



MUNICIPIO N. 8

COMUNE DI MILANO



MUNICIPIO N. 8

COMUNE DI MILANO
 AREA MUNICIPIO 8
 PG 244333/2017
 U.SUPPORTO AGLI ORGA
 Del 26/05/2017 09:17:47
 (S) U.SUPPORTO AGLI ORGA
 26/05/2017

AREA MUNICIPIO 8
 DELIBERAZIONE N. 22 DEL 25 MAGGIO 2017

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO

**OGGETTO: SVILUPPO SCALI FERROVIARI E TRASFORMAZIONE URBANA DELLO
 SCALO FARINI. OSSERVAZIONI.**

Seduta pubblica del 25 Maggio 2017

CONSIGLIERI IN CARICA

ZAMBELLI SIMONE	PRESIDENTE MUNICIPIO	P			
AGUZZI LAURA	CONSIGLIERE	P	IEZZI IGOR GIANCARLO	CONSIGLIERE	P
ANGUISSOLA DI SAN DAMIANO MARCO	CONSIGLIERE	A	INVERNIZZI VIRGINIA	CONSIGLIERE	P
AROSIO ALBERTO	CONSIGLIERE	P	LODIGIANI MARCO	CONSIGLIERE	A
BERTINOTTI MARIA CHIARA	CONSIGLIERE	P	MARAZITA VINCENZO	CONSIGLIERE	A
BIANCHINI GIORGIO	CONSIGLIERE	P	MOIRAGHI CRISTINA SILVIA	CONSIGLIERE	P
CONSOLINI CLAUDIO	CONSIGLIERE	P	PAGLIUCA VITTORIO	CONSIGLIERE	P
DALDOSSO IGOR	CONSIGLIERE	P	PAVESI STEFANO	CONSIGLIERE	P
DE MUZIO MARIA AURORA	CONSIGLIERE	P	PELUCCHI GIULIA	CONSIGLIERE	P
DEL GENIO GIOVANNI	CONSIGLIERE	P	ROMANI GAIA	CONSIGLIERE	P
DELL'ORTO EUGENIO	CONSIGLIERE	A	ROMANO PAOLO	CONSIGLIERE	P
FEDERIGHI FRANCESCO	CONSIGLIERE	P	ROZZA MARCO	CONSIGLIERE	P
FEDRIGHINI ENRICO	CONSIGLIERE	P	SALERANI ENRICO MARIA	CONSIGLIERE	P
GALESI FABIO	PRESIDENTE CONSIGLIO MUNICIPIO	P	SCARPA ANNA ORNELLA	CONSIGLIERE	A
GARGANO ERMANNO	CONSIGLIERE	P	TANSINI MARCO	CONSIGLIERE	P
GARIBOLDI MARCO	CONSIGLIERE	P	VOLPI OLIVIERO GIOVANNI	CONSIGLIERE	P

Fatto eseguire l'appello nominale, il Presidente del Consiglio di Municipio, Fabio Galesi, accerta che risultano presenti 26 Consiglieri.

Partecipa all'adunanza il Funzionario Amministrativo Dott.ssa Paola Pozzi.

Il Presidente accertato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta alle ore 20,30.



MUNICIPIO N. 8

OGGETTO: SVILUPPO SCALI FERROVIARI E TRASFORMAZIONE URBANA DELLO SCALO FARINI. OSSERVAZIONI.**VISTO** l'allegato testo concernente l'oggetto;**RITENUTO** che la stessa appare meritevole di approvazione;**VISTI:**

- Il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";
- Lo Statuto del Comune di Milano;
- Il Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

DATO ATTO dell'esito della seguente votazione, a scrutinio palese:

Presenti:	26	
Astenuti:	4	Aguzzi – Iezzi – Pavese - Salerani
Votanti:	22	
Maggioranza richiesta:	12	
Voti favorevoli:	22	
Voti contrari:	==	

DELIBERA

1. di proporre, in merito allo sviluppo degli scali ferroviari ed in particolare della trasformazione urbana dello Scalo Farini, le osservazioni così come dettagliatamente descritte nell'allegata relazione;
2. di demandare agli uffici dell'Area Municipio 8 tutti gli adempimenti conseguenti.

Il Segretario
Dott.ssa Paola Pozzi

Il Presidente del Consiglio di Municipio
Fabio Galesi

- AL SIGNOR SINDACO
- ALL'ASSESSORE A URBANISTICA, VERDE E AGRICOLTURA

Pubblicata all'albo pretorio dal _____ al _____

Pubblicata all'albo zonale dal _____ al _____

Area Municipio 8

**PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO**

OGGETTO

**SVILUPPO SCALI FERROVIARI E TRASFORMAZIONE URBANA DELLO SCALO FARINI.
OSSERVAZIONI.**

Il Presidente della Commissione
Sviluppo del Territorio
f.to Marco Gariboldi



MUNICIPIO N. 8

OGGETTO: SVILUPPO SCALI FERROVIARI E TRASFORMAZIONE URBANA DELLO SCALO FARINI. OSSERVAZIONI.

IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO N. 8

Visti:

- Il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";
- Lo Statuto del Comune di Milano;
- il Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

Premesso che:

- Il Consiglio Comunale ha approvato con deliberazione n. 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;
- le Commissioni Consiliari comunali, Urbanistica e Mobilità, si sono riunite con incontri aperti ai cittadini per discutere dei temi relativi agli scali (mobilità, servizi, funzioni) e che le stesse hanno richiesto un contributo ai Municipi e che elaboreranno un ulteriore atto di indirizzo relativamente alle funzioni che sarà votato in Consiglio Comunale;
- Sistemi Urbani ha organizzato a dicembre 2016 tre giorni di dibattito sul tema aperti alla cittadinanza e ha dato incarico a cinque gruppi multidisciplinari di produrre esplorazioni progettuali per visualizzare implicazioni, effetti e conseguenze delle trasformazioni;
- 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.

Considerato che:

la Commissione Sviluppo del Territorio del Municipio 8 ha attivato sul tema un percorso di informazione e confronto con la cittadinanza e le istituzioni, consistente in:

- una seduta introduttiva il giorno 01/03/2017, con la presenza del Presidente della Commissione Mobilità del Comune di Milano e di relatori del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, per una presentazione e visione d'insieme della tematica;
- tre ulteriori sedute nei giorni 20/04/2017, 27/04/2017 e 05/05/2017, durante le quali sono state raccolte proposte e osservazioni dei cittadini e dei consiglieri commissari
- una seduta congiunta con la Commissione Politiche Sociali il giorno 08/05/2017 sul tema specifico degli usi temporanei;
- un'ultima seduta, congiunta con l'omologa Commissione del Municipio 9, il giorno 15/05/2017 per un approfondimento e confronto tra le idee e proposte emerse da entrambi i Municipi 8 e 9, che condividono il territorio dello scalo Farini;



MUNICIPIO N. 8

Alla luce di tutto ciò e a valle dei passaggi elencati sopra, il Consiglio di Municipio 8 elabora il presente documento di indirizzo per le trasformazioni dello scalo Farini e lo sviluppo dei servizi ferroviari del nodo milanese interessanti anche il territorio del Municipio 8.

LINEE GUIDA PER LO SCALO FARINI E I SERVIZI FERROVIARI NEL MUNICIPIO 8

PREMESSA

La riqualificazione degli scali ferroviari dismessi rappresenta l'occasione, da lungo tempo attesa ed irripetibile, per ricucire il territorio comunale e riconvertire a funzioni urbane vaste zone semi-centrali della città rimaste inutilizzate e inaccessibili agli abitanti, costituendo barriere che separano tra loro quartieri altrimenti vicini che subiscono il degrado di aree ormai dismesse da decenni. Al tempo stesso, essa può costituire un'opportunità per ridisegnare il nodo ferroviario milanese, utilizzando i proventi derivanti dalla valorizzazione delle aree per realizzare alcuni interventi strutturali, dalla costruzione di nuove fermate a interventi puntuali nei nodi volti alla separazione dei traffici merci/passeggeri lunga distanza/passeggeri locali; interventi che consentirebbero un incremento dell'offerta ferroviaria, in particolare della rete suburbana, in linea con gli obiettivi di un consistente spostamento dei flussi di ingresso in città dal mezzo privato al trasporto su rotaia.

LA SITUAZIONE ODIERNA: LO SCALO FARINI E I COLLEGAMENTI FERROVIARI NEL TERRITORIO DEL MUNICIPIO 8

Lo scalo Farini, sito a cavallo dei Municipi 8 e 9, è il più vasto della città: con i suoi 618.733 mq, infatti, rappresenta da solo circa la metà della superficie totale degli scali ferroviari in dismissione, nonché il 2,5% del territorio del Comune di Milano. Esso è attraversato, sul lato sudoccidentale, dai due binari della linea che dalla stazione di Porta Garibaldi portano a Rho e quindi verso Torino, Varese e Domodossola, percorsi oggi dai treni regionali e da alcuni ad alta velocità che evitano la più congestionata stazione Centrale. Il traffico suburbano è stato spostato in sotterraneo nel Passante, che oltre a servire il nodo di Porta Garibaldi ha una fermata, Lancetti, posta sul lato nord dello scalo; il lato sud è invece servito dalla nuova linea 5 della metropolitana (fermate Cenisio, Monumentale e Garibaldi). Completano l'attuale offerta di trasporto pubblico due linee tranviarie, una a nord lungo le vie Imbriani e Lancetti e una a sud lungo le vie Cenisio e Nono, nonché la circolare filoviaria lungo la circonvallazione e il Cavalcavia Bacula.

Data l'ampiezza dello scalo, interessante un'area che spazia dal semi-centro alla prima periferia, sono numerosi i quartieri che lo lambiscono, e piuttosto differenti tra loro. Attorno alla stazione di Porta Garibaldi è recentemente sorto il nuovo quartiere di Porta Nuova, a carattere sia terziario-amministrativo che in parte residenziale di lusso; immediatamente a nord di esso vi è quello più tradizionale dell'Isola, oggi molto affollato di locali serali-notturni, in continuità con Brera-Garibaldi, mentre poco più ad ovest vi sono luoghi di notevole importanza storico-artistica quali il Cimitero Monumentale e Villa Simonetta; all'interno dello scalo stesso vi è poi lo storico edificio della Dogana, vincolato dalla Soprintendenza, ancora agibile e utilizzabile come spazio espositivo. Infine, le aree più decentrate, che sono comunque comprese dentro la cerchia filoviaria: quelle a nord-est, destinate in parte a uffici e in parte ad uso residenziale, caratterizzati dalla presenza dei trafficati viali di circonvallazione, e quelle a sud-ovest che possiedono invece un carattere più marcatamente residenziale di livello medio-alto, con l'area a ridosso dello scalo di recente edificazione.



MUNICIPIO N. 8

Infine, si segnalano le altre zone del Municipio 8 interessate dalla presenza di linee ferroviarie: il quartiere Sempione-Cenisio-Mac Mahon, sottopassato dalla linea Bovisa-Cadorna delle Ferrovie Nord e parzialmente servito dalla stazione Domodossola; i rioni periferici di Villapizzone, Certosa e Quarto Oggiaro, con le omonime fermate; e l'area Stephenson-Cascina Merlata, ad oggi senza stazione, con nuovi quartieri residenziali in costruzione e, nelle vicinanze, l'ex area EXPO di futura riconversione.

LA RICONVERSIONE: CRITICITA' DA RISOLVERE E OPPORTUNITA' DA COGLIERE**1) LE CONNESSIONI**

Lo scalo Farini, per la sua vastità e centralità, costituisce da sempre innanzitutto un forte ostacolo per le comunicazioni tra i quartieri situati ai suoi lati opposti. Più in generale, costituisce una barriera invalicabile alla mobilità cittadina tra la cerchia dei bastioni e la circoscrizione esterna, costringendo tutte le modalità di traffico ad incanalarsi ai suoi margini, in particolare attorno al Cimitero Monumentale e sui ponti di Via Farini e del Cavalcavia Bacula. Anche le infrastrutture di trasporto pubblico sotterraneo, pur presenti (M2, M5 e Passante), si limitano a lambire lo scalo, senza attraversarlo.

Al tempo stesso, come sopra richiamato, il territorio municipale è attraversato da diverse **infrastrutture ferroviarie** che, per quanto già oggi movimentino consistenti flussi di merci e (soprattutto) passeggeri sia a lunga percorrenza che pendolari, presenta numerose criticità infrastrutturali (assenza di stazioni, interferenze tra diverse tipologie di treni e tra itinerari differenti...) che ne limitano fortemente le potenzialità, soprattutto per quel che riguarda l'utilizzo urbano della linea di cintura. In particolare la tanto discussa **"Circle Line"**, per poter assolvere quella utilissima funzione di "metropolitana circolare", ossia di collegamento veloce e **frequente** tra i diversi quartieri e le linee di forza radiali, deve necessariamente poter disporre di **binari dedicati e fermate capillari, a servizio anche di nuovi insediamenti oggi non serviti dal TPL quali quello in corso di realizzazione a Cascina Merlata**. Ma ovviamente l'importanza delle ferrovie travalica i confini cittadini, per cui un potenziamento delle infrastrutture su ferro va visto anche nell'ottica di incentivare quello **spostamento del "modal split"** dal mezzo privato al trasporto pubblico che deve essere perseguito specialmente per i flussi in ingresso e uscita da Milano.

Il Municipio 8, pertanto, pone **al primo posto** tra gli indirizzi da seguire per la riqualificazione degli scali il **tema della mobilità e delle connessioni**. Un tema che si ritiene debba essere affrontato su **due piani**: da un lato, quello dei **collegamenti locali**, per ricucire il tessuto urbano, in particolare incentivando la mobilità dolce ed ecosostenibile (percorsi ciclopedonali, nuovi collegamenti di trasporto pubblico locale di superficie, preferibilmente tranviario, che facciano rete con le infrastrutture ferroviarie e metropolitane esistenti); dall'altro, quello del **nodo ferroviario milanese** nel suo complesso, sfruttando **l'opportunità di potenziare, anche con interventi "mirati" e complessivamente contenuti ma assolutamente indispensabili, quali nuove stazioni e separazione dei traffici, il ruolo delle ferrovie sia per gli spostamenti locali che per quelli tra la città e l'esterno**.

Più in dettaglio, sul piano del potenziamento del nodo ferroviario milanese, si ritengono essenziali e prioritari:

- **Stazione Stephenson**: la realizzazione di questa fermata, a metà strada tra le stazioni Certosa e Rho-Fiera, è strategica in quanto servirebbe i nuovi insediamenti di Cascina Merlata, l'area Stephenson e il lato meridionale dell'area Expo, di cui si prevede la riconversione in nuovo polo universitario; tutte zone ad oggi prive di infrastrutture di trasporto pubblico. La stazione verrebbe servita sia dai treni del Passante (attuali linee



MUNICIPIO N. 8

S5-S6) sia dalla futura Circle Line. **La costruzione della stazione va poi accompagnata dalla realizzazione della viabilità di accesso alla stessa, ad oggi inesistente, e di un collegamento TPL di forza con Molino Dorino M1, per cui parzialmente già si dispone di fondi derivanti da oneri di urbanizzazione;**

- **Circle Line:** affinché questa nuova linea possa essere considerata **parte integrante della rete urbana** del trasporto pubblico, oltre alla realizzazione delle previste nuove fermate (Stephenson per il Municipio 8) è necessario che le frequenze siano di almeno 15 minuti, dunque maggiori di quelle tipiche delle linee suburbane (che è solo di un treno ogni mezz'ora). Con le attuali infrastrutture, tuttavia, appare difficile si possa porre in atto un simile standard di servizio; **è quindi necessario cogliere l'occasione della riqualificazione degli scali per recuperare le risorse necessarie alla realizzazione di quegli interventi che, tramite la separazione delle diverse tipologie di treni su binari dedicati e la riduzione delle interferenze tra le varie linee, consentano l'effettuazione di un servizio di tipo urbano;**
- **Stazione Caracciolo:** pur non rientrando la rete FerrovieNord tra quella di proprietà del gruppo FS, si ritiene di grande utilità la realizzazione di una fermata intermedia tra Bovisa e Domodossola sulla linea per Cadorna, all'altezza delle vie Caracciolo-Mac Mahon e a breve distanza dallo scalo Farini; tale stazione avrebbe il grande pregio di collegare velocemente la zona sia con il centro, sia con Bovisa (e l'hinterland nord-milanese), creando così un collegamento veloce su ferro tra due quartieri vicini tra loro ma che, fino ad oggi, sono rimasti nettamente separati proprio dallo scalo;
- **Spostamento linea ferroviaria da Porta Garibaldi:** essendo previsto uno spostamento dei binari di corsa all'interno dello scalo in posizione più centrale e un abbassamento del piano del ferro, al fine di eliminare il più possibile la cesura rappresentata dalla ferrovia stessa se ne raccomanda la realizzazione in trincea ricopribile; si raccomanda altresì di non precludere la possibilità di un futuro incremento di capacità della ferrovia;

Per quel che concerne invece la mobilità locale, si fanno le seguenti richieste, volte ad ottenere **il maggior grado di permeabilità possibile dello scalo, al tempo stesso con l'obiettivo di alleviare la congestione stradale e l'inquinamento e favorire l'utilizzo del trasporto pubblico e della bicicletta:**

- Realizzare tutti i previsti e possibili **collegamenti ciclopedonali**, sia nel senso più breve nord-est – sud-ovest che lungo la direttrice più lunga da nord-ovest verso sud-est;
- Realizzare un **itinerario tranviario tra Via degli Imbriani e Via Nono**, con l'obiettivo di unire con un efficiente ed ecologico servizio di TPL i quartieri a nord-ovest e a sud-est dello scalo, le stazioni di Lancetti e Cenisio, la zona di Bovisa con il centro in maniera più diretta e rapida e infine di rendere più accessibile l'area dello scalo;
- **Collegamento stradale Lancetti-Caracciolo:** pur vedendo con favore la costruzione di un collegamento stradale che unisca i Municipi 8 e 9 bypassando la strozzatura del Cavalcavia Bacula, si raccomanda un attento studio dei flussi di traffico e la realizzazione di tutti i provvedimenti necessari onde evitare un incremento significativo della congestione stradale su Via Caracciolo e sul nodo, già critico, di Piazza Firenze.

2) IL VERDE E LO SPORT

In quanto alle **vocazioni e le funzioni** che l'area Farini dovrà assumere, i dibattiti avvenuti durante le Commissioni in Municipio hanno posto in evidenza in particolare la carenza odierna di **spazi verdi e di impianti sportivi** nella zona attorno allo scalo. Gli interventi hanno



MUNICIPIO N. 8

soprattutto posto l'accento sulla necessità di ridurre il più possibile la superficie edificabile per consentire la creazione di **un grande parco** urbano, un vero e proprio polmone verde che, come già avviene in altre città del mondo (es. Central Park di New York o i parchi di Londra), diventi anche un **luogo ricreativo e di richiamo vissuto dalla cittadinanza**. Esempi includono la realizzazione di aree pic-nic (come a Bosco in Città), skate-park, campi di bocce e anche un lago. Si condivide anche la richiesta di spazi dedicati a orti urbani, storicamente presenti lungo le linee ferroviarie della nostra città.

Riguardo lo sport, la presenza di diversi istituti scolastici intorno al Cavalcavia Bacula (Bottoni, Puecher, Rinnovata Pizzigoni) rende ancora più sentita l'esigenza di avere **centri sportivi multifunzionali fruibili innanzi tutto dagli studenti e dai residenti**, con la possibilità di realizzare **anche grandi impianti di rilevanza territoriale e metropolitana** nei punti più facilmente accessibili con il trasporto pubblico.

3) L'EDILIZIA

Per quel che riguarda l'edilizia, la richiesta più pressante è, come detto, di **ridurre il più possibile la superficie edificabile**, agendo sia nel senso di una diminuzione dell'indice di volumetria, sia anche sviluppando maggiormente in altezza gli edifici. Si condivide l'esigenza di espandere l'offerta di residenze a prezzo calmierato, evitando però la creazione di ghetti urbani favorendo invece la formazione di un **mix sociale con la compresenza di edilizia sovvenzionata e abitazioni a mercato**. Data la presenza della fermata Lancetti del Passante Ferroviario, che mette rapidamente in connessione l'area con il campus del Politecnico a Bovisa e il futuro polo scientifico dell'Università degli Studi nell'area ex-Expo, si segnala l'opportunità di realizzare **nuove residenze universitarie**, considerata la cronica carenza di alloggi per studenti a Milano, nonché di un **nuovo ostello per la gioventù e, eventualmente, altre strutture alberghiere**, per favorire il **potenziale turistico-ricreativo-culturale** della zona (già oggi, come ricordato sopra, sede di numerosi locali serali e notturni) e della città in generale.

4) TURISMO E CULTURA

A questo proposito, si segnala - come già detto - la presenza, dentro lo scalo e nelle sue immediate adiacenze, di **strutture monumentali di pregio** che possono essere ulteriormente valorizzate: oltre a quella più nota del **Cimitero Monumentale** vi sono infatti **Villa Simonetta**, sede dell'Accademia Internazionale della Musica, e l'edificio storico della **Dogana**. Per quel che riguarda la Villa, la possibilità di spostare i binari di corsa della ferrovia più al centro dello scalo consentirebbe di ampliare il parco circostante e di realizzare un **anfiteatro aperto per musica dal vivo**, eventualmente insonorizzato con barriere verdi. Per la Dogana, invece, appare consona una destinazione a **spazio espositivo-museale polivalente**. Inoltre, coerentemente con la volontà di promozione turistico-culturale, si propone il trasferimento nell'area dell'**albero della vita** di Expo 2015, nonché l'installazione di una **ruota panoramica** (anche in ricordo della presenza non lontana dello storico luna-park delle Varesine). Destinare degli spazi per attività temporanee (circo, luna park, tendoni per teatro, ecc.).

5) COMMERCIO E ARTIGIANATO

Infine, la funzione commerciale: il Municipio 8 **non ritiene sostenibile la costruzione di nuove grandi strutture di vendita**, sia per la saturazione del mercato, specialmente sul proprio territorio dopo le recenti realizzazioni e quelle previste nel prossimo futuro, sia per non desertificare ulteriormente i quartieri con l'ulteriore chiusura di attività medio-piccole e negozi di prossimità. Al contrario, vede con favore la creazione di **aree commerciali-artigianali con piccoli esercizi di vendita al vicinato e piccole strutture di produzione artigianale, punti vendita "food & beverage" all'interno dell'area a parco nonché la destinazione**



MUNICIPIO N. 8

di spazi ad uso imprenditoriale volti all'innovazione tecnologica compatibili col territorio.

Usi Temporanei dello Scalo Farini

Gli usi temporanei dello scalo forniscono alla zona molteplici **opportunità**.

Consentire ai cittadini di **riprendere possesso** di una vasta area di territorio che per molti anni è stata non solo impedita all'uso, ma è stata anche ostacolo alla vita sociale di zone limitrofe e barriera tale da rendere degradate le zone adiacenti allo scalo.

Inoltre l'uso temporaneo dello scalo consente di avviare un aumento di **risposta alle esigenze dei quartieri** più vicini che sono molto popolosi.

L'utilizzo temporaneo inoltre autorizza una **ripresa** del possesso del territorio **lenta** che prepara le realtà future, creando un **risveglio di vita** del territorio che ha anche una **valenza di sicurezza**. Aumentare infatti la qualità delle relazioni è possibile attraverso la vita in luoghi dignitosi e facilmente accessibili con servizi essenziali per **percepire un ambiente sicuro** e aumentare la fiducia negli altri utilizzatori.

Grande occasione è infine, ma forse l'occasione primaria, la possibilità di **sperimentare nuovi utilizzi** di aree che se si rivelano positivi possono portare a risultati concreti su scala più ampia.

La prima esigenza quindi è rendere gli scali **subito accessibili** con un piano che preveda la soluzione, anche parziale, del problema della **bonifica del terreno** su cui insisteranno gli usi temporanei, garantendo principalmente là dove possibile **l'isolamento di zone visibili, ma non praticabili**.

Alcuni usi temporanei potranno essere messi in atto con un doveroso **isolamento dal terreno contaminato**.

Percorsi Ciclopeditoni

Per consentire l'uso dello spazio è necessario renderlo **percorribile in modo sicuro** e completo.

Attrezzare quindi **percorsi di attraversamento** ciclopeditoni che riescano a rimangiare i territori delle due zone confinanti, sia in senso trasversale che longitudinale, collegando le **strutture provvisorie** che si andranno a realizzare.

La conoscenza del territorio che è disponibile sarebbe già un beneficio sociale.

Infrastruttura verde

L'apertura del **varco sugli scali** può consentire la vista del verde che si è riappropriato negli anni del suolo, che è certamente **autoctono** anche se su terreno non bonificato e che faccia **per ora** da contorno agli interventi che andranno eseguiti, restando poi **a disposizione** per interventi futuri e definitivi.

L'infrastruttura verde è forse quella che in questo momento si presenta meglio alla sperimentazione soprattutto di **verde ecologico, naturalistico e rigenerativo del suolo**.

Si suggerisce anche la creazione di **spazi didattici** per **coltivazioni in vasca** che non compromettano le colture.



MUNICIPIO N. 8

Sport

Viste le pressanti richieste, in questo vasto spazio sarà necessario pensare a **strutture provvisorie** dedicate ad **attività sportive**, anche in **vicinanza di centri scolastici** come Bottoni, Puecher, Rinnovata, che non hanno grandi attrezzature sportive, in collaborazione con le numerose **associazioni sportive** che operano sul territorio; ciò ovviamente nell'ottica della futura realizzazione di impianti permanenti.

Le **strutture sportive di utilizzo temporaneo** dovrebbero essere collocate in posizioni accessibili e strutturate in maniera che **siano anche presidio** allo spazio non fruibile, e dovrebbero avere un carattere di **sperimentazione** che ne consenta lo sviluppo oppure l'annullamento in strutture future in fase definitiva.

Si propone anche la realizzazione di un campo di paintball, in quanto non presente nella Città Metropolitana e a basso impatto economico e ambientale.

Uso di edifici esistenti

Lo scalo Farini possiede al suo interno **numerosi edifici**, alcuni dei quali, visto il loro **pregio di memoria** dello scalo, non andranno eliminati, che possono essere utilizzati in tempi brevi per gli usi temporanei e provvisori.

Esempio importante è **l'edificio della Dogana**, di ampia metratura utilizzabile per **eventi** anche importanti con una modesta ristrutturazione in **attesa** della sua **definitiva destinazione**.

All'interno delle due ali di costruzione si evidenzia un **ampio spazio all'aperto** che potrebbe essere subito utilizzato come **piazza** ad uso di **incontri tra giovani e spettacoli all'aperto**. Altri **edifici** che vengano ritenuti **idonei e sicuri**, anche se non saranno conservati, possono essere dati in uso temporaneo per sperimentare funzioni di **artigianato, commercio, piccole produzioni** che non abbiano carattere industriale, cioè che non necessitino di spazi grandi di stoccaggio materiali, né di grandi quantità di merce in partenza.

Vocazione musicale dello scalo Farini

La presenza della prestigiosa **Villa Simonetta "Accademia Internazionale della Musica"** merita fin da subito un'attenzione particolare.

Si potrebbe **sperimentare** la costruzione di un ampio **anfiteatro all'aperto** su una base isolata dal terreno, smontabile, che abbia le caratteristiche acustiche compatibili con la zona per poter avviare una **crescita della cultura musicale** della nostra zona.

Le manifestazioni eseguibili in questo spazio sarebbero anche un **motore per lo sviluppo del Turismo** che sta aumentando sensibilmente a Milano e convogliare in questa zona anche **culture nuove e diverse** nel campo musicale.

Tutto ciò premesso e considerato:

DELIBERA

1. di proporre per lo sviluppo degli scali ferroviari ed in particolare per la trasformazione urbana dello Scalo Farini, **le linee guida così come in precedenza indicate**;
2. di demandare agli uffici dell'Area Municipio 8 tutti gli adempimenti conseguenti.



Dichiarazione di conformità dei documenti informatici con gli originali cartacei.

Ai sensi del DPR 445/2000 attesto che il documento che precede, composto di n° 10 fogli, è copia conforme all'originale depositato presso gli Archivi del Comune di Milano.

F.to digitalmente
Il Funzionario Amm.vo
Dott.ssa Paola Pozzi

ELENCO DOCUMENTI ALLEGATI:

Documento: Delibera n. 22 P.G. n. 244333 / 2017

OGGETTO: SVILUPPO SCALI FERROVIARI E TRASFORMAZIONE URBANA DELLO SCALO FARINI. OSSERVAZIONI.