

Mario Polelli *

Farò alcune riflessioni che non sono di carattere metodologico ma legate all'esperienza specifica di Milano, che esprime una serie di problematiche significative di una realtà urbana in fase di sviluppo.

In questo senso, il problema della pedonalizzazione del centro urbano va visto in relazione ad una serie di parametri legati ad alcune tipologie territoriali.

Mi riferisco ad alcune variabili, quali principalmente le aree dismesse e le aree industriali, che a Milano ammontano a circa 6 milioni di metri quadrati, sulle quali c'è in progetto la realizzazione di grandi centri come la Tecnocity, o la Montecity. La Tecnocity porterà ad esempio ad un nuovo insediamento di 10.000 persone.

Questi grandi centri hanno una grandissima rilevanza e vanno collegati a quello che è il discorso della pedonalizzazione. Un altro grande tema, che va considerato, anche per capire l'incremento di valore degli immobili, è quello della fruizione dei parchi urbani, che a Milano sono stati censiti e analizzati, e che rientrano, come vedremo, nella problematica dei parcheggi. Allora è evidente che il problema della pedonalizzazione va visto in un contesto più ampio e quindi, nel momento in cui si tenta di stimare l'incremento di valore dei suoli, legati alle aree pedonalizzate, occorre discernere tutti gli aspetti che giocano un ruolo importante, come concause dell'aumento di valore dei beni immobili.

Circa la realizzazione dei parcheggi, fornirò alcuni numeri indicativi di una certa linea di tendenze.

A Milano da circa 5 anni, esiste un progetto per 104 grandi parcheggi.

La chiusura del centro storico ha portato alla definizione di 32 parcheggi, scelti in punti diversi della città, per una copertura complessiva di 17.000 posti-auto.

Ora, la scelta di queste aree, è stata dettata da regole legate ad alcuni parametri fondamentali quali, ad esempio, le direttrici di traffico e gli scambi dei mezzi pubblici. Il passante ferroviario, a questo proposito, rappresenterà una componente importante di collegamento di tutti i nodi ferroviari.

Altro elemento che ha condizionato la pedonalizzazione e i parcheggi è stata la fermata dei Metró; esistono in tal senso dei punti strategici, quale ad

*Prof. ordinario di Estimo rurale nell'Università di Milano

esempio lo Scalo di Romolo, che si collegherà al complesso del Sieroterapico, e che porterà alla realizzazione di circa 7.000 posti-auto.

Come precedentemente accennato, i parchi urbani rappresentano un altro elemento che condiziona la scelta delle aree destinate a parcheggio, ciò in quanto l'allocazione dei posti auto nell'ambito di verde attrezzato costituisce un modo intelligente per decentrare il traffico di Milano e individuare accanto ad aree pedonalizzate, nuove aree a parcheggio.

Per concludere, partendo da un'ipotesi iniziale di realizzare 104 parcheggi in seguito alla chiusura del centro-storico, ne sono stati progettati 32, e per ora ne sono stati portati a termine 12 per circa 6.000 posti-auto.

In questo quadro il Comune ha tentato anche di individuare una possibile relazione esistente tra pedonalizzazione e incremento di valore dei beni immobili, anche se risulta assai difficile, come già detto, stabilire e separare la causa specifica dal problema considerato nella sua completezza.

In base ad uno studio che ha condotto il Comune di Milano, e che sta per essere completato proprio in questi giorni, è risultato che l'effetto della pedonalizzazione, collegato alla realizzazione di questi nuovi parcheggi, ha portato ad incrementi di valore degli immobili compresi tra il 15 e il 25%. Questo è, a mio modo di vedere, un elemento significativo, che merita di essere approfondito.

Questo dato, pur con tutte le cautele del caso, rappresenta già una indicazione di come la pedonalizzazione nei centri urbani possa portare, attraverso la realizzazione dei parcheggi, ad un reale incremento degli immobili. Vi ringrazio.