

Rho - 30 Novembre 1991

CONVEGNO

# La raffineria di Rho-Però e l'ipotesi Fiera.

## Come riprogettare un'area in dismissione.

(relazione introduttiva)

### IL PUNTO DELLA SITUAZIONE

Due anni fa, nel novembre '87, lanciammo delle proposte sul futuro riuso dell'area occupata dal polo chimico di Rho-Però, così definito dal Piano Lambro-Seveso-Olona.

In un convegno a Rho, invitammo alla discussione ed indicammo alcune soluzioni, a nostro parere praticabili, per il riutilizzo della vasta area occupata dalla raffineria e dal alcune società del suo indotto.

La nostra preoccupazione era soprattutto quella di stabilire alcuni criteri fondamentali ed imprescindibili che avrebbero dovuto caratterizzare le decisioni sul riutilizzo, così da non perdere un'occasione che definivamo "storica" di riqualificazione di questo territorio.

Criteri tuttora validi e che stanno alla base della nostra valutazione sull'opportunità, da più parti avanzata, di localizzare in quest'area il polo esterno della Fiera di Milano.

Visti gli altissimi livelli di urbanizzazione ed industrializzazione, un primo elemento imprescindibile per la riqualificazione del territorio era la destinazione a verde di almeno la metà della superficie.

Consequentemente tutto il ragionamento, che oggi vogliamo sviluppare, considera esclusivamente l'altra metà: circa 750.000 mq.

Il secondo aspetto altrettanto importante era la tipologia dei nuovi insediamenti: un'attività produttiva insalubre ed a rischio non può essere sostituita da un'altra attività produttiva o che presenti comunque caratteristiche di pericolosità per l'ambiente.

Ulteriore criterio riguardava la necessità di decongestionamento della zona che vanta livelli di traffico e di conseguente inquinamento di valori tali da essere definita "ad alto rischio".

Nei due anni trascorsi nuovi elementi sono apparsi all'orizzonte, ma non per questo sono cambiate le linee generali che crediamo debbano caratterizzare l'intervento.

Più o meno nello stesso periodo di tempo è emersa con forza un'ipotesi che negli ultimi tempi è diventata una proposta sostenuta da uno schieramento politico-economico di grande potenza: localizzare la Fiera a Rozzano o a Lacchiarella, esattamente al centro del neonato Parco Agricolo di Cintura Metropolitana Sud Milano.

Non occorre sottolineare le conseguenze catastrofiche dal punto di vista ambientale di una scelta di questo tipo.

Anche alla luce di questa nefasta prospettiva viene valutata attentamente l'ipotesi della Fiera a Rho. Le associazioni ambientaliste a livello regionale hanno presentato questa possibilità in una conferenza stampa nel luglio scorso; essa è stata in seguito ripresa da diverse forze politiche Milanesi.

Occorre però sottolineare che, nonostante alcuni aspetti di indubbia positività, non ultimo quello di arrivare in tempi brevi ad una bonifica del terreno, tale ipotesi mantiene, dal punto di vista ambientale, una sua problematicità, e non è comunque accettabile a scatola chiusa.

Lo scopo del convegno è proprio quello di fare il punto sulla situazione verificando l'effettiva compatibilità della Fiera, o di altre ipotesi, con i contenuti di riqualificazione ambientale imposte non tanto dal mondo ambientalista ma, in primo luogo, dal Piano Lambro-Seveso-Olona.

Da parte nostra abbiamo riassunto in poche pagine la nostra posizione in merito, sottolineandone gli aspetti positivi e negativi e, soprattutto, indicando alcune condizioni tecnico-politiche a nostro avviso indispensabili per raccogliere quel consenso alla realizzazione dell'ipotesi "Fiera a Rho".

La fiera a Rho.  
Perché, rispondere SI'?

1. Perché è assolutamente corretto utilizzare un'area industriale dismessa, il che permette di evitare la pratica criminale del progressivo consumo di territorio.
2. Perché altre localizzazioni, almeno quelle sin qui proposte a vario titolo e da vari soggetti, si presentano tutte altamente sconsigliabili dal punto di vista della tutela ambientale (vedi ad esempio i casi di Lacchiarella e Rozzano). L'assoluta mancanza di pianificazione territoriale ci impone, oggi, di ragionare sulla localizzazione della Fiera senza avere a disposizione molte alternative concrete. E' senz'altro curioso che negli anni in cui s'è dibattuto sulla destinazione delle grandi aree industriali dismesse, non si sia neanche tentato di collocarvi la Fiera.
3. Perché la posizione dell'area è senza dubbio tra le migliori per quanto riguarda l'accessibilità metropolitana, regionale ed internazionale.
4. Perché l'area è collocata su una, e tra le più— antiche, direttrici storiche dello sviluppo industriale lombardo. Non è un caso che, proprio su questa direttrice, si siano rilevate le prime grandi dismissioni industriali (Bovisa, Portello). L'assetto generale di questo "asse nord-ovest" sarà di vitale importanza nella futura fisionomia urbanistica di Milano.
5. Perché qualsiasi ipotesi sul futuro dell'area raffineria, deve tenere conto degli alti costi che sono prevedibili per la dismissione degli impianti e per la bonifica. Escludendo per principio che tali costi possano essere a carico della collettività, è chiaro che le nuove funzioni devono avere un contenuto tale da rendere credibile la supportabilità economica della bonifica.

La fiera a Rho.  
Perché rispondere NO?

1. Perché non esistono in questa zona, ma oseremmo dire forse in tutta la Lombardia, 2 milioni di metri quadri disponibili ad essere urbanizzati. Un ragionamento serio sulla zona deve prendere in considerazione la superficie di 1,5 MioMq che sono oggi occupati dalla raffineria e dalle aziende chimiche del suo indotto, e che sono inseriti in una delle aree più urbanizzate a livello mondiale. La superficie urbanizzata ha già superato, a livello nazionale, il 25% dell'intera superficie geografica. Il tasso attuale di consumo del territorio, sempre a livello nazionale, ci porterebbe, nell'arco di cento anni, ad urbanizzare l'intera superficie fisica del Paese. La situazione riferita alla provincia di Milano è, ovviamente, molto più drammatica. E' ormai opinione comune, e non solo del movimento ambientalista, che in queste zone non sia sufficiente ridurre il tasso di consumo di territorio, e neppure sia sufficiente bloccarlo; siamo ormai nella necessità di sfruttare tutte le occasioni possibili per riequilibrare la situazione. E' allora chiarissimo che qualsiasi ipotesi di trasformazione di aree edificate deve prevedere la radicale modifica del rapporto urbanizzato/non urbanizzato. Se fino ad oggi la scienza urbanistica è stata quasi sempre "riempimento di area vuota", nel futuro dovremo necessariamente privilegiare un' "urbanistica del recupero di spazio". Pertanto non è una questione di scelte: una Fiera da 2 milioni di mq non è possibile per il semplice fatto che "non c'è lo spazio".
2. Perché l'impatto generale sull'ambiente di una Fiera progettata in modo tradizionale non sarebbe supportabile. Non dimentichiamoci che stiamo discutendo di un'area parte integrante di quel bacino Lambro-Seveso-Olona dichiarato "ad alto rischio ambientale"; non dimentichiamoci che la cessazione dell'attività di raffinazione a Rho è parte integrante del Piano di risanamento di tale bacino. Risulterebbe assai difficile spiegare alla gente la sostituzione di un'attività di alto impatto ambientale, con una di impatto probabilmente analogo o solo leggermente inferiore. In tal caso avremmo solo eliminato il rischio di incidente rilevante oggi presente.
3. Perché l'impatto negativo sul traffico automobilistico di una Fiera progettata in modo tradizionale non sarebbe supportabile anche da un assetto viabilistico apparentemente così favorevole come quello oggi presente nella zona. Le tre arterie che interessano la zona (TO-MI-VE, Tangenziale Ovest, S.S. 33) già oggi stanno sopportando flussi di traffico superiori alle loro possibilità. Come potrebbe essere assorbito il traffico indotto dalla Fiera se lo sommiamo ai 182.000 veicoli giornalieri rilevati da un apposito studio eseguito nel 1989?

E allora rispondiamo SI'  
ma alle seguenti condizioni tecniche:

1. Che la superficie occupata dalla Fiera e dai servizi annessi non superi un terzo dell'area disponibile (1,5:3=0,5 MioMq).
2. Che per "servizi annessi" si intendano solo quelli necessari all'attività strettamente fieristica, escludendo pertanto uffici e alberghi indipendenti dall'Ente Fiera.
3. Che la progettazione abbia come obiettivo principale e vincolante la realizzazione di un quartiere fieristico nel quale l'accessibilità dell'automobile privata sia limitata drasticamente fino agli estremi limiti del possibile. Ciò evidentemente presuppone la risoluzione del problema trasporti attraverso una progettualità in parte ancora inesplorata. D'altra parte l'attuale rete circostante l'area Raffineria potrebbe facilitare, soprattutto dal punto di vista dei costi, la risoluzione di tale problema, che si lega poi al seguente punto.
4. Che si realizzi nell'area un nodo di interscambio della rete di trasporti, capace di soddisfare la domanda di una parte del traffico pendolare proveniente dall'area nord-ovest dell'hinterland milanese. Tale nodo si concretizzerebbe con :
  - a. nuova stazione FF.SS. collegata al sistema del Passante Ferroviario;
  - b. capolinea ed eventuali depositi/autorimesse delle autolinee che servono attualmente il bacino di utenza sopraccitato e che in quest'ipotesi confluirebbero alla nuova stazione FF.SS.;
  - c. parcheggi per i mezzi privati.

Per quanto riguarda il prolungamento della linea MM1 da Molino Dorino verso il rhodense, con una conseguente stazione al nodo di interscambio, noi dicevamo due anni fa che, soprattutto per problemi di ordine economico, si trattasse di un'ipotesi probabilmente da scartare. E' invece chiaro che, nell'ipotesi di collocazione del quartiere fieristico, e volendo perseguire gli obiettivi di cui al punto precedente (riduzione drastica del mezzo privato), risulta indispensabile realizzare il nuovo tratto di linea.

5. Che, nell'ipotesi di collocazione del recinto fieristico nella parte dell'area che meno necessita di bonifica, la realizzazione delle opere di costruzione siano assolutamente contestuali alle opere di bonifica di tutta l'area.

ed alle seguenti condizioni politiche:

1. Che qualsiasi decisione finale circa la trasformazione dell'area si faccia carico dei problemi occupazionali derivati dalla chiusura della raffineria. Ciò significa prima di tutto che qualsiasi decisione deve vedere coinvolte in prima persona le organizzazioni sindacali a tutti i livelli, e in modo speciale a livello di fabbrica e a livello regionale.
2. Che tutta la fase decisionale e realizzativa sia eseguita con la massima trasparenza e partecipazione democratica. Questa non è una condizione dettata solo dall'amore per la democrazia fine a sé stessa, bensì l'unico modo per costruire il consenso necessario affinché le decisioni, anche se corrette, siano accettate da tutti. Dobbiamo già rilevare che fin'ora di trasparenza, sia sulla questione raffineria che sulla questione Fiera, ce n'è stata ben poca. Un esempio per tutti: l'Amministrazione Comunale di Rho ha già da tempo conferito l'incarico per una Variante Generale del Piano Regolatore senza aver aperto un minimo dibattito pubblico sul futuro dell'area raffineria, e senza mai essersi espressa in merito.
3. Che tutti i costi, sia di bonifica dell'area che di realizzazione delle infrastrutture, non siano a carico della collettività.