



Un progetto per gli scali ferroviari milanesi

Negli ultimi decenni la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse è stata al centro del dibattito e della sperimentazione in molte città europee, che hanno affrontato il problema di un rinnovato rapporto tra infrastrutture e città come occasione per un significativo innalzamento della qualità ambientale urbana, con processi di rinnovo funzionale e di riqualificazione ambientale estesi a intere parti di città.

Decisamente più critica la realtà nel contesto milanese che solo oggi, dopo oltre trent'anni di programmi, proposte e progetti ineffettuali, sembra finalmente registrare l'avvio del processo di riqualificazione degli scali ferroviari dismessi: più di 120 ha di superficie, una dimensione paragonabili a quelle di pochi altri esempi europei, collocata in ambiti centrali e nevralgici della struttura urbana, con un potenziale notevole sotto il profilo della riqualificazione ambientale dell'intera città.

A valle di diversi e complessi passaggi negoziali tra i tre soggetti interessati - Comune di Milano, Ferrovie dello Stato e Regione Lombardia -, la messa a punto dei contenuti strategici dell'intervento di riqualificazione sembra oggi prospettiva concreta: i termini dell'Accordo di Programma sono in gran parte definiti e si attende a breve una delibera. Ma anche a valle di tale Accordo, la grande scala dell'intervento, la collocazione a rete delle aree e le implicazioni sul sistema della mobilità, la compresenza di diversi attori e interessi nel processo, l'elevato rischio economico che essa implica, prospettano l'avvio di un processo non semplice e certamente dilatato nel tempo, che apre a molti interrogativi circa gli strumenti procedurali, le forme societarie e le modalità di alienazione/cessione delle aree, gli operatori disponibili all'investimento, la consistenza della domanda reale. E ancora, la flessibilità degli strumenti

attuativi, i ruoli degli operatori pubblici e privati, l'effettiva tempistica per la restituzione delle aree alla fruizione collettiva.

Sono questi i temi al centro del Seminario *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*, tenutosi al Politecnico di Milano lo scorso lunedì 20 aprile, una iniziativa promossa dall'Unità di Ricerca *Governance, progetto e valorizzazione dell'ambiente costruito* del Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito ABC del Politecnico di Milano, coordinata dalla Prof. Elena Mussinelli, in collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani DASTU e con il patrocinio della Società Italiana della Tecnologia dell'Architettura-SITdA.

Un primo snodo della riflessione ha focalizzato le più significative determinanti e criticità del processo di riqualificazione ambientale e fruitiva degli scali, in connessione con gli obiettivi di riassetto infrastrutturale e di redistribuzione delle grandi funzioni urbane nel quadro delle nuove geografie della città metropolitana (Mussinelli). Gli scali costituiscono ancora "esternalità negative" che richiedono interventi di reinfrastrutturazione e investimenti, per restituire qualità - anche progettuale - ad ambiti che oggi si configurano come centrali solo sotto il profilo strettamente localizzativo (Camagni). Il ruolo delle politiche pubbliche appare quindi strategico - anche in considerazione di un contesto socioeconomico molto mutato rispetto a dieci, quindici anni fa - per definire una possibile strategia spazio-temporale che dia forma a uno "schema direttore", articolando priorità, tempi e requisiti degli interventi sotto i profili delle funzioni collettive e delle prestazioni ambientali (Pasqui). Rilevanti poi gli aspetti relativi al controllo della qualità del progetto lungo le diverse fasi e scale del processo attuativo, per garantire degli esiti formali, funzionali e ambientali, anche valutando la possibilità di ricorrere allo strumento concorsuale per l'elaborazione delle proposte (Montedoro).

Una prospettiva strategica di riqualificazione non può prescindere dalla messa in atto di pratiche di ascolto delle aspettative sociali che emergono negli intorno locali interessati dai processi di riassetto morfologico e funzionale degli scali ferroviari (Fior, Giudici). Con una fattibilità da costruire quindi a due livelli: quello dell'Accordo di programma tra i soggetti coinvolti (Comune di Milano, FS

Sistemi Urbani e Regione Lombardia), per determinare la destinazione delle plusvalenze generate dalla riqualificazione; e quello di un dimensionamento delle nuove quantità edificatorie sostenibile in rapporto al mercato ed equilibrato in termini di articolazione dei mix funzionali (Granato). In questo senso la corretta gestione dei fattori “tempo” e “qualità” svolge un ruolo certamente decisivo nella prefigurazione di scenari effettivamente in grado di intercettare la domanda e di attrarre investitori finanziari e operatori immobiliari che tendono a confrontarsi con un mercato di tipo globale e fortemente competitivo (Celani).

Gli scenari negoziali tra pubblico e privato in merito a quantità e qualità delle trasformazioni vanno inoltre correttamente collocati nel quadro nella nascente dimensione metropolitana della città di Milano, che registra la presenza di oltre 5 milioni di mq di aree dismesse il cui futuro è ancora da delineare. Per riconoscere una diversa e più articolata geografia delle opportunità localizzative delle grandi funzioni urbane entro la quale valorizzare la centralità strategica degli scali ferroviari per la costruzione di una nuova “idea di città pubblica” e per rappresentarvi le sue nuove istituzioni (Castaldo).

L’interesse dell’Amministrazione milanese alla sottoscrizione dell’Accordo di programma si riconferma proprio nella prospettiva della “città pubblica”, con obiettivi rivolti alla bonifica e alla riqualificazione degli scali ma anche degli ambiti urbani circostanti, alla costruzione di quote significative di edilizia sociale (circa 2.600 nuovi alloggi), e alla realizzazione di un rilevante sistema di aree verdi per circa 600.000 mq. La tempistica programmata risulta relativamente contenuta, con l’ipotesi di 12 mesi per i piani attuativi e di altri 6 mesi per arrivare alla stipula delle convenzioni (Tancredi). Riconferma il proprio interesse anche FS Sistemi Urbani, i cui obiettivi si orientano al reimpiego delle plusvalenze per interventi di reinfrastrutturazione e potenziamento del nodo milanese; entro uno scenario di priorità trasportistiche da condividere con la pubblica amministrazione proprio attraverso la messa a punto dei contenuti dell’Accordo di programma (Leopardi).

Restano in ogni caso aperte alcune criticità sul piano ambientale: in primis quelle relative alle bonifiche (e al loro costo), ma anche quelle correlate alla definizione di standard e criteri di intervento che orientino gli esiti delle trasformazioni a una nuova qualità dell’ambiente urbano, anche nel quadro delle connessioni e delle reti ecologiche di scala vasta (Bisogni).

E infine i vincoli e le opportunità rintracciabili nei profili amministrativi, dovendosi ancora precisare se l'attuazione degli interventi opererà in variante o meno alla pianificazione vigente e quali siano le condizioni di fattibilità procedurale di eventuali "usi temporanei". La lunga prospettiva temporale della trasformazione, infine, che va ben oltre l'arco decennale di coerenza dello strumento pianificatorio conformativo, suggerisce l'adozione di una strategia di "manutenzione continua e programmata" la cui gestione sia affidata a un qualificato Collegio di Vigilanza (Bazzani).

Nota a valle del Seminario "Un progetto per gli scali ferroviari milanesi" tenutosi lunedì 20 aprile 2015, presso il Politecnico di Milano.

L'iniziativa è stata promossa in collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani DASTU e con il patrocinio della Società Italiana della Tecnologia dell'Architettura SITdA, nell'ambito dei Seminari di Cultura tecnologica della progettazione organizzati dell'unità di ricerca "Governance, progetto e valorizzazione dell'ambiente costruito" del Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito ABC.

Relazioni

La rilevanza ambientale degli scali ferroviari, Elena Mussinelli, Dipartimento ABC, Politecnico di Milano

Benefici collettivi e oneri economici, Roberto Camagni, Dipartimento ABC, Politecnico di Milano
Politiche e strumenti per le trasformazioni, Gabriele Pasqui, Dipartimento DASTU, Politecnico di Milano

Tem e progetti per la riqualificazione, Laura Montedoro, Dipartimento DASTU, Politecnico di Milano

Ricerche

Le aspettative sociali, Marika Fior, Diana Giudici, Dipartimento DASTU, Politecnico di Milano

Scenari di fattibilità, Adriana Granato, Dipartimento ABC, Politecnico di Milano

Il ruolo degli operatori immobiliari, Alberto Celani, Dipartimento ABC, Politecnico di Milano

Gli scali nel contesto della Città Metropolitana, Giovanni Castaldo, Dipartimento ABC, Politecnico di Milano

Interventi di

Giancarlo Tancredi, Comune di Milano

Carlo De Vito, FS Sistemi Urbani

Luca Bisogni, Nuova Qualità Ambientale srl

Alessandra Bazzani, Studio Legale Amministrativisti Associati