

BOZZA 21.04.2017

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

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

Premesso che

- il Consiglio Comunale lo scorso novembre ha approvato con deliberazione 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;
- Sistemi Urbani, a dicembre 2016, ha organizzato tre giorni di dibattito sul tema aperti alla cittadinanza a cui hanno partecipato più di 2.000 persone e ha dato incarico a 5 gruppi multidisciplinari di produrre esplorazioni progettuali per visualizzare implicazioni, effetti e conseguenze delle trasformazioni;
- le Commissioni Consiliari comunali Urbanistica e Mobilità si sono riunite con incontri, aperti ai cittadini, per discutere dei temi implicati (mobilità, servizi, funzioni);
- 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 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 Maran, dei presidenti delle Commissioni Consiliari Urbanistica e Mobilità, del gruppo di lavoro del Politecnico 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;
- *Messa on line* sul sito del Municipio dei documenti informativi elencati di notar;
- Richiesta di compilazione di una scheda di consultazione, messa on line sul sito del Municipio e inviata all'indirizzario del Municipio 3 con le quali sono state raccolte indicazioni e commenti inerenti criticità dell'area, barriere/connessioni, natura del verde, funzioni, usi temporanei;
- *Sopralluogo aperto ai cittadini* nella mattina del 04.03.17 per conoscere "da dentro" l'area dello scalo Lambrate
- *Un secondo incontro pubblico*, che si è tenuto il 17.03.17 in Sala Consiliare in cui si è proposta una lettura di sintesi delle schede pervenute e se ne è discusso con i cittadini presenti;
- *Un terzo incontro pubblico*, tenutosi 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.

Tutto ciò premesso,
il Consiglio di Municipio 3 elabora il seguente documento di indirizzo.

LINEE GUIDA PER LO SCALO LAMBRATE

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, e affaccia sulla piazza Bottini (la piazza storica) da un lato e su piazza Monte Titano dall'altro (ambito su cui insistono il parcheggio dei bus e 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; ma 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 (PII 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 (PRU Rubattino, prima fase) che hanno portato popolazione ma non hanno assolto completamente al contestuale bisogno di servizi di base. A ovest della ferrovia, poi, ci sono alcune situazioni che rendono lo scenario urbano incerto (trasferimento Besta e Istituto dei Tumori e trasferimento delle facoltà scientifiche dell'università Statale in Città Studi).

Il lavoro di ascolto svolto nel 2013 dal Politecnico di Milano insieme alle discussioni fatte nel percorso di consultazione del Municipio confermano le seguenti criticità principali della zona:

criticità relative alla mobilità

- Traffico e viabilità congestionata - attraversamento critico est ovest
- Manca connessione adeguata Lambrate-ortica
- Parcheggi interscambio insufficienti il problema delle auto che uscite dalla tangenziale cercano un varco verso il centro città, difficilmente raggiungibile attraverso i mezzi pubblici, che in questa area si riducono ad un paio di linee di tram (capolinea in piazza Rimembranze) e una di bus;
- Inquinamento acustico
- assenza dispositivi anti rumore
- assenza di una ciclabile nord sud

criticità relative ai servizi

- Assenza spazio pubblico catalizzatore, nonostante sistemazione conte rosso e prossima p.zza rimembranze
- Carenza servizi scolastici primari
- Carenza/qualità servizi commerciali di vicinato
- Perdita centri formazione e assistenza città studi

criticità generali

- Usi impropri spazi in disuso (Rifiuti abbandonati, sporcizia e tags microcriminalità)
- Cesura tra i quartieri
- Aree ex produttive abbandonate
- Cantieri nuovi edifici fermi, pru rubattino incompleto
- rischi di numero elevato di nuovi residenti di popolazione insediata
- Assenza residenze per brevi periodi city users

2. INDIRIZZI PER IL PROGETTO

A fronte di ciò, si auspica che il progetto per lo scalo sia occasione per trattare le criticità sopra elencate e si individuano i seguenti temi da assumere come linee guida.

a. Un verde effettivamente fruibile e non frammentato

Nella delibera di indirizzi di CC si indica che negli scali almeno il 50% della superficie sarà destinata a verde. Oltre alla quantità prevista, per rispondere alle esigenze del quartiere le aree a verde dello scalo Lambrate dovranno avere le seguenti caratteristiche.

In merito all'assetto e al tipo di vegetazione:

- effettivamente fruibili; suolo prevalentemente 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 come al Parco Nord, con piantumazione diradata); dotate di un filare lungo la ferrovia che funzioni come barriera acustica verde;
- in grado di garantire relazioni con il contesto e con le aree verdi limitrofe (preservare elementi "spontanei" del campo sportivo realizzato dagli abitanti adiacenti; prevedere un collegamento con l'area di San Faustino; stabilire relazioni con il giardino botanico e con le aree sportive di via valvassori peroni);
- con un assetto che tenga conto di una connessione verde che attraversi i PII e arrivi al parco dell'acqua...

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 da affidare
- oggetto di forme di appropriazione anche con il coinvolgimento di associazioni e abitanti come accade in situazioni analoghe a Lambrate Ortica (ad esempio predisponendo dei murali)

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

A fronte dei molteplici problemi indicati legati al traffico di attraversamento, il progetto dello scalo deve essere l'occasione per trattare questi temi, attraverso soluzioni diverse da valutarsi in sede tecnica ma che non possono essere elusi.

In termini di viabilità si ribadiscono i seguenti punti critici da trattare attraverso nuovi collegamenti e/o attraverso il miglioramento di esistenti:

- migliorare il collegamento Lambrate-Ortica tra le vie Fraccaroli — S.Faustino, in direzione nord-sud e quello esistente su via Amadeo;
- nuova collegamento viabilistico est-ovest tra Lambrate - Città Studi, valutando la fattibilità e la localizzazione ottimale di un percorso che colleghi via Crespi e via valvassori Peroni;
- un tragitto nord - sud ciclabile (da valutare se anche veicolare) in adiacenza del rilevato, verificando le connessioni con la rete esistente;

Sono assi stradali particolarmente sovraccarichi per i quali occorre fluidificare la mobilità

- gli assi via Porpora - Bassini e le vie Rombon, Viotti, Saccardo;
- Parcheggi realizzarne di nuovi corrispondenza uscita tangenziale, anche temporanei nello scalo

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

c. Non solo residenza ma servizi per il quartiere e mix funzionale

Nell'area è opportuno prevedere non solo residenza ma anche servizi e funzioni pubbliche, per soddisfare i bisogni dei residenti attuali del quartiere, di quelli che potrebbero arrivare e di popolazioni temporanee (dagli studenti ai visitatori), anche valorizzando le potenzialità seppure temporanee del Fuorisalone e la presenza di attività legate al design. A questo fine nella composizione funzionale dello scalo è opportuno prevedere mix funzionale: non solo residenza ma funzioni pubbliche e/o servizi al piano terra degli edifici per evitare di avere recinti residenziali chiusi ma di costruire porzioni di città permeabile ad 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 KMO, manifestazioni florovivaistiche, mercato agricoltori)
- spazi per il co-working e attività legate all'architettura e al design
- spazi per ciclo-officine

servizi culturali e ricreativi

- auditorium di grande capienza
- spazi sale prova per musicisti e artisti
- Museo del lavoro e della storia dell'automotive: non solo luogo della memoria ma luogo di elaborazione e produzione in continuità con la tradizione produttiva e industriale del quartiere - Servizi ricreativi in grado di valorizzare l'affaccio sulla ferrovia

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 immediatamente (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.

Il deposito potrebbe essere utilizzato temporaneamente per:

- attività legate al design;
- attività di riuso di mobili (tipo garage market)
- ciclo-officine
- attività varie di aggregazione e socialità

- Start up
- Sale musica
- Balera di quartiere
- attività commerciali e botteghe artigianali
- casa del progetto partecipato dello scalo

le aree libere potrebbero essere utilizzate temporaneamente per:

- funzioni legate a floricoltura (Vivaio - mercato delle piante)
- ma anche per temporanei parcheggio 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 una primo asse del futuro parco.

d. 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 ritiene necessario e opportuno ridurre sensibilmente la volumetria prevista e concentrarla a nord di via Crespi per garantire la fattibilità dell'operazione e la sua qualità.

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

Infine 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 che da Città Studi arriva fino al Parco Forlanini e Parco Lambro, tenendo conto anche del giardino condiviso di via San Faustino e del disegno dello spazio pubblico tra Rimembranze Conte Rosso e quartiere Rubattino; e in secondo luogo delle previsioni funzionali di quello che accadrà nelle limitrofe aree nelle quali sono previsti trasferimenti;
- che il Comune si faccia garante della 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 tenga conto, 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 di edilizia residenziale, 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.