

La zona 3 è oggetto di notevoli trasformazioni urbanistiche, alcune già in atto, altre in divenire; alle sue porte poi, altre grandi trasformazioni, specialmente nel Comune di Segrate, avranno un notevole impatto proprio su questa parte di città.

Credo che la Città Metropolitana non debba essere l'occasione per incentivare il consumo di suolo o per valorizzare aree private periferiche e magari poco infrastrutturate .

Merita un riflessione positiva, a mio parere, la scelta di voler mantenere dentro il perimetro della città di Milano, altamente infrastrutturato appunto, funzioni sovra-urbane di scala metropolitana (sanitarie, universitarie, terziarie). Questa scelta non credo sia necessariamente in contrasto con la logica di pianificazione a livello metropolitano.

La **Città della Salute** ha visto la Regione sostenere soluzioni che ne estromettessero la presenza da Città Studi. La Zona 3 si è espressa unanimemente contro tale ipotesi non condividendo tutte le scelte fatte (sia di natura operativa-sanitaria che di pianificazione). Una parte delle ragioni di tale spostamento sono infatti riconducibili anche a logiche di pura valorizzazione immobiliare, in questo caso spinte da quelle banche creditrici verso il proprietario delle aree.

Un caso analogo, fortemente contrastato da questa Giunta, è stato invece il CERBA nel parco Sud. Qui il buon senso ha avuto la meglio.

Il **trasferimento dell'Università Statale sull'area di EXPO**, in fase di discussione, può presentare notevoli opportunità per un adeguato rilancio del polo universitario milanese ma anche qualche possibile criticità in ordine alla necessaria matrice speculativa dell'operazione immobiliare sottesa da tale spostamento.

Ci si augura non venga adottato il percorso assai poco condiviso fatto per la Città della Salute.

La **trasformazione dello scalo ferroviario di Lambrate** , attualmente in sospeso in quanto parte di un accordo di programma complessivo, è un tema complesso sul quale l'istituzione locale dovrà confrontarsi. Il PGT (seppur modificato da questa Giunta) ha assegnato per l'area volumi edificabili che appaiono non proprio in relazione alla conformazione dell'area stessa ed al permanere di grossi problemi di permeabilità della cerchia ferroviaria (servirebbe infatti già ora un terzo sottopasso automobilistico).

Anche per questo tema sarebbe opportuno ragionare circa la quantità di superficie edificabile da parte di FS non come numero astratto, ma come risultato di un intervento pianificatorio/strategico che parta da due considerazioni:

1. Risarcire il puro e semplice valore originario attualizzato di tali aree (quindi esente dall'incremento di valore per la progressiva crescita della città)
2. Compensare gli attuali costi di bonifica

L'utile di ogni ulteriore metro quadro costruito da FS oltre quelli necessari a compensare i due costi precedenti, dovrebbe essere reinvestito in infrastrutture per la città.