DAGLI EX SCALI FERROVIARI
PARTE LA RIGENERAZIONE SOSTENIBILE DI MILANO
PROPOSTE PER IL DOCUMENTO DI INDIRIZZI DEL CONSIGLIO COMUNALE SUL RIUSO DELLE AREE OGGETTO DI ACCORDO DI PROGRAMMA

L'Accordo di Programma sugli ex scali ferroviari sarà l'occasione per una trasformazione della città di Milano. Una trasformazione che per dimensioni e localizzazioni assumerà un valore strategico paragonabile al prossimo Piano di governo del territorio. Una trasformazione che riguarda aree che per decenni hanno svolto una funzione pubblica di servizio alla collettività.

1.- IL FUTURO DELLA CITTÁ - Per questo motivo, è importante coniugare il significato generale di tali trasformazioni a una **visione di medio e lungo periodo circa il ruolo e le funzioni della città all'interno del sistema delle aree urbane nazionali ed europee**. Una visione capace di definire il ruolo di Milano nella competizione nazionale e internazionale, di consolidare i primati della città in numerosi campi d'attività, di rappresentare il luogo privilegiato dell'innovazione economica, sociale e ambientale, di città guida sui temi della mobilità sostenibile, dell'uso parsimonioso delle risorse pubbliche e naturali e del contrasto agli effetti dei cambiamenti climatici. Serve definire una visione della città e del suo territorio, anche nel rapporto con l'area metropolitana, che sappia guardare, sull'esempio di numerose città europee, ai prossimi venti anni almeno.
La Milano che vogliamo dovrà pertanto avere i caratteri di città sostenibile, internazionale, metropolitana, vivibile, inclusiva e accessibile. Una metropoli connessa al mondo e fortemente attrattiva, basata su infrastrutture e servizi per la mobilità collettiva a basso impatto, l'edilizia residenziale sociale, la rete dei parchi, le connessioni ecologiche, il sistema delle acque e la tutela delle aree agricole. Una città che punti alla rigenerazione urbana, al riuso dell'esistente e, in breve tempo, al consumo di suolo zero, consapevoli che le scelte strategiche in materia di pianificazione urbana e di infrastrutture avranno una ricaduta essenziale sullo sviluppo dell'intera città metropolitana.
L'intervento sugli scali ferroviari rappresenta una formidabile occasione di ricucire parti di città, favorire la mobilità collettiva e sostenibile, ricostruire infrastrutture verdi, generare un mix di funzioni e creare relazioni forti con l'area metropolitana milanese.
In questo percorso di creazione della Milano del futuro non si parte da zero, ma da un lavoro di analisi e di confronto durato diverso tempo. Ora si tratta di migliorare e aggiornare i contenuti dell'Accordo di Programma già presentato al consiglio comunale nella scorsa consiliatura e favorire un processo di reale partecipazione dei cittadini, delle istituzioni e degli attori locali per la formazione dei futuri contenuti
Il gruppo consiliare di "Sinistra X Milano" ha condiviso la scelta di procedere alla ridefinizione dell'AdP inerente il riuso degli scali ferroviari attraverso un percorso da

avviare con una delibera di consiglio comunale. Una delibera che dovrà contenere indirizzi puntuali per permettere di orientare nel tempo il lavoro dell'amministrazione comunale e, allo stesso tempo, per riprendere un dibattito partecipativo basato su idee e proposte da sottoporre a verifica puntuale.

2.- LA PARTECIPAZIONE E LE SUE FORME - Nel prendere atto delle esigenze amministrative, occorre anche considerare l'eccezionalità e l'unicità dell'occasione offerta di discutere del futuro della città attraverso l'Accordo di Programma di trasformazione degli ex scali ferroviari.
Per questo è necessario ripartire dal lavoro di ascolto già avviato nella precedente consiliatura delle istanze delle diverse realtà associative presenti sul territorio aggiornandole e avviando in questo modo un percorso di reale partecipazione rispetto alle scelte urbanistiche, aperto a tutte le rappresentanze cittadine compresi gli attori economici.
Un processo partecipativo organizzato e gestito direttamente dall'amministrazione comunale sull'esperienza del cosiddetto "dibattito pubblico".

Un **processo di partecipazione differenziato e strutturato**: di carattere generale sui grandi temi che definiranno la strategia di fondo delle trasformazioni e del loro rapporto con i diversi sistemi (della mobilità, del verde, della residenza eccetera), e di carattere più specifico capaci di mettere in campo veri e propri processi di progettazione partecipata relativamente all'attuazione dei diversi piani attuativi e su alcuni temi quali gli usi temporanei delle aree e dei servizi di natura locale.
Nel nuovo processo partecipativo sarà indispensabile il ruolo attivo dei municipi (in particolare durante la fase attuativa) e dei comuni della città metropolitana limitrofi alle aree degli ex scali.
Il processo di partecipazione dovrà allargare la platea degli attori coinvolgibili a partire dalle associazioni formali e informali, sino ad arrivare agli operatori del settore potenzialmente coinvolgibili.
Le linee guida, in relazione allo sviluppo temporale dell'accordo di programma e dei suoi piani di attuazione, dovranno anche contenere riferimenti alle forme di **informazione e partecipazione continua** che nel corso degli anni dovrà essere mantenuta e garantita.

3.- LA REGIA PUBBLICA DELL'OPERAZIONE URBANISTICA - Sarà compito dell'amministrazione comunale mantenere nel tempo la regia dell'operazione di trasformazione urbanistica per quanto riguarda in particolare la progettazione del sistema del verde e delle infrastrutture per la mobilità, a partire dalle esigenze complessive della città e dei quartieri coinvolti dalle trasformazioni e anche dalle possibili relazioni con l'area metropolitana milanese.
La **regia pubblica** dovrà garantire la predisposizione di uno schema direttore complessivo (masterplan), flessibile e capace di guidare le future trasformazioni, in particolare, del

sistema del verde e del trasporto pubblico locale, e di dare linee di indirizzo precise per orientare ~~sia~~ i progetti specifici delle sette aree che potranno essere sviluppati anche da operatori diversi e in tempi differenti.
Tale regia pubblica dovrà avvalersi delle professionalità presenti nella macchina comunale e ricercare la collaborazione con il sistema delle competenze delle università milanesi.

4.- IL RUOLO DEL NUOVO CONSIGLIO COMUNALE - Il rapporto "pubblico-privato" all'interno dell'Accordo di programma dovrà necessariamente assumere il contributo politico e di merito che il nuovo consiglio comunale saprà dare nella delibera di indirizzi, anche per quanto concerne l'entità delle trasformazioni, le utilità per la città e l'entità delle plusvalenze.

5.- LE QUANTITÁ E LA QUALITÁ DELLE TRASFORMAZIONI URBANE - Attorno ai nodi del sistema infrastrutturale, andrà prevista e rafforzata la presenza di funzioni generatrici di elevata domanda di mobilità su scala metropolitana (oggi prevalentemente caratterizzata dall'uso del mezzo privato), in modo tale che tali funzioni possano avvalersi della formidabile accessibilità delle aree oggetto di trasformazione, consentendo un bilancio finale integrato e complessivo per quanto concerne l'impatto ambientale dell'AdP.
A prescindere dalle discussioni in merito alle quantità edificatorie che verranno definite, l'Accordo di programma deve prendere atto dell'attuale eccesso di offerta edificatoria esistente in città (da Pgt vigente e da quella in fase di realizzazione), in quantità decisamente superiori alla domanda fiaccata dalla crisi.
Preso atto di ciò, consapevoli dei risultati già raggiunti, la salvaguardia e il recupero di spazi liberi da edificazioni deve essere un importante indirizzo politico per la riscrittura del nuovo Accordo.
Non si tratta solo di quantità edificatorie, ma anche di ridefinizione nell'AdP di un nuovo **mix funzionale** all'interno delle aree, prevedendo, ad esempio, spazi importanti (e distribuiti in tutte o quasi tutte le aree) per le forme innovative di produzione manifatturiera e di artigianato creativo già presenti in città e, per la residenza, di un adeguato mix di residenza tradizionale e di differenti forme di edilizia sociale. Il riuso degli ex scali ferroviari dovrà anche costituire l'occasione per sperimentare forme avanzate di coesistenza tra diverse tipologie abitative.

6.- RAFFORZARE IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - La regia pubblica dell'operazione dovrà manifestarsi in particolare in materia di **rafforzamento del trasporto pubblico locale**: la riconversione delle aree degli ex scali deve costituire un volano straordinario per un intervento strutturale in materia di mobilità, che sappia coniugare la mobilità metropolitana con la connessione con il sistema dei trasporti pubblici regionali. Quello del rafforzamento del trasporto pubblico locale è un nodo fondamentale del futuro Accordo di programma.

Un supplemento di analisi e di proposta dovrà essere svolto per quanto concerne la possibilità di razionalizzazione, anche attraverso l'AdP e della sua attuazione, dell'attuale sistema del trasporto delle merci in città e nell'area metropolitana limitrofa.
I contenuti della proposta di Piano urbano della mobilità sostenibile in rapporto alla rifunzionalizzazione delle aree degli ex scali ferroviari, rappresentano un importante punto di riferimento, in particolare per quanto concerne l'aumento del numero delle nuove fermate dell'attuale configurazione del trasporto pubblico locale.
L'obiettivo finale, come peraltro è stato negli ultimi cinque anni, è il rafforzamento del trasporto collettivo e della mobilità sostenibile e la riduzione del traffico automobilistico privato.
Le linee guida del consiglio comunale dovranno rivolgere a regione Lombardia un esplicito invito ad abbandonare un ruolo di inattività e invece assumere un ruolo istituzionale positivo per affrontare i nodi irrisolti dell'area metropolitana milanese e dell'area regionale lombarda.

7. - USI TEMPORANEI DELLE AREE - Considerati i tempi lunghi delle operazioni di trasformazione delle aree degli ex scali ferroviari, è indispensabile, anche sulla scorta delle migliori esperienze europee, restituire alla città, in forma temporanea, parte delle aree coinvolte per gli usi pubblici individuati nella fase di partecipazione. Parallelamente, quindi, all'avvio delle procedure di caratterizzazione delle aree da bonificare e della loro messa in sicurezza, là dove possibile, dovranno essere realizzati progetti di **riuso temporaneo**, a basso costo, di aree (e anche di edifici) da **restituire alla città in tempi brevissimi sottoforma, ad esempio, di aree verdi, spazi per lo svolgimento di eventi e manifestazioni varie.** Nello specifico, l'attenzione dell'amministrazione comunale dovrà concentrarsi nell'individuazione e realizzazione immediata di spazi verdi significativi e simbolici frutto delle proposte dei cittadini all'interno del processo di partecipazione dei prossimi mesi e dei prossimi anni. (vedi progetto "Rotaie verdi" del Wwf e altri).

8.- ANALISI E VALUTAZIONE AMBIENTALE - Contemporaneamente al processo di partecipazione, l'amministrazione comunale dovrà predisporre uno strumento di verifica degli **effetti ambientali complessivi e specifici** (di ciascuna delle sette aree) delle scelte urbanistiche connesse all'Accordo di programma e alla sua attuazione nel tempo. Si tratta di uno strumento che dovrà permettere di stimare e poi misurare nel tempo gli effetti delle scelte urbanistiche dell'AdP e di agire per ridurre il carico ambientale complessivo indotto.

9.- VERIFICARE NEL TEMPO IL CONFRONTO "PUBBLICO-PRIVATO" - Compito del consiglio comunale sarà anche quello di verificare nei prossimi mesi l'andamento del confronto tra l'amministrazione comunale e la proprietà delle aree, a partire dalla delibera di approvazione e la sua stesura definitiva.

10.- FORME PUBBLICHE DI PROGETTAZIONE - Le linee guida del consiglio comunale dovranno contenere un esplicito riferimento al ricorso alle **forme di evidenza pubblica per la progettazione urbanistica generale e di dettaglio** (piani attuativi), capaci di garantire qualità del prodotto urbanistico ed edilizio, concorrenzialità tra gli operatori, trasparenza amministrativa e innovazione procedurale.

11.- QUARTIERI SOSTENIBILI E INTELLIGENTI

I quartieri che sorgeranno in virtù delle scelte dei futuri piani di attuazione dovranno caratterizzarsi per l'alto grado di sostenibilità ambientale delle realizzazioni e per le dotazioni tecnologiche intelligenti degli spazi e delle strutture pubbliche. Dovranno cioè essere quartieri generalmente liberi dalle auto (*car free*) e dotati di illuminazione pubblica integrata con dispostivi di monitoraggio ambientale (emissioni in atmosfera), di sicurezza urbana, di controllo dei flussi di mobilità e sosta, dotazioni wi-fi, eccetera. Gli edifici dovranno essere a consumo quasi zero di energia (NZEB), a emissioni zero di CO_2 e dotati di dispositivi e tecniche per la gestione sostenibile delle risorse idriche.

CONCLUSIONI

Le linee guida del Consiglio comunale dovranno pertanto contenere espliciti riferimenti ai seguenti punti:

1.- Visione della città per i prossimi venti-trentanni.
2.- Indicazioni circa le modalità di partecipazione dei cittadini e degli attori locali che dovrà essere (differenziata in base agli obiettivi e continua nel tempo).
3.- Garanzia della regia pubblica delle diverse fasi dell'operazione di trasformazione urbanistica.
4.- I ruoli specifici del nuovo consiglio comunale e dei Municipi nella definizione dell'Accordo di programma e delle successive fasi attuative
5.- Garantire un adeguato mix funzionale delle trasformazioni nelle diverse aree coinvolte.
6.- Rafforzare il trasporto pubblico locale nella logica della proposta di PUMS.
7.- Realizzare in tempi brevi interventi per l'uso temporaneo delle aree.
8.- Predisporre un strumento di analisi e valutazione degli effetti ambientali delle scelte complessive e specifiche dell'Accordo di programma.
9.- Verificare nel tempo il confronto sul nuovo Accordo di programma.
10.- Garantire forma di evidenza pubblica delle procedure di progettazione.
11.- Quartieri sostenibili e intelligenti.