiere ghetto o dormitorio.

Questo continuum potrà ribadire una volta ancora l'eliminazione del confine centro-periferie, anche nell'ottica dell'integrazione metropolitana, a favore di una città dove gli scambi a livello di traffico, logistica, commercio, lavoro, alloggio, non siano più a compartimenti stagno ma integrati in un sistema complessivo ottimale e innovativo.

Le dimensioni generose della superficie totale favoriscono infine l'opportunità di preferire una visione di mix funzionali per questo ex-scalo, anziché un orientamento unico della destinazione, come in alcuni casi ipotizzato. Ciò apre la strada all'identificazione di criteri e obiettivi preventivi rispetto al percorso amministrativo, burocratico, politico ed attuativo che si è aperto.

INDIRIZZI GENERALI

Il lavoro condotto in questi mesi anche dal Municipio 9, che ha coinvolto portatori di interesse, accademici, architetti, categorie, imprese, cittadini, corpi intermedi e istituzioni ha fornito al Municipio gli strumenti per elaborare un documento di indirizzo che ci sembra opportuno analizzare sotto due profili fondamentali:

- 1) I destinatari, cioè coloro che potranno utilizzare l'area potendo fruire dei benefici derivanti dal recupero dell'ex-Scalo Farini. In virtù di questo criterio, la destinazione finale di questa fetta di città deve essere duplice: dovranno coabitare la coerenza locale, che realizzi le esigenze dei nuovi residenti nell'area ed in quelle immediatamente limitrofe, e dall'altro lato la dimensione metropolitana, nazionale e internazionale che porti a identificare la zona come la nuova vetrina culturale, naturale, scientifica e produttiva del motore del Paese. In altre parole, la strategia vincente sarà quella di fondere il soddisfacimento delle necessità quotidiane, che abbiano i crismi della città a misura d'uomo, con lo spessore ambizioso, energico ed innovativo di una metropoli che deve ritrovarsi e riallinearsi alle più importanti omologhe europee e mondiali, pur nella consapevolezza che è fondamentale iniziare dai collegamenti, dalle utilità e dai servizi di base per poi perseguire l'eccellenza.
- 2) Le aree funzionali che potranno svilupparsi: in base a questo criterio, il Municipio 9 intende indicare 6 pilastri fondamentali che dovranno trovare attuazione per il successo del piano di intervento: il **"Verde"** è il **fondamentale pilastro e priorità assoluta nella trasformazione dell'area che si configurerà come il grande polmone della città**, "Arte e Cultura", "Ricerca, Innovazione e Attività Produttive", "Edilizia e Servizi Pubblici", "Trasporti e Logistica", "Sport e Natura". In ognuna di queste aree potranno declinarsi, nel rispetto dei vincoli amministrativi, economici, ambientali e dei canoni architettonici, paesaggistici e viabilistici in essere, una molteplicità di sottoindirizzi e progettualità per la realizzazione dei seguenti obiettivi generali:
 - Innovazione e modernità dei progetti abitativi, paesaggistici, produttivi, energetici e di trasporto;
 - Ampliamento ed aumento qualitativo dell'offerta culturale, museale e ricreativa e valorizzazione del patrimonio storico ed industriale della vecchia Milano;
 - Offerta di servizi urbani pubblici e privati per l'educazione, l'istruzione, i servizi sociali, gli enti turismo, la pubblica amministrazione e l'assistenza al cittadino, la sanità rivolti ai nuovi residenti e alla cittadinanza delle zone circostanti;
 - Ottimizzazione del sistema di trasporto pubblico e privato, dei processi logistici dello scambio merci e incentivazione di politiche energetiche virtuose di mobilità **che privilegino le fonti rinnovabili e vivibilità sostenibile;**

- Introduzione di strutture d'eccellenza nel campo scientifico, sanitario e sportivo che permettano un salto qualitativo e innovativo in ottica futura;
- Inserimento nel tessuto edilizio di strutture abitative dotate di alti standard energetici **che privilegino l'utilizzo di energie rinnovabili** e strutturali e che rappresentino il nuovo tratto distintivo e simbolico dell'area;
- Realizzazione di spazi idonei all'esercizio di attività di piccole e medie imprese di produzione, aziende del settore terziario e della distribuzione;
- Incremento **di almeno il 50%** delle aree della città destinate a parco in un'ottica di ridisegno urbano attraverso il verde **privilegiando quello boschivo e di alto fusto**, per la diminuzione dell'inquinamento e l'aumento della qualità dell'aria;
- Collegamento tra le aree nord e sud della città e tra le aree est ed ovest della stessa, al fine di collegare in maniera eco sostenibile il Municipio 8 e il Municipio 9 al fine di eliminare la barriera infrastrutturale con la cesura storica creata dallo scalo ferroviario;
- Sviluppare gli spazi di socialità e servizi all'interno dell'area mediante un'unità di misura storica della socialità urbana ovvero: strade e soprattutto la piazza come elemento di raccordo tra le varie esperienze del vivere sociale ed urbano; la piazza come luogo della socialità per l'aggregazione dei cittadini al fine di favorire lo scambio dei rapporti e dei pareri;

Dal punto di vista amministrativo, si considera importante ai fini della buona riuscita del progetto, rispettare le seguenti indicazioni:

- Garanzia della regia pubblica del processo di sviluppo delle aree, con attenzione alla ricucitura viabilistica con le aree limitrofe;
- Garantire la partecipazione dei Municipi – attraverso gli istituti di partecipazione previsti dal Regolamento vigente – alle diverse fasi di progettazione degli interventi.
- Impostazione di progetti autorizzativi e convenzioni che pongano vincoli alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primarie e secondarie;
- Previsione di un ricorso a concorsi e bandi pubblici per i Masterplan delle aree principali, per i progetti di edifici più rilevanti e le aree significative di verde;
- Limitare il più possibile il consumo del suolo
- proseguire il percorso di confronto con le Commissioni Consiliari competenti, impegnando l'Assessore all'Urbanistica a relazionare mensilmente sull'iter dell'accordo e sulla tematica degli usi temporanei.
- Utilizzare le plusvalenze generate dalle varianti urbanistiche dell'Accordo di Programma per il potenziamento del trasporto pubblico e per il risanamento ambientale.

ESIGENZA DI FLESSIBILITA' DEI PROGETTI

L'ottica di lungo periodo impone necessariamente la capacità tener conto – ad un tempo – di una chiara "visione della città", che il processo decisionale saprà esprimere, insieme con l'esigenza di flessibilità nella consapevolezza dei mutamenti continui che vi saranno prima che il progetto trovi realizzazione, peraltro in più fasi e in periodi dilatati nel tempo.

AMBITO I – ARTE E CULTURA

Lo spirito di città aperta all'esterno trova nell'arte la sua massima espressione; è forte la convinzione che essa possa rappresentare il biglietto da visita con cui quest'area si presenterà oltre i confini cittadini. La vocazione artistica si potrà concretizzare attraverso l'unione della storia con la modernità, dell'esistente

con il costituente. Per questo motivo, avendo ben presente la storia di una Milano interamente compenetrata dai binari, vera fonte degli scambi commerciali da e per la città sin dall'Ottocento, si crede che possa trovare realizzazione un Museo dei trasporti, che raccolga il patrimonio ricco e distribuito in un unico spazio rappresentativo di un percorso secolare, fino all'utilizzo delle più moderne tecnologie impiantistiche e tecnologiche attuali. L'orientamento che si assume è quello di ritenere che un "Museo dei Trasporti" possa interpretare la funzione di mantenere vivo nella memoria dei Milanesi il fatto che la città sia cresciuta nella sua storia proprio grazie alla rete delle ferrovie che negli "scali ferroviari" fonda le proprie radici.

Inoltre, sulla base di quanto emerso nel dibattito pubblico, il Municipio 9 lancia l'idea di un cammino storico-artistico-architettonico che colleghi in modo ideale e non solo, le Ville storiche presenti nei territori dei Municipi 8 e 9 (Sheibler Simonetta-Litta-Hanau), istituendo percorsi guidati con l'ausilio del Comune, dei Beni Culturali e dell'Ente Turismo. La prospettiva è quella di pensare ad una città policentrica, all'interno della quale sia possibile trovare – anche per il turista – occasioni di scoperta e di fascino distribuite sul territorio e non più circoscritte in spazi delimitati nella consueta contrapposizione fra centro e periferia.

Per quanto riguarda Villa Simonetta, si può pensare a creare una "cittadella della musica", dotata di studi di registrazione, sale prove e rivendite di strumenti musicali, oltre che luogo di rassegne musicali.

Infine, l'obiettivo è quello di presentare gli stili artistici classici contemporanei, in modo permanente e occasionale ed in tutte le loro forme, all'interno di un Palazzo delle Esposizioni; una struttura che ben si innesti nelle nuove costruzioni dell'area e che, già nel suo stile architettonico, dia l'idea di modernità e di piena apertura al pubblico cittadino e internazionale, possibilmente corredato da luoghi di ristoro e di verde circostante. All'esterno, in un anfiteatro a cielo aperto alle porte del Palazzo, potranno realizzarsi eventi musicali, teatrali e di moda, **al fine di compensare i cittadini milanesi degli inevitabili disguidi che li coinvolgeranno durante la realizzazione delle opere e per dar loro la possibilità di beneficiare appieno dell'evoluzione dell'area, si offriranno soluzioni tariffarie, tramite tessere o altri tipi di convenzioni, a favore dei residenti**, compatibilmente con la tutela delle aree residenziali.

AMBITO II – RICERCA, INNOVAZIONE E ATTIVITA' PRODUTTIVE

La numerosità delle Università e dei Centri di Ricerca scientifica e sanitaria e soprattutto i livelli di eccellenza e di reputazione nazionale ed internazionale che essi godono, impongono un investimento sul territorio che premi la loro attività. L'intenzione prevalente è quella di realizzare quel collegamento tra la scuola, l'Università e il mondo del lavoro e dell'impresa che dovrà finalmente trovare realizzazione. Il vantaggio di un'area dove convivranno nuove sedi di centri di ricerca con Aree Start-Up, Arti e Mestieri e P.M.I., dedicati all'inserimento di nuove attività che potranno avvalersi delle menti e delle competenze di chi ha terminato un percorso di studio e ricerca in quelle stesse aree e nelle Università della città, darà vita a quelli che si possono denominare Distretti Artigianali del futuro, una storia pienamente italiana di fare impresa che purtroppo sta lentamente sparendo e che si vuole ravvivare. La nascita di quartieri accademici studio e vita, che non muoiono ad ogni interruzione degli orari di studio e lavoro ma che restano vivi anche di sera e nei weekend, contribuirà a fare della vasta area un polmone di vitalità e non un quartiere ghetto, al fine di non ripetere errori passati.

Si crede fortemente, quindi, che si debba offrire alle Università la possibilità di allargare i loro spazi o di trovare nuove collocazioni, approfittando delle opportunità offerte dalla possibile trasformazione dell'area,

con particolare attenzione a quegli atenei situati in strutture datate e centrali, spesso prive di qualsiasi possibilità di espansione.

Un'attenzione specifica per le facoltà di **nuova istituzione** di agraria o ambientali, che potranno ideare e costruire spazi, serre, orti di ricerca e laboratori ed essere anche aperti al pubblico; in questo modo si realizzerà la compenetrazione tra la cultura, la scienza, l'ambiente e la divulgazione ai cittadini. Per quanto riguarda la produzione agricola a "km zero", si potrà prevedere un centro per la distribuzione dedicato.

A livello commerciale, pur senza inficiare l'attività dei negozi di prossimità che sorgeranno, per evitare aumento di traffico in uscita dall'area, sarebbe opportuno favorire la presenza di uno o più centri di media distribuzione dei prodotti di prima necessità.

AMBITO III – EDILIZIA E SERVIZI PUBBLICI

Nelle scelte insediative, si dovrà privilegiare la connessione fra accessibilità e destinazioni lungo la cintura ferroviaria nascente, prevedendo l'insediamento di funzioni ad alta frequentazione umana e dei servizi che non hanno ancora una sede adeguata nella nostra città.

I nuovi insediamenti dovranno perseguire la creazione di complessità funzionale e sociale, favorendo l'instaurarsi di relazioni virtuose con il tessuto urbano consolidato e con le attività produttive.

La realizzazione di spazi aperti pubblici urbani, spazi collettivi e spazi privati dovrà avere come temi conduttori la convivenza civile, l'interazione sociale ed il rafforzamento di sistema di relazioni che contribuiscono alla qualità del vivere urbano.

Il tema dell'edilizia, considerando la necessità di ottenere benefici di carattere economico dal recupero dell'area, gode dei crismi di necessità e centralità. In questo caso, per realizzare gli obiettivi di creazione di un agglomerato urbano moderno, **che ottemperi in primo luogo al principio dell'invarianza idraulica come da L.R. 15 Marzo 2016 n. 4**, di alto profilo a livello di standard energetici, **che utilizzi fonti di energia rinnovabile**, dotazioni tecnologiche intelligenti, rete wi-fi, network di ultima generazione, predisposizione per il teleriscaldamento, eco-sostenibilità e impatto zero, illuminazione pubblica integrata con dispositivi di monitoraggio ambientale e di sicurezza urbana, con un mix abitativo reale, è fondamentale decidere sulla qualità più che sulla quantità di edilizia ritenuta utile, favorendo la realizzazione di tipologie edilizie che concentrando il sedime costruito liberino il più possibile le superfici a verde. **Le nuove edificazioni non dovranno comportare un aumento dell'impermeabilizzazione dei suoli e dovranno rispondere ai criteri di invarianza idraulica.**

Il Municipio 9 propone di basarsi su tre indicazioni generali:

- 1) La necessità di favorire l'ingresso in queste aree di giovani famiglie – ciò comporta a sua volta due necessità: la prima, offrire i servizi ricreativi, educativi e scolastici, sanitari per i figli delle giovani coppie; la seconda, considerare un tipo di edilizia che attiri questo target come volano per un ringiovanimento anche lavorativo e sociale della città, quindi economicamente accessibile, pur non essendo "povera";
- 2) L'idea di avvicinare a Milano, grazie allo strumento dell'edilizia convenzionata, fasce di lavoratori che, per motivi di convenienza economica, hanno rinunciato ad un appartamento in città a favore dell'hinterland o della provincia e che quindi quotidianamente sono costretti ad affrontare il traffico

metropolitano o lunghi viaggi da pendolari per raggiungere il proprio posto di lavoro al centro della città metropolitana;

- 3) Il lancio di progettualità specifiche per anziani, persone in difficoltà e padri e madri separate, con l'ispirazione dei minialloggi, che accantonino il concetto di case di ricovero ma evitano la solitudine attraverso la condivisione della vita quotidiana in un contesto più moderno, vivibile e attraente, progetto di case con servizi comuni condivisi.

Questi indirizzi generali potranno trovare realizzazione se il processo decisionale prima e amministrativo-tecnico poi lo permetteranno; ma resta intendimento irrinunciabile che l'edilizia dovrà essere accompagnata da servizi. Servizi di pubblica utilità (uffici del Comune, uffici Postali, Biblioteche, ecc.), servizi scolastici di vario grado, strutture sanitarie e tutte le attività che diano la sensazione di efficacia, vicinanza, comodità, praticità e benessere, senza escludere la possibilità di dislocare servizi amministrativi, giuridici e istituzionali già presenti nelle aree centrali della città al fine di ottimizzare, facilitare e ridurre in ultima analisi gli spostamenti di persone nelle varie aree ove ciò comporti disagi gestionali e personali a vari livelli **anche alla luce di una visione metropolitana.**

Il fine ultimo di questo sistema di edilizia e servizi è creare nel centro della città metropolitana un quartiere (o, vista l'ampiezza dell'area, un agglomerato di quartieri) completo e autosufficiente ma ben inserito nella struttura urbanistica esistente. L'idea di quartiere, nella piena tradizione italiana, passa necessariamente per l'idea di piazza; l'elemento caratterizzante di una nuova micro-città, potrà essere identificato in una piazza, grande ma non dispersiva, aperta e circondata da verde e da punti di ristoro e condivisione, dotata di fontane con giochi d'acqua e manifestazioni di luci e colori che attireranno anche i turisti oltre che i residenti del luogo.

AMBITO IV – SPORT E NATURA

Proprio in considerazione di quanto sopra ricordato in merito al consumo di suolo, si conferma la volontà di prevedere nell'area anche una forte presenza di spazi aperti e liberi con verde fruibile e percorribile.

Sulla base delle determinazioni emerse e deliberate relativamente allo sviluppo del verde, nonché della profonda convinzione che questa utilità si realizzi con un innesto naturale unico e continuo e non spezzettato e disorganizzato, si potrà realizzare un'area in cui sarà lo spazio adibito a parco a guidare lo sviluppo delle zone edificabili e non viceversa.

In questo modo, potrà nascere il Gran Parco Urbano, da mettere a sistema con il Parco della Goccia, ove si realizzeranno i più recenti crismi architettonico-paesaggistici, con zone alberate tematiche, zona d'acqua diffuse (laghi urbani) e percorsi ciclopedonali. L'esigenza di unire il verde, sia fruibile ed attrezzato (aree picnic) che con aree boschive, al benessere psicofisico comporta l'utilità di prevedere prospicienti aree sportive polifunzionali, anche di spessore internazionale (es. centro olimpionico di nuoto) con aree ristoro e salute (stand per il controllo periodico della salute e la sensibilizzazione verso alcune malattie).

AMBITO V – TRASPORTI E LOGISTICA

Nell'Accordo di Programma si dovranno prevedere risorse economiche consistenti e adeguate per potenziare la linea ferroviaria regionale e il nodo di Milano, realizzare l'interconnessione della cintura ferroviaria sud e nord e mettere a sistema il servizio di trasporto pubblico urbano e regionale.

E' fondamentale attuare un piano di rinnovo del materiale rotabile, dei parcheggi d'interscambio su scala metropolitana/regionale, l'integrazione tariffaria e le realizzazioni di nuove fermate (es. Istria, Dergano, Bovisasca), per consentire un utilizzo preponderante del mezzo pubblico rispetto a quello privato.

Per ottenere la completa integrazione del mix funzionale di cui questa vasta area non può fare a meno, è un fattore critico di successo quello dei trasporti.

Da un lato, quest'area si presenta già pronta e servita dalla rete viaria, ferroviaria, filoviaria e metropolitana. Dall'altro, il lungo processo di edificazione, scavi e ridisegno della viabilità locale offrirà nuove opportunità di potenziamento del tessuto infrastrutturale per la mobilità.

La presenza infatti della metropolitana M5 sul lato di pertinenza del Municipio 8, della M3 e del passante ferroviario su quello del Municipio 9 e delle linee filoviarie e tramviarie 2, 4, 70, 82, 91 e 92, offre un collegamento multi direzionale e dalle tipologie differenti in appoggio all'area nascente. A fianco a questo sistema vigente, con le opportune revisioni e rimodulazioni, si ritiene valido il progetto della Circle Line come connettore per l'intera città, su un tracciato il più possibile ampio e razionale, che dovrà comprendere la previsione di chiusura del tracciato.

Sarà opportuno valutare l'aggiunta di nuove fermate, senza la necessità di edificare stazioni e l'istituzione di nuove connessioni tra le reti esistenti (es. Bovisa/Villapizzone, Lancetti/M3, etc.). Ciò avrà senz'altro ricadute positive sui livelli di traffico, in favore del trasporto su ferro.

Il tema del trasporto pubblico e privato locale è cruciale, si ritiene necessario prevedere studi di fattibilità approfonditi sull'impatto di collegamenti tra i territori dei due Municipi interessati sulla esistente situazione di traffico (con particolare attenzione alle congestioni su Via Cenisio/Luigi Nono da un lato e le Vie Farini/Stelvio/Valtellina/Marche dall'altro).

Lo strumento infrastrutturale di collegamento tra i due Municipi, che favorirà anche la creazione dei percorsi artistici, culturali e logistici già descritti in precedenza, potrà essere rappresentato da una collina o un attraversamento a piastra che sovrasti una precisa zona dell'ex-scalo e che colleghi, in maniera esclusivamente ciclopedonale ed eventualmente, con un mezzo pubblico ecologico, i due territori Municipali.

Per ottimizzare, ridurre progressivamente e migliorare la situazione generale di viabilità su gomma, si propone, anche in considerazione della opportuna lungimiranza in ragione dell'evoluzione tecnologica futura, di realizzare zone a traffico limitato per i veicoli a **emissioni 0** e il contestuale divieto a mezzi pesanti. Quest'ultimo tema è strategico; la proposta del Municipio 9 è quella di prevedere, nella zona più esterna e meglio collegata alle direttrici extraurbane dell'area, un hub di carico-scarico merci e polo logistico metropolitano, **prevedendo sia collegamenti su rotaia sia su gomma a ridotto impatto ambientale**, che si renda utile anche alle altre zone della città e che riduca in maniera sostanziale il transito di veicoli pesanti nella struttura viaria interna.

Si propone infine di valutare l'istituzione di una o più "aree 30" nei quartieri limitrofi allo scalo.

ECCELLENZA ITALIANA IN TUTTE LE SUE FORME

Questa suddivisione funzionale ha l'obiettivo di evitare il miscuglio di interventi non coordinati, disordinati e occasionali al fine di raggiungere un piano organico e pienamente soddisfacente dei bisogni del territorio. Alla base di ogni progetto dovrà esserci la finalità di esprimere l'eccellenza italiana in tutte le sue forme:

- Attraverso l'arte, con la valorizzazione storico-culturale del patrimonio e con le nuove tendenze espressive moderne;
- La moda, riportando le sfilate e gli eventi al di fuori degli spazi chiusi e a completa fruizione del pubblico, nella cornice naturale e architettonica della zona;
- L'architettura, che completi il processo di rinnovamento estetico della metropoli avviato nell'ultimo periodo;
- La tradizione culinaria, anche in un'ottica di sostenibilità, che anche con Expo ha trovato espressione ma che deve essere portata avanti;
- I beni ambientali e naturali, il verde e soprattutto l'acqua, come risorsa interna per la popolazione locale e come vetrina esterna (fontane con giochi d'acqua e spettacoli di luci e colori);
- La vocazione manifatturiera, motore delle esportazioni all'estero e settore di punta della nostra economia, da realizzarsi con le iniziative di promozione delle P.M.I. e l'affiancamento scuola lavoro ivi descritti.

CAP. 2 - UTILIZZI TEMPORANEI DELL'AREA

PREMESSA

Gli usi temporanei nelle aree ex-ferrovie, oggi FSSU (Ferrovie dello Stato Sistemi Urbani) saranno regolamentati con i seguenti strumenti legislativi:

- T.U.E art.6 per quanto riguarda gli allestimenti del suolo e manufatti provvisori, per un periodo massimo di 90 giorni;
- R.E di Milano art.116 per le strutture provvisorie.

In particolar modo, l'art.116 determina la durata temporale delle strutture/attività; ovvero, per un periodo massimo di 24 mesi, prorogabili una sola volta di 12 mesi; qualora l'attività sia di interesse pubblico (es. Società Sportiva, Associazioni Culturali ecc.) la proroga può avere un arco temporale più lungo, ma in questo caso sarà oggetto di convenzione con il Comune e la durata sarà da definirsi, non sono definiti gli strumenti o le valutazioni grazie ai quali si delibereranno le eventuali proroghe e la loro durata relativa.

Come descritto in fase introduttiva, le prime stime degli addetti del settore indicano che l'arco temporale del recupero degli scali sarà compreso tra i dieci e trenta anni; di conseguenza alcuni usi provvisori, avranno un impatto importante con valutazioni e incidenze su tutta una serie di servizi e condizioni dell'ambito urbano contingente, in particolare per quanto riguarda il tema degli oneri.

Le strutture e manufatti provvisori infatti sono considerati Edilizia Minore, non hanno oneri e vengono autorizzate con titolo edilizio semplice, pur comportando essi un produzione di reddito e un impatto sulla vita dei cittadini, degli ambiti urbani, dei trasporti e dei servizi.

I municipi non hanno titolo per pareri autorizzazioni in merito agli usi temporanei.

La valutazione delle strutture e manufatti sarà rilasciata dalla preposta Commissione Comunale Congiunta che valuta gli aspetti/rispetto delle norme di sicurezza, strutturale, antincendio, igienico/sanitario ecc.

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI DELLE OPPORTUNITA'

Il previsto uso temporaneo degli scali rappresenta un'opportunità immediata, per permettere ai cittadini di recuperare e usare quei luoghi urbani oggi separati dalla "barriera urbanistica" della ferrovia, a seguito delle irrinunciabili bonifiche dell'area. Le varie attività e funzioni che si potranno insediare dovranno porsi fin da subito come attrattori di socialità e di presidio del territorio (con utili ricadute in tema di sicurezza) e generare iniziative pubbliche e private per tutti i cittadini Milanesi.

Un aspetto prioritario saranno gli interventi volti a ricucire le relazioni tra quartieri oggi separati dagli scali, sarà fondamentale pensare ad una strategia di sistema per tutti i 7 scali, il cui obiettivo dovrà essere quello di realizzare una continuità di percorsi tra le parti più centrali dell'area metropolitana e collegare la città consolidata centrale, con la città esterna più periferica meno "definita" dal punto di vista insediativo.

Anche sul tema degli utilizzi provvisori, i Municipi dovrebbero svolgere un ruolo fondamentale nel curare l'ideazione e la fattibilità delle iniziative coinvolgendo un ampio spettro di attori al fine di intercettare le diverse realtà locali (dalle associazioni di quartiere, ai centri culturali e civici, sportivi, ad altre forme di associazionismo pubblico e privato). Una ulteriore potenzialità dei Municipi dovrà essere quella di innescare processi di protagonismo delle realtà imprenditoriali locali e di concertazione con le Associazioni (in particolare Culturali e Sportive) per realizzare iniziative coerenti con il recupero e l'inserimento di nuove funzioni.

La qualità degli interventi e la loro capacità di influire sul contesto urbano interessato, dipenderà dall'efficacia del confronto/dialogo tra le Municipalità ed i portatori di interesse/cittadini che si riusciranno a coinvolgere.

Si propongono alcuni criteri e punti di attenzione:

- 1) Promuovere l'aggregazione sociale, la cultura, lo sport e il tempo libero, per favorire l'incontro, per animare, per rendere sicuri e presidati i luoghi e gli spazi pubblici mediante attività associative, culturali, ricreative e commerciali, aree mercatali, negozi temporanei;
- 2) Agevolare azioni volte a realizzare nuove connessioni e ricuciture urbane tra il sedime dello scalo e i quartieri interessati, consentendo le relazioni urbane tra i quartieri oggi separati dalla ferrovia, prevedendo collegamenti ciclopedonali sin da questa fase preliminare agli utilizzi definitivi. **Si da subito occorre cercare di ottimizzare i collegamenti tra i due Municipi e verso il centro città. Si richiede quindi di completare la pista ciclabile da P.le Maciachini e tutta Via Valtellina. Si chiede poi la creazione di un percorso ciclabile che corra nello spazio dell'ex scalo da P.zza Lugano parallelamente a Via Aprica;**
- 3) Agevolare la creazione di progetti ispirati alla formazione di un sistema verde, in grado di sviluppare la rigenerazione ambientale della Città. Pur avendo presente che con gli usi temporanei non si possono realizzare interventi verdi fruibili e calpestabili, è basilare promuovere la creazione di infrastrutture verdi sperimentando azioni per rigenerare con la natura e creare confort ambientale, soprattutto per abbattere l'inquinamento ambientale con ampie superfici a verde e ridurre il surriscaldamento delle superfici urbane che sono i due problemi principali di scarso comfort degli ambienti urbani cittadini;
- 4) Intervenire sui muri di recinzione, in alcune parti manufatti storici vincolati, con finalità di risanamento attraverso la creazione di nuovi varchi e connessioni, sulla falsa riga di quanto già realizzato per la nuova passerella di Porta Genova. Nelle analisi, del Politecnico, di ascolto delle richieste dei cittadini è emerso il desiderio di trovare un modo per ridurre la percezione di barriera, aumentando così il senso di riappropriazione da parte della cittadinanza;

- 5) Incentivare eventi e manifestazioni allestiti con strutture removibili e provvisorie sulle aree degli scali che possono essere un fattore di attrazione e garantire tutte le modalità di uso pubblico da parte di tutti e che non ne privatizzi gli utilizzi, considerato i tempi lunghi entro i quali si svilupperanno le fasi di recupero e intervento nelle diverse aree;
- 6) Prendere in considerazione solo funzioni e attività che non comportino aumento di impatti ambientali in termini di rumore, inquinamento, difficile accessibilità e flussi di traffico critici sui contesti urbani interessati e sugli abitanti;
- 7) Promuovere proposte pubbliche e private che possano essere insediate negli edifici esistenti, in considerazione del valore storico-testimoniale dei manufatti legati alla memoria della Ferrovia come edifici di "memoria storica ferroviaria"; per ottenere questi risultati sarà indispensabile approfondire e verificare lo stato del patrimonio edilizio che potrà essere riusato e utilizzato negli scali (stazioni, magazzini, depositi ecc.)
- 8) Ipotizzare un uso degli edifici per realizzare laboratori per animazione culturali, eventi e punti di aggregazione del territorio urbano di riferimento.

ATTIVITA' REALIZZABILI CON GLI USI TEMPORANEI

Gli usi e funzioni temporanei, in quanto tali, non dovranno avere un rigido schema funzionale, ma dovranno essere aperti alle proposte, anche innovative, di attività e funzioni che per loro natura e rispettando i limiti temporali delle norme, saranno diverse e adeguate alle mode e richieste che nel tempo la città elabora, sviluppa ed attrae.

Sarà da valutare con grande attenzione, l'inserimento di attività e manufatti che in alcune aree possono aumentare la congestione di funzioni, viabilità, inquinamento acustico e urbano, ordine pubblico e assembramenti fuori controllo.

Preferire e proporre l'inserimento di strutture e funzioni poco presenti a Milano, soprattutto per tutti i cittadini, come strutture sportive di tutti i tipi con particolare attenzione ai nuovi usi e costumi dei teenager e giovani.

Permettere l'inserimento di attività e usi che si rifanno alla Milaneseità ed alle antiche tradizioni Ambrosiane.

Prevedere ampie aree a plateatico dove poter attrezzare strutture modulari idonee ad un utilizzo temporaneo (es. tensostrutture, geodetiche ecc.) e ospitare quelle attività e iniziative temporanee, mercati, fiere e sagre da paese, che oggi troppo spesso deturpano e rovinano luoghi storici di Milano.

Prevedere e obbligare, laddove verranno inserite funzioni con attrattiva commerciale di tipo **enogastronomico e ristorazione**, sia di somministrazione che di vendita, l'obbligo di dotarsi di spazi a parcheggio, come previsto per qualsiasi attività commerciale di piccola, media distribuzione.

Insiediare prevalentemente attività per sport, tempo libero che mancano in città, campi da calcetto, basket, tennis e pallavolo, skate-park, palestre di arrampicata/roccia, e sport minori, la città dei bambini, comprendente strutture ludiche e percorsi didattici.

Favorire attività legate alla vendita della produzione KM.0 con le aziende agricole Lombarde, del Parco Sud, le istituzioni milanesi come la Fondazione Policlinico per la formazione di punti vendita dei loro prodotti sinergie di iniziative da avviare con l'assessorato all'Agricoltura della Regione e l'ERSAF Ente Regionale Agricoltura e Foreste, per la vendita a Milano dei prodotti di montagna della Lombardia e di altre regioni; si

dovrà avviare con l'assessorato all'artigianato e le associazioni di categoria un progetto di utilizzo di spazi finalizzati all'organizzazione di fiere dell'artigianato per la presentazione e vendita dei loro prodotti.

Recuperare il verde provvisorio di parte delle aree fruibili con la semina, il recupero e il mantenimento delle piante ed essenze tipiche della Lombardia e del paesaggio Lombardo.

Prevedere la formazione di aree parcheggio pubblico nelle ex-aree dove la presenza di attività commerciali, movida e altro, attrae un gran numero di utenti, da convenzionare con i titolari delle attività potenziali fruitori in particolare con le attività ricreative site in via Valtellina.

Aumentare e implementare servizi per i cittadini, tipo isole ecologiche, stazioni di ricarica per veicoli elettrici (considerando le cabine Enel presenti nelle aree), parcheggi pubblici ecc.;

Recuperare e riutilizzare strutture e manufatti edilizi presenti, per laboratori di quartiere e attività per i giovani, spazi x la musica, ritrovo e attività di indirizzo al lavoro.

Non si riterrà necessario l'insediamento temporaneo di attività svolte da associazioni con scopi di , ricovero, accoglienza, che devono avere un carattere di previsione definitiva nell'offerta proposta alla cittadinanza; inoltre, si dovranno evitare attività socio-culturali con finalità politiche o di parte, di non interesse a tutta la cittadinanza.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PERCORSO DI CONDIVISIONE DELLE FASI SUCCESSIVE

La grande ambizione di un piano di intervento di tale portata dovrà confrontarsi con l'onerosità economica e con un'esposizione finanziaria notevole; fatti salvi i vincoli relativi alla disponibilità di investimento pubblico sull'area e la salvaguardia degli interessi degli stakeholders, si potrebbe avvantaggiarsi di strumenti di Project Financing e partenariato pubblico privato per avviare un percorso virtuoso di investimenti economici nell'area. E' fondamentale, inoltre, che gli introiti derivanti dalla cessione dell'area da parte del proprietario, siano in parte reinvestiti a beneficio del potenziamento del trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda invece la gestione del progetto durante il suo ciclo di vita, il Municipio 9 propone l'istituzione di un gruppo di lavoro sistematico che affianchi il tavolo tecnico e coinvolga i vari livelli istituzionali, i corpi intermedi, rappresentanti di Comitati di cittadini, vertici dello sport e delle Università della città, **avendo preventivamente valutato la possibilità di trovare strumenti e modalità idonee a non danneggiare i proprietari di immobili vuoti e sfitti**, per continuare il confronto sul presente e sul futuro delle aree in oggetto.

Nella consapevolezza che il percorso avviato ha conosciuto solo le fasi iniziali, il Municipio 9 si impegna a convocare nuove riunioni e iniziative sul territorio aperte al pubblico sul tema e ad istituire un canale informativo tematico (che si potrebbe denominare 9-FuturoFarini) attraverso il quale aggiornerà la cittadinanza sull'avanzamento del piano di recupero, al fine di creare anche una memoria storica utile nel processo presente e futuro che vedrà la metropoli ed i suoi quartieri protagonisti.

CAP. 3 – LINEE D'INDIRIZZO PER IL PIANO DI RECUPERO - SCALO GRECO

All'interno del territorio del Municipio 9 è presente anche lo Scalo Greco-Pirelli; le sue dimensioni contenute e il suo posizionamento, anch'esso a cavallo di due Municipalità, devono essere tenute in conto

per un intervento in questo caso univoco, utile alla valorizzazione dell'area e delle peculiarità specifiche che essa rappresenta.

Il Municipio 9 ritiene fondamentali due linee d'azione:

- 1) La connessione ciclopedonale e di trasporto pubblico potenziato tra i due territori municipali, con la creazione di una pista ciclabile e la ricucitura viaria e filo tranviaria tra le due aree;
- 2) La creazione di strutture di edilizia e lavori pubblici per l'Università, ottemperando all'esigenza del Polo Bicocca e delle limitrofe Facoltà di avere alloggi o piccole strutture alberghiere per i docenti, per i ricercatori e per gli studenti che vengono dall'estero e che hanno bisogno di una temporanea collocazione; inoltre, una concentrata area di servizi e verde pubblico di cui in quella zona si sente una colpevole mancanza.

In particolare si vuole valorizzazione gli spazi aperti mediante:

- Percorsi e attrezzature per lo sport;
- Verde di quartiere;
- Spazi ludici per i bambini;
- Fasce verdi di mitigazione;
- Percorsi ciclopedonali integrati;
- Nuove postazioni di bike sharing e car sharing;
- Creare nuovi servizi per il quartiere, (Biblioteca pubblica, Ufficio Postale);
- Camminata tematica dello Spazio Bicocca;

Creare, infine, un continuum di spazi verdi che si trasformi in un sistema territoriale a verde pubblico attrezzato e non, che inglobi il Parco Nord, il Parco Lambro e il Parco Martesana.

Infine, lo scalo dovrà essere un'occasione per creare un'alternativa al traffico veicolare, risolvendo i problemi di attraversabilità dello scalo e potenziare le connessioni viabilistiche tra Viale Monza (MM1) e Via Breda.



DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 9

NR. 41 DEL 30/05/2017

IL DIRETTORE DI AREA MUNICIPIO 9
DOTT. ANDREA NOVAGA

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
SIG. LUCA EDOARDO PEREGO

Si certifica che copia della presente deliberazione verrà pubblicata all' Albo Pretorio del Comune di Milano ove rimarrà esposta per 15 gg consecutivi (art. 124 del D. Lgs. 267/2000).

IL FUNZIONARIO
Dott. ssa Donatella Della Calce