

Al Sindaco del Comune di Milano
Dott. Giuseppe Sala

e p. c.

Elena Buscemi
Presidente del Consiglio Comunale

Gabriele Rabaiotti
Capogruppo Beppe Sala Sindaco

Tommaso Gorini
Capogruppo Europa Verde Sala Sindaco

Luca Bernardo
Capogruppo Forza Italia Berlusconi per Bernardo Sindaco

Riccardo Truppo
Capogruppo Giorgia Meloni Fratelli d'Italia

Enrico Fedrighini
Capogruppo Gruppo Misto

Giulia Pastorella
Capogruppo I Riformisti Lavoriamo Per Milano con Sala

Alessandro Verri
Capogruppo Lega Salvini Premier

Manfredi Palmeri
Capogruppo Luca Bernardo Sindaco

Mariangela Padalino
Capogruppo Noi Moderati – Milano Popolare Maurizio Lupi

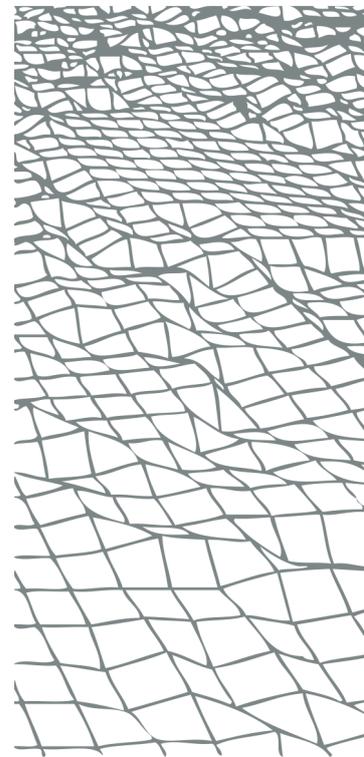
Beatrice Luigia Elena Uguccioni
Capogruppo PD Partito Democratico Beppe Sala Sindaco

Mattia Abdu Ismahil
Presidente Municipio 1

Lettera aperta al Sindaco di Milano sui nuovi grandi edifici nel centro storico da realizzare con l'Accordo di Programma "FILI – Cadorna"

Illustrissimo Sig. Sindaco,

il 25 luglio 2024 la Giunta da Lei presieduta ha approvato la delibera n 895, che valuta positivamente l'Accordo di Programma "FILI Cadorna" proposto dall'immobiliare Ceetrus Italy S.p.a. e da Ferrovienord S.p.a. e promosso dalla Regione Lombardia.



L' Accordo di Programma (AdP) propone di coprire la ferrovia tra piazza Cadorna e via Mario Pagano e di realizzare sulla copertura edifici con varie destinazioni d'uso e del verde pubblico.

L'AdP è in Variante al vigente Piano di Governo del Territorio che non assegna alle aree ferroviarie alcuna capacità edificatoria. Regione e Comune prevedono di giungere all'approvazione dell'Accordo entro il 31 maggio 2026.

Il Direttivo della Sezione Lombarda dell'Istituto Nazionale di Urbanistica ha discusso l'ipotesi di AdP; ne è emersa una viva preoccupazione e una sostanziale perplessità di merito che Le riporto in sintesi.

I motivi della nostra preoccupazione.

L'AdP prevede un intervento di rilevanti dimensioni con la realizzazione di nuovi edifici di consistente volumetria in una parte del Centro Storico tra le più belle di Milano, il cui impianto urbanistico risale al Piano Beruto e all'opera di Luca Beltrami ed Emilio Alemagna, che avevano egregiamente risolto la presenza della ferrovia con la straordinaria invenzione del ponte di via Curie in finta pietra e grandi aiuole verdi. Inoltre l'area interessata dal progetto è soggetta a vincolo paesaggistico apposto all'inizio degli anni '60 del secolo scorso.

Ci si chiede come lo stravolgimento di tale impianto urbanistico e l'edificazione di nuovi grandi volumi inseriti nel quartiere ottocentesco, possa essere compatibile con le finalità del vincolo paesaggistico oltre che con una buona e colta prassi urbanistica.

La fragilità delle motivazioni urbanistiche dell'intervento.

La delibera comunale definisce la ferrovia una "frattura urbana": un'affermazione infondata, un espediente retorico volto a enfatizzare un vantaggio pubblico assai discutibile. Le ferrovie Nord in quella posizione, non costituiscono affatto una "frattura", né sotto il profilo funzionale - le connessioni viabilistiche e pedonali esistenti sono del tutto adeguate - né sotto il profilo paesaggistico, essendo la ferrovia un elemento consolidato, tradizionale e persino gradevole del paesaggio urbano.

Le delibere della Regione e del Comune non indicano la dimensione dei volumi realizzabili, tuttavia, secondo quanto dichiarato dalla stessa Ceetrus Italy, sarebbero previsti nuovi edifici per 60.000 mq di superficie lorda: si tratterebbe quindi di 500 o 600 appartamenti, costruiti su un solettone collocato a circa 10 metri sopra il piano del ferro, largo 70 e lungo 700 metri. Un impatto visivo e un carico insediativo molto gravosi che potrebbero tradursi in una irreparabile ferita nel paesaggio urbano.

Il verde che verrebbe realizzato sulla copertura della ferrovia produrrebbe un marginale incremento della superficie del Parco Sempione e sarebbe il più costoso verde pubblico mai realizzato: un dispendio di risorse che potrebbero invece essere destinate ad altre parti della città, meno attrezzate.

Infine l'intervento dichiarato come di "rigenerazione urbana" non risponde ai requisiti dettati in materia dalla legge regionale: il quartiere di Porta Magenta, uno dei più belli di Milano, non sembra avere alcun bisogno di essere "rigenerato".

La coerenza con le scelte di politica urbanistica

Oggi la Città è impegnata nella revisione del PGT che ha consentito operazioni di densificazione non sempre bene accolte dai cittadini: è infatti questo uno dei temi di riflessione per la nuova Variante.

L'attuazione dell'AdP realizzerebbe un ulteriore, rilevantissimo incremento del carico insediativo consentendo di edificare su aree ferroviarie non già dismesse, ma in piena attività, in variante al PGT vigente e in un ambito urbano particolarmente denso e delicato, in aperta contraddizione con le linee di indirizzo per la revisione del PGT annunciate dall'Amministrazione.

In conclusione

Per quanto contenuto nei documenti resi pubblici mentre è **evidente il rilevante interesse dell'operatore privato**, che realizzerebbe i nuovi edifici in un'area fra le più vantaggiose del mercato immobiliare milanese, appaiono invece **molto meno evidenti i vantaggi pubblici dell'operazione**, che consiste nel destinare aree pubbliche – il sedime ferroviario – alla costruzione di appartamenti e uffici di lusso. Non è di questo che ha bisogno Milano.

Fino ad ora la discussione attorno ai contenuti dell'Adp "FILI Cadorna" è stata sviluppata unicamente dagli apparati tecnici del Comune e dalla Giunta. Considerata l'importanza dell'operazione urbanistica Le chiediamo di promuovere una discussione pubblica prima dell'avvio della procedura formale di elaborazione e approvazione dell'Accordo di Programma.

Cordiali saluti.

INU Lombardia
Il Presidente
Marco Engel

Milano, 9 ottobre 2024