

L'occasione mancata degli scali ferroviari abbandonati

Il Report: la riqualificazione di zone abbandonate per far rinascere le città P. 10-11

Scali Fs, quel treno perso da Milano e dall'Italia

● **Bocciato l'accordo per riqualificare sette aree dismesse privilegiando spazi pubblici e verde: ecco perché era unico**

Dopo Expo, Milano ha perso un treno. La riqualificazione di 120 ettari in sette ex scali ferroviari, dismessi ma profondamente radicati in città, non verrà portata a casa entro il mandato della giunta Pisapia, dopo la rocambolesca e burrascosa seconda bocciatura dell'Accordo di programma necessario da parte del Consiglio comunale grazie a un'inedita alleanza tra centro-destra risorto (con la Lega che insorge

Adriana Comaschi

contro un testo sottoscritto dal presidente della Regione Maroni), Movimento 5 stelle e alcuni consiglieri di sinistra. Tutto da rifare, con la futura amministrazione. Un dato che rendere ancora più urgente capire quale sarà la guida della metropoli meneghina per i prossimi anni. Perché quella saltata non è - non era - un'operazione dalla valenza solo locale, ma «il più grande progetto di rigenerazione urbana in Italia», come ricordava l'assessore all'Urbanistica Alessandro Balducci. Un buon metro di misura insomma per valutare quanto la cultura del consumo zero di suolo e della rigenerazione urbana abbia davvero preso piede in Italia, e di quali siano le tante, troppe difficoltà a cui va incontro.

Alla riconquista di queste aree dismesse si prova ad andare già con la giunta Moratti: per acquisire nuo-

vi spazi, anche molto centrali, e limitare degrado e abbandono. L'amministrazione Pisapia decide di non azzerare la bozza di accordo con le Ferrovie, ma di correggerne l'impostazione (a seguire la partita, fino alle sue dimissioni in polemica su un'altra delibera, l'allora titolare dell'Urbanistica e vice sindaco Ada De Cesaris), anzitutto con la riduzione dell'edificabilità massima da 1 milione di metri quadri a 674 mila e con l'aumento considerevole dei "benefit" per il Comune: vedi gli 80 milioni per la riqualificazione e la riconnessione degli scali con il tessuto urbano circostante, i 50 milioni per il sistema ferroviario e in prospettiva il 50% delle plusvalenze ottenute dalle Ferrovie con la valorizzazione delle aree. E poi ci sono quei 525 mila metri quadri di verde che potrebbero ridare fiato e identità alla città.

Dopo la firma di Regione e Fs e l'approvazione in giunta il 22 settembre la strada sembra in discesa. Ma il diavolo, si sa, si nasconde nei dettagli. Un primo voto in Consiglio comunale saltò per mancanza del numero legale, dopo S. Ambrogio lo stop, complici alcune assenze pesa il 'no' di cinque consiglieri dell'area di aggiornata - Basilio Rizzo e Anita Sonego, arrivati da Rifondazione nel-

la lista Sinistra per Pisapia, il socialista Roberto Biscardini, l'Idv Raffaele Grassi, il radicale Marco Cappato. Troppo bassa la quota di alloggi sociali, scarsa la discussione con i consiglieri prima del voto, le motivazioni non leniscono lo choc di un esito non previsto. Il sindaco Giuliano Pisapia stigmatizza meccanismi e assenze che hanno portato questo brutta sorpresa e lavora per ripresentare la delibera. Damiano Di Simine, che fino a ottobre come guida di Legambiente in Lombardia ha monitorato tutto l'iter del provvedimento, profetizza però il peggio - «il clima è già surriscaldato dalla campagna elettorale» -, lamentando anche una mancata condivisione del possibile traguardo con la città, «c'è poca consapevolezza di quanto sta accadendo».

Una montagna di emendamenti

Vero è che i giochi sembrano fatti, e invece. Alla seconda seduta di Consiglio i "dissidenti" della maggioranza rimangono tali, l'opposizione intravede la possibilità di sfilare dalle mani del sindaco un trofeo ambito e non se la lascia sfuggire seppellendo il voto sotto una montagna di emendamenti, affrontati in una maratona da 31 ore che questa volta Pisapia segue di persona, i con-

siglieri di Sel e Pd rimangono in aula fino all'ultimo ma non basta: il testo non passa, viene cancellato un progetto a cui alcuni funzionari in Comune lavorano nelle sue varie versioni da una decina d'anni. Il sindaco allarga le braccia, «un'ostruzionismo miope che danneggia la città». Mariastella Gelmini canta vittoria, il segretario metropolitano del Pd Pietro Bussolati cerca di guardare avanti, «hanno prevalso l'ostruzionismo, l'irresponsabilità e il sadismo delle destre, dei 5Stelle e di una parte della sinistra. Sono certo che i milanesi ne terranno conto alle urne». «È una grande perdita che ipoteca il futuro di Milano, così diventerà una città per affari e non per vivere. Senza il polmone verde che quegli spazi potevano garantire rischia di soffocare - commenta amara Luciana Pisciotto,

già guida dell'Unità di Neuropsicologia Infanzia e Adolescenza del Policlinico, esponente di quelle associazioni che sul progetto si sono fatte sentire con proposte concrete - è come se non contasse il benessere quotidiano, la possibilità di socializzare in spazi pubblici».

Il nodo dei rapporti con i privati

A certificare l'unicità di quanto perduto è poi Federico Oliva, architetto e docente di Urbanistica al Politecnico di Milano, allievo di Giuseppe Campos Venuti: «Gli accordi si possono sempre migliorare ma in Italia questo rappresentava il massimo ottenu-

to da un'amministrazione nel confronto con le Ferrovie - che sono un'azienda pubblica ma strutturata come una privata -, in termini di servizi e bene-

fit». Non a caso appunto la contrattazione ha richiesto anni, permettendo di superare quello che per Oliva è l'«errore» che grava sulle operazioni di riqualificazione in Italia, grandi e piccole. «Il valore messo a bilancio per queste aree dalle aziende che dismettono - spiega - ha prodotto una selezione verso l'alto dal punto di vista del valore immobiliare», orientando l'edilizia nata dalla partnership con i privati verso alloggi che «spesso se non quasi mai non risultano in linea con le reali esigenze del territorio. Questa linea che chiamerei privatistico-convenzionata crea dunque problemi, a cui bisognerebbe ovviare con una legge - avverte -, la politica finora non l'ha voluta. Senza contare che non abbiamo ancora una legge nazionale sull'urbanistica, avendo delegato alle Regioni con il risultato di trovarci con venti legislazioni diverse».

L'urbanista Oliva: «Serve una legge per rivedere gli accordi con i privati»

Cancellato il lavoro che per qualcuno era di dieci anni. Pisapia: «Ostruzionismo che danneggia la città»

Un tratto dello scalo di Porta Romana.

Un'area dismessa a ridosso del centro di Milano.

FOTO: CONTRASTO



Inumeri

L'operazione sui sette ex scali ferroviari milanesi

120

Gli ettari interessati

Questa l'estensione complessiva delle sette aree ferroviarie da riqualificare, oggetto della bozza di accordo di programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia, Ferrovie approvato dalla giunta Pisapia lo scorso 22 settembre. Gli scali coinvolti: Farini, Greco-Breda, San Cristoforo, Lambrate, Rogoredo e i centralissimi Porta Romana e Porta Genova.

0,65%

L'indice di edificabilità

Questa la percentuale su metro quadro su cui si era chiuso l'accordo, con una riduzione significativa rispetto all'1% ipotizzato nella prima versione dell'accordo, discusso ancora all'epoca della giunta Moratti. Per quel che riguarda gli alloggi, l'accordo siglato dalla giunta Pisapia prevedeva una quota di 26 mila abitazioni di edilizia sociale.

57%

la quota per usi pubblici

L'accordo destinava a nuovi spazi pubblici e di uso pubblico 590.000 metri quadrati, di cui 525.000 nello specifico a verde, con circa 10 chilometri di nuove piste ciclopedonali. In particolare l'area di San Cristoforo avrebbe rivestito una funzione ecologica e sociale, integralmente destinata a parco e funzioni connesse.

80

I milioni di euro al Comune

Previsti anche 80 milioni di contributi aggiuntivi - 60 milioni per la trasformazione dello Scalo Farini e 20 milioni per Scalo Romana - necessari per la realizzazione di opere di accessibilità e riconnessione delle aree interessate, per interventi di mitigazione e riqualificazione paesaggistica in corrispondenza delle linee ferroviarie ancora attive.

50

I milioni per il sistema ferroviario

L'Accordo genera risorse destinate a interventi ferroviari pari a 50 milioni di euro, a cui si aggiungevano -peculiarità non riscontrata in altri accordi conclusi dalle Ferrovie su proprie aree dismesse - eventuali ulteriori risorse finanziarie ad esito delle alienazioni delle aree e degli effettivi ricavi (pari al 50% delle plusvalenze).

22.000

I nuovi posti di lavoro previsti

Una stima delle ricadute dell'Accordo prevedeva 22 nuovi posti di lavoro: 7 mila nella fase di attuazione dei lavori, oltre ad altri 15 mila di personale impiegato nei servizi che sarebbero nati nelle aree recuperate. Anche sotto questo versante dunque una grande occasione sfumata, dopo quattro anni di perfezionamento su una bozza di cui si discuteva da 10 anni.

Noi e gli altri Paesi

Quei parchi nella Ruhr nati su terreni «senza valore»

Un diverso meccanismo di cessione delle aree e di bonifica dà grandi vantaggi alla Germania

1

Così si possono creare nuovi giardini

Ancora il professor Federico Oliva spiega i differenti meccanismi di riqualificazione di aree dismesse in Germania, dove ad esempio nel bacino industriale della Ruhr (uno dei più inquinati d'Europa) sono stati fatti accordi, tale per cui le grandi aziende che li hanno prodotto per decenni hanno ritenuto di poter rinunciare al valore delle aree possedute, dando così la possibilità di prevedere per quegli spazi funzioni pubbliche a redditività zero come «parchi e giardini senza eguali».

2

Bonifiche "graduali"

Sempre in Germania, diverso anche il protocollo per le bonifiche nelle aree industriali dismesse, che in Italia è molto rigoroso e prevede sempre un risanamento integrale dei siti: nel paese della Merkel invece si prevedono diversi livelli di bonifica a seconda delle funzioni previste per l'area, ad esempio a seconda che vi siano insediamenti umani permanenti o meno. Una scelta che va a incidere sulle operazioni di risanamento alleggerendone i costi.

3

Stato unico attore, un'utopia

«Ci ho creduto tutta la vita ma ora devo ammettere che è un'utopia»: così l'urbanista Oliva giudica le operazioni di risanamento e riqualificazione tentate solo da un soggetto pubblico, senza l'apporto dei privati. «Con la legislazione vigente purtroppo è così, basta guardare a quello che è successo a Bagnoli: un disastro, la bonifica con i fondi dello Stato è partita vent'anni fa e ancora è tutto fermo».