

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO

Linee di indirizzo del Consiglio di Municipio 3 per lo scalo Lambrate

Premesso che

- il Consiglio Comunale ha approvato con deliberazione n. 44 del 14.11.2016 un documento di indirizzi per guidare l'azione dell'Assessorato all'Urbanistica nella ridefinizione dell'Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato;
- le Commissioni Consiliari comunali, Urbanistica e Mobilità, si sono riunite con incontri aperti ai cittadini per discutere dei temi relativi agli scali (mobilità, servizi, funzioni) e che le stesse hanno richiesto un contributo ai Municipi e che elaboreranno un ulteriore atto di indirizzo relativamente alle funzioni che sarà votato in Consiglio Comunale;
- Sistemi Urbani ha organizzato a dicembre 2016 tre giorni di dibattito sul tema aperti alla cittadinanza e ha dato incarico a cinque gruppi multidisciplinari di produrre esplorazioni progettuali per visualizzare implicazioni, effetti e conseguenze delle trasformazioni;
- gli Uffici Tecnici del Comune redigeranno un Documento di Indirizzo Strategico che dovrà portare a sintesi gli elementi emersi dai diversi tavoli e fornire le linee per lo sviluppo delle aree.

Dato atto che

il Municipio 3 ha attivato un **percorso di consultazione** con la cittadinanza che è consistito nei seguenti passaggi:

- **Un primo incontro pubblico** che si è tenuto il 17.02.17 presso la Sala Consiliare alla presenza dell'Assessore all'Urbanistica del Comune di Milano e dei presidenti delle Commissioni Consiliari Urbanistica e Mobilità per informare la cittadinanza sul processo in corso, per illustrare i contenuti della delibera di indirizzi, per ascoltare i cittadini e raccogliere ulteriori considerazioni sulla realtà locale dello scalo di Lambrate;
- **Pubblicazione on line** sul sito del Municipio dei documenti informativi elencati di nota;¹
- Richiesta di compilazione di una **scheda di consultazione**, pubblicata sul sito del Municipio e inviata all'indirizzario del Municipio 3 con le quali sono state raccolte indicazioni e commenti inerenti: le criticità generali dell'area e in particolare quelle relative al tema delle barriere e/o connessioni, le attese e i bisogni locali che lo scalo potrebbe soddisfare in merito a verde, funzioni, usi temporanei;
- **Sopralluogo aperto ai cittadini** il 04.03.17 per conoscere "da dentro" l'area dello scalo Lambrate;
- **Un secondo incontro pubblico**, il 17.03.17 in Sala Consiliare in cui si è proposta una lettura di sintesi delle schede di consultazione pervenute e si è avviata una discussione con i cittadini presenti;
- **Un terzo incontro pubblico**, il 05.04.17 in Sala Consiliare di presentazione e discussione delle esplorazioni progettuali relative allo scalo di Lambrate redatte dallo Studio Zucchi e dallo Studio Mecanoo nell'ambito dell'incarico Scali Vision di FS.

¹ - [Link alla pagina del sito del Comune di Milano](#) in cui si trovano informazioni sulle tappe in corso e una serie di documenti scaricabili sugli [scali ferroviari](#)

- Allegato 1 (intero documento) Lavoro di indagine e ascolto delle attese, esigenze e desideri dei soggetti locali, elaborato dal Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, del Politecnico di Milano tra il 2013 e il 2014 su incarico dell'Amministrazione Comunale per fornire il quadro delle criticità e opportunità con cui il progetto deve confrontarsi

- Allegato 2 (estratto relativo al solo scalo di Lambrate)

- Allegato 3 - Delibera di indirizzi approvata dal Consiglio Comunale il 14.11.2016 per guidare l'azione dell'Assessorato all'Urbanistica nella ridefinizione dell'Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato

- Allegato 4 - Planimetria delle aree

- Allegato 5 - Gallery di foto dello scalo Lambrate

- Allegato 6 - Questionario - Scheda per la consultazione

- [Link alla pagina di Scali Vision](#) dove si trovano materiali e report del workshop organizzato a dicembre 2016 da Sistemi Urbani, in collaborazione con il Comune di Milano.

Considerato che la Commissione Territorio e Affari Istituzionali del Municipio 3 si è riunita in data 21 e 28 aprile 2017 per proporre e discutere i contenuti del presente documento.

Alla luce di tutto ciò e a valle dei passaggi elencati sopra, il Consiglio di Municipio 3 elabora il presente documento di indirizzo per le trasformazioni dello scalo di Lambrate.

LINEE GUIDA PER LO SCALO LAMBRATE

PREMESSA

Il presente documento ha l'obiettivo di fornire indirizzi specifici per lo scalo di Lambrate che hanno valore entro un quadro di carattere generale che qui assumiamo come premessa.

La riqualificazione degli scali ferroviari dismessi rappresenta **un'opportunità per restituire a usi urbani un sistema di aree cittadine dismesse, intercluse, inaccessibili** (se non per occasionali eventi temporanei) e che rappresentano forti cesure del tessuto urbano.

La riflessione sul loro destino deve rientrare nel processo di **costruzione di una visione del futuro della città** per i prossimi decenni che deve essere fatta con il contributo di tutti gli attori coinvolti.

Si tratta di un'occasione irripetibile per mettere mano a un sistema agendo su due piani distinti.

- **Per ripensare le aree ferroviarie alle diverse scale: metropolitana, urbana e locale.**

Alla scala metropolitana, come nodi di un sistema territoriale esteso e interconnesso, accessibile con il trasporto pubblico e da rafforzare in un'ottica di città metropolitana; alla scala urbana, come sistema non solo di aree collegate tra di loro ma soprattutto poste in posizione strategica tra il centro città e prima periferia e dunque occasioni per realizzare nuovi servizi e nuove centralità; alla scala locale, come occasioni per trattare problemi locali in contesti con specificità differenti.

- **Per rafforzare il ruolo del trasporto su ferro** nel prossimo futuro e ripensare in questo modo il tema della mobilità urbana e sovralocale che deve privilegiare con decisione il trasporto pubblico, la mobilità dolce e le forme di intermodalità che le consentono.

Il Municipio 3, quale sfondo generale alle indicazioni specifiche sullo scalo di Lambrate, ritiene che il processo di riqualificazione degli scali milanesi debba essere uno strumento volto a:

- **rafforzare il sistema di trasporto pubblico locale**, dalla cosiddetta Circle line alla realizzazione delle nuove stazioni e al rafforzamento della rete regionale;
- **aumentare la dotazione di spazi e servizi pubblici della città**, con particolare attenzione alla collocazione di funzioni di interesse collettivo facilmente accessibili tramite trasporto su ferro;
- **garantire mix di funzioni** e non realizzare ghetti monofunzionali, prevedendo una distribuzione equilibrata su tutti gli scali di edilizia sovvenzionata;
- **realizzare connessioni** veicolari e ciclo-pedonali per trattare i gravi problemi di *cesura urbana* che gli scali hanno prodotto, chiedendo garanzie anche sul versante della protezione (acustica in particolare), manutenzione e miglioramento dei rilevati ferroviari e dei relativi sottopassi;
- **promuovere la realizzazione di aree verdi fruibili e riserve di biodiversità**, con particolare attenzione ai temi delle bonifiche dei terreni e con la previsione di attribuzione dei costi per l'effettuazione delle stesse a carico di colui che risulterà tenuto e/o responsabile in base alla normativa vigente in materia.

Ritiene altrettanto fondamentale ribadire che il Comune deve assumere con decisione un **ruolo di regia pubblica** affinché la riqualificazione degli scali abbia al primo posto la produzione del bene pubblico e le aree non siano intese come riserve di suolo su cui fare operazioni speculative.

1. LE PRINCIPALI CRITICITÀ DELLO SCALO DA TRATTARE NEL PROGETTO

Lo scalo di Lambrate è un'area di 70.000 mq di superficie, posta a est del rilevato ferroviario su cui continueranno a transitare i treni. La stazione di Lambrate, collegata alla linea metropolitana M2, dista qualche centinaio di metri dallo scalo e affaccia da un lato su piazza Bottini (la piazza storica) e dall'altro su piazza Monte Titano (ambito su cui insistono il parcheggio dei bus e quello delle auto).

Lo scalo è localizzato in una parte di città oggetto di profonde trasformazioni che mostrano tendenze di segno opposto. Lo scalo è prossimo, infatti, ad alcuni edifici industriali dismessi riconvertiti con attività anche temporanee legate al design che hanno rappresentato un motivo di innovazione per Lambrate. Tuttavia lo scalo è anche parte di un sistema di aree che presentano diverse problematiche: aree ancor oggi dismesse (in via Bistolfi, in via Oslavia), cantieri in attesa di ripartire (Piani Integrati di Intervento de Nora e Giardini di Lambrate), aree in attesa di trasformazione (PRU Rubattino seconda fase), progetti ancora da confermare come quello di riconversione funzionale della Caserma, nuovi quartieri che hanno portato popolazione ma non hanno assolto completamente al contestuale bisogno di servizi di base (PRU Rubattino prima fase). A ovest della ferrovia in Città Studi, poi, ci sono situazioni che rendono lo scenario urbano incerto (possibili trasferimenti di Besta, Istituto dei Tumori e delle facoltà scientifiche dell'Università Statale).

Le discussioni fatte nel percorso di consultazione del Municipio confermano le seguenti *criticità principali* della zona:

Criticità relative alla mobilità:

- Traffico e viabilità congestionati in direzione est-ovest tra Lambrate e Città Studi e in direzione nord-sud, tra i quartieri Lambrate e Ortica (pochi fornci e di dimensioni non adeguate per il carico di traffico);
- Parcheggi interscambio insufficienti e connessioni non ottimali con i mezzi pubblici;
- Inquinamento acustico e assenza di dispositivi anti rumore nelle aree residenziali più vicine alla ferrovia;
- Assenza di connessioni ciclabili in direzione nord-sud tra i quartieri Feltre e Ortica.

Criticità relative ai servizi:

- Carenza di spazi pubblici aggregativi (nonostante la presenza di via Conte Rosso e di piazza Rimembranze);
- Carenza di servizi scolastici primari;
- Carenza e/o bassa qualità dei servizi commerciali di vicinato;
- Rischio di perdita dei centri di formazione e sanitari in Città Studi.

Criticità generali:

- Cesura tra i quartieri;
- Presenza di diverse aree ex produttive inattive e abbandonate;
- Presenza di cantieri in stallo e mancato avvio della realizzazione del Pru Rubattino seconda fase;
- Previsioni di insediamento di nuovi residenti a fronte di cantieri fermi e servizi insufficienti;
- Carenza di residenze per brevi periodi per studenti, parenti di degenti in visita, lavoratori;
- Usi impropri degli spazi inutilizzati (rifiuti, scritte vandaliche ed episodi di micro-criminalità)

2. INDIRIZZI PER IL PROGETTO

A fronte di ciò, il Consiglio di Municipio 3 auspica che il progetto per lo scalo Lambrate sia occasione per trattare le criticità sopra elencate e individua i seguenti temi da assumere come *linee guida*.

a. Visione di insieme, concorsi e priorità alla dimensione pubblica dell'intervento

Riprendendo le considerazioni in premessa, si ritiene necessario che il progetto per lo scalo di Lambrate

- sia inserito in una **visione di assieme che tenga conto** in primo luogo **del disegno del verde** di connessione tra Città Studi fino al Parco Forlanini e Parco Lambro e **del disegno dello spazio pubblico** tra Piazza Rimembranze, via Conte Rosso e il parco dell'Acqua nel quartiere Rubattino; e in secondo luogo **dell'assetto generale e delle funzioni dei quartieri Città Studi, Lambrate, Ortica e Rubattino**;
- che il Comune assuma la **regia pubblica** perché la riqualificazione dello scalo sia un'occasione per la città ma anche per trattare criticità e bisogni della zona;
- che il progetto sia l'esito di un **concorso pubblico** per garantire qualità dell'intervento e che, pertanto, al bando sia **allegato un documento preliminare alla progettazione**, redatto dal Comune che includa a livello locale dei contenuti della presente delibera;
- che il Comune garantisca nel processo di trasformazione opportuni **meccanismi e procedure per vincolare l'operatore a realizzare le opere pubbliche** (spazi aperti, interventi sulla mobilità) **prima o contestualmente, e non dopo, la realizzazione degli interventi privati**, al fine di prevenire e così evitare le pericolose e inaccettabili inadempienze degli operatori privati nel rispetto degli incarichi ricevuti. Ricordiamo che la cittadinanza del Municipio 3 sta ancora scontando gli indebiti ritardi nella realizzazione della II fase Rubattino anche per una scarsa attenzione da parte delle precedenti amministrazioni nel non aver posto vincoli sufficientemente stringenti agli operatori privati.

b. Riduzione della volumetria

A seguito dei sopralluoghi e di una valutazione critica delle esplorazioni progettuali elaborate nell'ambito dell'incarico di *FS Sistemi Urbani - Scali Vision* che hanno utilizzato le volumetrie indicate dall'AdP peraltro non ratificato (34.000 mq di SLP) e già oggetto di rilievi da parte del Consiglio di Zona 3, si ritiene che **tale volumetria in un'area con le caratteristiche morfologiche dello scalo Lambrate e gli ineludibili vincoli di distanza dal passaggio del treno e di quelli aeroportuali, sia decisamente insostenibile** e non conforme a quanto emerso dalle consultazioni con i cittadini e dalle esigenze del quartiere.

Si creerebbe, infatti, una densità di volumi e di popolazione insediata che non riteniamo compatibile né con il carico insediativo previsto nella zona dai Programmi Integrati di Intervento De Nora e Giardini di Lambrate, approvati e in attesa di realizzazione, né soprattutto con il carico di traffico che già ora appare problematico. A ciò si aggiunge la prossimità alle residenze degli ex-ferrovieri di via San Faustino che rimarrebbero interclusi tra gli edifici del PII De Nora e quelli dello scalo.

Si chiede dunque che la volumetria complessiva prevista per lo scalo di Lambrate, pari nell'AdP non ratificato a 34.000 mq di SLP, **sia ridotta in misura significativa e non inferiore al 30%** e che sia concentrarla a nord di via Crespi in modo da consentire un intervento rispettoso dei vincoli preposti e del contesto limitrofo quali le case dei ferrovieri e i campi sportivi presenti.

c. Una mobilità attenta alle esigenze attuali e future del quartiere.

Alla luce dei problemi legati al traffico di attraversamento elencati sopra, il progetto dello scalo deve essere l'occasione per trattare tali criticità **con soluzioni da valutarsi in sede tecnica** ma che non possono essere eluse.

Relativamente alla ***mobilità veicolare e ciclopedonale*** il Municipio richiede di:

- **realizzare un nuovo collegamento veicolare est-ovest tra Lambrate-Città Studi**, valutando la fattibilità e la localizzazione ottimale dei tracciati, salvaguardando la presenza dei servizi sportivi importanti per il quartiere;
- **migliorare il collegamento esistente Lambrate-Ortica** tra le vie Fraccaroli – San Faustino, in direzione nord-sud e quello su via Amadeo;
- **realizzare un percorso ciclabile nord-sud** in adiacenza del rilevato, verificando le connessioni con la rete esistente (da valutare se anche veicolare)

In termini di ***mobilità ciclopedonale*** sono da riqualificare tutti sottopassi della ferrovia che devono essere messi in sicurezza e resi ciclabili. Il percorso lungo il rilevato deve essere l'occasione di creare una circle line ciclabile a scala cittadina a ridosso rilevato. Un discorso a parte merita la Stazione di Lambrate che deve essere riqualificata dandole un nuovo ruolo di piazza di quartiere con recupero sociale e con la riqualificazione dell'attuale parcheggio in piazza Monte Titano

Inoltre, gli assi stradali via Porpora, Bassini e le vie Rombon, Viotti, Saccardo sono particolarmente sovraccarichi e necessitano di interventi per fluidificare la mobilità; mancano parcheggi di interscambio e va valutata la possibilità di realizzarne di nuovi in corrispondenza delle uscite della tangenziale o anche temporanei nello scalo.

d. Servizi per il quartiere e mix funzionale

Nell'area è necessario prevedere non tanto residenza, quanto soprattutto **servizi e funzioni pubbliche per soddisfare i bisogni dei residenti** attuali del quartiere, di quelli che potrebbero insediarsi con la realizzazione dei PII approvati e di popolazioni temporanee (dagli studenti ai visitatori), anche valorizzando le potenzialità seppure temporanee del Fuorisalone e la presenza di attività legate al design. Nella composizione funzionale dello scalo è **necessario prevedere funzioni pubbliche e/o servizi soprattutto al piano terra degli edifici** per evitare di avere recinti residenziali chiusi ma costruire porzioni di città permeabile a usi diversi.

Si segnalano le seguenti proposte emerse quali esigenze del quartiere:

Servizi scolastici e sociosanitari: asilo nido e scuola infanzia; servizi per disabili; centro benessere e piscina; servizi igienici.

Servizi commerciali e attività lavorative: spazi commerciali e luoghi aggregativi; spazi per attività temporanee (tipo mercato metropolitano, street market o punto ritrovo per GAS e attività di vendita di prodotti a KM0, manifestazioni florovivaistiche, mercato agricoltori); spazi per il co-working e attività legate all'architettura e al design, spazi per spin-off e start up; spazi per ciclo-officine.

Servizi culturali e ricreativi: auditorium di grande capienza; spazi sale prova per musicisti e artisti; servizi ricreativi in grado di valorizzare l'affaccio sulla ferrovia; museo del lavoro e dell'industria dell'automotive particolarmente importanti per Lambrate perché in continuità con la tradizione produttiva e industriale del quartiere.

e. Verde effettivamente fruibile e non frammentato.

Nella delibera di indirizzi del Consiglio Comunale si indica che negli scali almeno il 50% della superficie sarà destinata a verde. **Si chiede che tale quantità sia aumentata in relazione alla richiesta di riduzione delle volumetrie**, inoltre si ritiene che, per rispondere alle esigenze del quartiere, le aree a verde dello scalo Lambrate debbano avere le seguenti caratteristiche.

In merito *all'assetto* e al *tipo di vegetazione*:

- effettivamente **fruibili e accessibili** dai cittadini;
- con un **suolo permeabile** per garantire qualità ambientali e bacino di biodiversità;
- tendenzialmente **unitarie** e non frammentate (uno o due appezzamenti);
- **di facile manutenzione** per consentirne la buona qualità (es. aree prato con piantumazione diradata);
- dotate di **filari** lungo la ferrovia che funzionino come barriera acustica verde;
- in grado di garantire **relazioni con il contesto** e con le aree verdi limitrofe: preservando il campo sportivo realizzato dagli abitanti adiacenti; prevedendo un collegamento con l'area di San Faustino; stabilendo relazioni con il giardino botanico e con le aree sportive di via Valvassori Peroni;
- con un assetto che preveda una **connessione verde** che attraversi le aree adiacenti di futura trasformazione (PII De Nora e Giardini di Lambrate) e arrivi al Parco dell'Acqua a Rubattino.

In merito agli *usi*:

- adeguatamente **attrezzate con particolare attenzione al tema dello sport**, per rafforzare la vocazione ad area a servizi sportivi dell'ambito lungo via Valvassori Peroni;
- con presenza di orti didattici, murali e in generale di **attività fatte con il coinvolgimento di associazioni e abitanti** per rafforzare le forme di appropriazione.

c. Usi temporanei nell'edificio e nelle aree disponibili

A fronte di un processo di trasformazione che rischia di essere lungo, per attivare l'area e restituirla alla città si chiede di **iniziare a usare temporaneamente gli edifici esistenti e le aree libere anche in relazione al giardino condiviso di via San Faustino**.

La caratterizzazione dell'area e la bonifica sono condizioni pregiudiziali da attivare (anche con forme innovative, tipo fitodepurazione per alcuni ambiti) per rendere immediatamente utilizzabili le aree. Relativamente alla natura degli usi temporanei, l'area di Lambrate è da tempo uno dei poli del Fuorisalone e ha una consuetudine all'uso temporaneo legato al design e all'esposizione che può essere rafforzata e valorizzata.

In particolare il **deposito** esistente potrebbe essere mantenuto e utilizzato temporaneamente per: attività legate al design; attività di riuso di mobili (tipo garage market); ciclo-officine; attività varie di aggregazione e socialità (balera di quartiere); attività ricreative e legate al lavoro (start up, sale musica); attività commerciali e botteghe artigianali; attività di presidio e informazione ("casa del progetto partecipato dello scalo").

Le **aree libere** potrebbero essere utilizzate temporaneamente per funzioni legate a floricoltura (vivaio o mercato delle piante) ma anche per temporanei parcheggi auto.

Il **binario lungo il rilevato** della ferrovia con interventi contenuti potrebbe diventare una pista ciclabile che attraversa lo scalo nord-sud; un percorso pedonale o un primo asse del futuro parco.