

Municipio 4
Urban Curator TAT

Una strategia per il sud-est di Milano L'hub di Rogoredo

Progetti, operatori, infrastrutture e valorizzazione ambientale



Il dibattito urbanistico a Milano è al centro dell'agenda politica, dopo un'attesa di una revisione del PGT, sempre solo annunciata. Ora si preannuncia uno sbocco, non solo di carattere procedurale, ma soprattutto su alcune iniziative in grado di caratterizzare il nuovo Piano: scelte in ordine alle grandi funzioni urbane, ai nodi di interscambio e alle più importanti piazze cittadine.

In questo scenario, alcune zone della città assumono una valenza strategica. Tra queste spicca la vasta area del sud-est, comprensiva del territorio del Municipio 4, ambito di uno sviluppo che in direzione opposta, a nord-ovest, ha un altro polo sull'area Expo. I due estremi del passante ferroviario.

UCTAT con il Municipio 4 ha promosso il convegno "Una strategia per il sud-est di Milano: l'hub di Rogoredo", tenutosi il 24 ottobre 2018 presso la Sala Consiliare del Municipio 4. Un'iniziativa che segue altre, in particolare quella del 19 luglio 2017, dove la realtà di Rogoredo era già compresa in una più ampia lettura che si connetteva fino allo scalo di Porta Romana.

Questa pubblicazione documenta il confronto sviluppato e le analisi conoscitive presentate a sostegno di una proposta progettuale sulla stazione di Rogoredo. Un'iniziativa che vuole essere da stimolo a un più ampio confronto, che ha già avuto un positivo riscontro. Per l'avanzamento del dibattito, soprattutto nell'ottica di agevolare un processo decisionale spesso paralizzato più che da veti, da

scarso approfondimento dei problemi. Una carenza di conoscenza, di valutazioni, di confronti che, in una realtà complessa come quella attuale, porta alla incapacità di assumere decisioni razionali. Una situazione non sostenibile, che a Milano fortunatamente non si presenta con la drammaticità di altre aree del Paese.

Un approccio al processo decisionale in cui far avanzare metodi e tecniche del management pubblico, parallelamente a processi partecipativi di stimolo e condivisione sociale delle diverse iniziative, condizione per il superamento dei conflitti.

testi di:

Luca Baio

Paolo Guido Bassi

Andrea Bruschi

Giovanni Castaldo

Nicola Di Troia

Matteo Gambaro

Arturo Majocchi

Antonello Martino

Martino Mocchi

Elena Mussinelli

Marco Rondini

Fabrizio Schiaffonati

Andrea Tartaglia

Claudio Uberti

Dino Vurro

In copertina:

Stefano Topuntoli,

Rogoredo Cantiere Santa Giulia, 2006

Collana STUDI E PROGETTI

Una strategia per il sud-est di Milano. L'hub di Rogoredo

Progetti, operatori, infrastrutture e valorizzazione ambientale

testi di:

Luca Baio
Paolo Guido Bassi
Andrea Bruschi
Giovanni Castaldo
Nicola Di Troia
Matteo Gambaro
Arturo Majocchi
Antonello Martino
Martino Mocchi
Elena Mussinelli
Marco Rondini
Fabrizio Schiaffonati
Andrea Tartaglia
Claudio Uberti
Dino Vurro



Collana STUDI E PROGETTI

direttori *Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli*

comitato editoriale *Chiara Agosti, Giovanni Castaldo, Martino Mocchi, Raffaella Riva*

comitato scientifico *Philippe Daverio, Giulio Giorello, Francesco Karrer, Jan Rosvall*

a cura di

Associazione culturale UCTAT

Urban Curator Tecnologia Architettura Territorio

Redazione

Giovanni Castaldo

Martino Mocchi

Questo libro è stato sottoposto a blind peer review

In copertina: Stefano Topuntoli, *Rogoredo Cantiere Santa Giulia*, 2006

ISBN 978-88-916-3886-1

© Copyright UCTAT e Municipio 4

Pubblicato a cura di Maggioli Editore.

Maggioli Editore è un marchio di Maggioli S.p.A.

Azienda certificata con Sistema qualità Iso 9001:2000

47822 Santarcangelo di Romagna (RN) • Via del Carpino, 8

e-mail: clienti.editore@maggioli.it

Tutti i diritti sono riservati

Pubblicato nel mese di febbraio 2020

Parte I – La cornice istituzionale

- 11 Un nuovo paesaggio urbano - Fabrizio Schiaffonati
- 16 Il ruolo del Municipio - Paolo Guido Bassi
- 18 La riqualificazione della periferia - Marco Rondini
- 20 Cittadinanza e partecipazione attiva - Claudio Uberti

Parte II - Il contesto ambientale

- 25 Le problematiche urbane del Municipio 4. Studio di inquadramento - Elena Mussinelli
- 33 Il completamento di Santa Giulia. Progettualità e operatori - Andrea Tartaglia
- 39 L'ambito della Stazione di Rogoredo. Trasformazioni limitrofe e potenzialità - Arturo Majocchi
- 45 La riqualificazione della Stazione di Rogoredo. Scenari progettuali - Giovanni Castaldo

Parte III - Il sistema infrastrutturale e i grandi progetti

- 57 La strategia di RFI. Il progetto integrato delle stazioni - Antonello Martino
- 61 Adeguamento della Stazione MM3 Rogoredo - Andrea Bruschi
- 69 Il ruolo delle aree Anas - Dino Vurro
- 73 Il prolungamento della Paullese - Luca Baio
- 79 Il Programma Integrato di Intervento PII di Merezate - Matteo Gambaro
- 85 I progetti nell'ambito di Metanopoli - Nicola Di Troia

Apparati

- 93 Storia e cronaca di un progetto - Martino Mocchi
- 101 La città dall'alto: la fotografia di Stefano Topuntoli - Fabrizio Schiaffonati
- 105 Nota bibliografica

Parte I
LA CORNICE ISTITUZIONALE



Fabrizio Schiaffonati

Il problema della riqualificazione delle periferie urbane è da tempo al centro del dibattito urbanistico delle città cresciute nella seconda metà del secolo scorso, con la realizzazione di grandi quartieri periferici a fronte di un'imponente domanda abitativa per le ondate migratorie e l'incremento demografico della popolazione. Con politiche edilizie pubbliche che hanno rappresentato una vera e propria rivoluzione sociale.

Gli interventi INA-Casa, poi GESCAL, uniti a quelli privati, hanno caratterizzato una costellazione di iniziative che hanno modificato radicalmente la struttura complessiva e l'immagine della città del secolo scorso. Luoghi di nuova socialità, di soddisfacimento di bisogni primari, ma anche di disagio quando l'offerta abitativa non è stata accompagnata da un'adeguata dotazione di servizi.

Con il venir meno nel tempo dei finanziamenti pubblici destinati all'edilizia sociale e alla manutenzione dei quartieri popolari, è andata emergendo una realtà dei quartieri periferici viepiù problematica. Anche in concomitanza con una radicale evoluzione della struttura sociale al modificarsi dei bisogni e con l'obsolescenza dei manufatti e delle tipologie edilizie.

La periferia urbana è diventata sinonimo di de-

grado ambientale e sociale. L'obiettivo quindi della sua riqualificazione è stato enunciato tra quelli primari dei programmi politici. Senza ancora che a tali dichiarazioni siano seguite significative nuove azioni di intervento, anche per affrontare in alcuni casi delle vere e proprie emergenze.

Solo ora sembra affermarsi la consapevolezza della necessità di un rapporto più articolato con questa problematica e magmatica realtà. Cioè, un'urgenza che non può più essere procrastinata, pena un degrado con risvolti critici per la stessa convivenza civile.

Se non si avvia un'inversione di tendenza del fenomeno, l'aumento della forbice degli squilibri è destinata a ripercuotersi negativamente sulla complessiva struttura della città, anche per quelle parti di maggior qualificato sviluppo. Questo sembra farsi strada in particolare a Milano. La sua attrattività a scala internazionale, la crescita dei valori immobiliari, la riforma del Piano urbanistico richiamano un disagio più complessivo e la necessità di una riqualificazione ambientale che non può più avvenire solo per parti e per luoghi di eccellenza. Conseguenze quindi che alcuni ambiti della città, sue parti che a cavallo del secolo hanno assunto nella narra-

zione e nel vissuto collettivo un connotato del tutto negativo, sinonimo di degrado e di emergenza, vengano oggi viste come un terreno di nuove potenzialità, fulcro di un più complessivo e articolato progetto di riqualificazione a scala dell'intera città.

In particolare, il settore sud-est, dove ricade la delimitazione amministrativa del Municipio 4 è oggi al centro di un complesso di azioni e di un dibattito tra i più significativi e dinamici. Iniziative, anche in fase di attuazione, che delineano e fanno intravedere prospettive di un vero e proprio nuovo paesaggio urbano.

Il dibattito urbanistico a Milano, quindi, è ritornato al centro dell'agenda politica. Dopo anni in attesa di una revisione del PGT, sempre solo annunciata. Ora si preannuncia uno sbocco, non solo di carattere procedurale, ma soprattutto su alcune iniziative in grado di caratterizzare il nuovo Piano: scelte in ordine alle grandi funzioni urbane, ai nodi di interscambio e alle più importanti piazze cittadine.

In questo scenario alcune zone della città assumono una particolare rilevanza e valenza strategica. Tra queste spicca la vasta area del sud-est, comprensiva del territorio del Municipio 4, ambito di uno sviluppo che in direzione opposta, a nord ovest, ha un altro polo sull'area Expo. I due estremi del passante ferroviario.

Tale importanza era da tempo evidenziata da quanti sulla zona hanno condotto studi e ricerche. Un'attenzione fin dai lontani anni del PRG del 1953 e del Piano Intercomunale Milanese (PIM) degli anni Sessanta. Per arrivare poi all'impegno delle Amministrazioni comunali ne-

gli anni Ottanta, con numerose proposte, anche di dettaglio progettuale, che sono state oggetto di un approfondito dibattito e documentate in diverse pubblicazioni. In particolare per il sud-est, con i piani di riqualificazione delle grandi aree industriali di Rogoredo della Montedison e della Redaelli. Intervento allora denominato Montecity. A cui poi è seguita una stasi di una ventina d'anni, prima di dar corso all'insediamento di Santa Giulia.

Analisi urbanistiche degli anni Ottanta con un approccio metodologico mirato a verificare in modo sequenziale il rapporto tra "piano" e "progetto", in una sintesi concettuale unitaria tra pianificazione e realizzazione degli interventi. Obiettivo presto abbandonato da una netta separazione disciplinare di una urbanistica procedurale e normativistica, a scapito di ogni prefigurazione morfologica. Sono seguiti quindi, a cavallo del secolo, due decenni caratterizzati dall'abbandono di un disegno del territorio alla scala micro-urbanistica, lasciato alle singole iniziative private. Un processo crescente di burocratizzazione degli assenti, privo di una tra le più importanti valenze della trasformazione e del rinnovo urbano, costituita dalla qualità dell'assetto spaziale, sociale e ambientale dei luoghi pubblici. In una fase in cui la dismissione industriale della città apriva la possibilità di una visione strategica per un disegno organico e previgente. Molte delle questioni ambientali di oggi possono essere fatte risalire a quella mancanza di indirizzo correlato, compito precipuo della municipalità.

Possiamo però osservare che nel territorio del

Municipio 4, per particolari congiunture e condizioni di contesto, non si sono configurati macroscopici fenomeni di urbanizzazione tali da determinare compromissioni irreversibili. Tra queste, la presenza di una cintura di verde, con i parchi Forlanini, Porto di Mare, Parco Agricolo Sud, con le Abbazie di Viboldone e Chiaravalle; ma anche il vincolo aeroportuale di Linate e l'I-droscalo. Bisogna aggiungere l'effetto barriera rappresentato dalla tangenziale autostradale e dalla Sole, nonché dalla linea ferroviaria. Fattori tutti che hanno contribuito a contenere un indiscriminato sviluppo e alla salvaguardia di un paesaggio dove il verde riveste ancora un ruolo significativo, con tracce agricole periurbane.

È importante inoltre richiamare il ruolo avuto da Metanopoli, la Company Town di Enrico Mattei, un insediamento cresciuto con lungimiranza e senza i connotati negativi delle altre conurbazioni milanesi. Anzi, uno dei pochi significativi esempi di uno sviluppo urbanistico pianificato in ogni dettaglio. Collocato al confine comunale di Milano, ha rappresentato un argine a una indistinta saldatura del tessuto edilizio periferico. I grandi assi di penetrazione dalla via Ripamonti al viale Forlanini racchiudono, quindi, un settore urbano con forti caratteri identitari, dove la via Emilia è stata storicamente il fulcro dello sviluppo di un sistema relazionale nel contempo cittadino ed extraurbano.

Pertanto un ambito urbano ricco di notevoli potenzialità, sia in ordine a una politica di riqualificazione di aree e di immobili delle recenti dismissioni industriali, che di mirato processo di sviluppo e completamento di alcuni programmi in corso. Secondo una qualità, da un lato mi-

rata a innalzare la valenza ambientale e paesaggistica identitaria, e contemporaneamente affrontando la questione della riqualificazione del sistema infrastrutturale e dei servizi locali e sovracomunali. A partire da questa lettura nel sud-est spiccano oggi i seguenti temi, come i più urgenti e decisivi, in grado di riconnettere una trama virtuosa di relazioni spaziali e funzionali a diverse scale, fino ad interessare l'ambito comprensoriale della vasta area della Città Metropolitana.

In primis emerge il nodo della stazione ferroviaria di Rogoredo e del suo intorno urbano. Una stazione che da locale, con l'arrivo dell'Alta Velocità, è diventata una "stazione di porta", snodo di flussi nazionali che si sovrappongono a un intenso traffico pendolare, per la mobilità di 8 milioni di passeggeri annui. Volumi in continua crescita anche per la connessione con l'aeroporto di Malpensa e in prospettiva di Linate, già da ora facilmente raggiungibile seppure solo su gomma. Una stazione con un intorno investito dallo sviluppo di notevole peso di Santa Giulia. Un'iniziativa partita oltre un decennio fa, con alcune vicende che ne hanno rallentato il completamento, con un carico insediativo attuale di 3.500 abitanti, che gravita sulla stazione metropolitana M3 di Rogoredo sottostante quella ferroviaria.

Stazione di porta, quindi, e nel contempo nodo del trasporto pubblico metropolitano. Flussi e funzioni che si intersecano e integrano nello stesso luogo, anche con congestioni dovute alla inadeguatezza attuale degli spazi di interscambio e di servizi che sarebbero necessari. La

disfunzione attuale è tanto palese che stupisce che non si sia pensato di mettervi mano con progetti e interventi, ma neppure con iniziative per sollecitare i diversi operatori pubblici a promuovere e coordinare politiche adeguate ad affrontare e risolvere problemi che ormai evidenziano vere e proprie patologie per la sicurezza pubblica. Sicurezza, funzionalità, decoro sono quindi termini di una macroscopica questione che richiama la necessità di mettere mano con urgenza a una ristrutturazione e qualificazione della stazione di Rogoredo. Anche in relazione ad ulteriori sviluppi di Santa Giulia. Nei prossimi anni infatti si completerà la costruzione della parte nord del quartiere.

Un progetto oggetto di una revisione rispetto a quello originario, in fase di convenzionamento con il Comune, che prevede l'insediamento di altri 8.000 nuovi abitanti, la realizzazione di strutture terziarie e commerciali e di un'arena per sport e spettacoli della capienza di 18.000 posti. Un completamento da tempo atteso, con la realizzazione, finalmente, del previsto parco tra ambito nord e sud del quartiere, il prolungamento della Pausanese come nuovo asse di penetrazione in città, e la realizzazione di un trasporto pubblico in metrotranvia che colleghi la stazione di Rogoredo con l'aeroporto di Linate. Una vicenda, quella delle iniziative di Santa Giulia che vale la pena di tenere presente in tutti i suoi problematici risvolti, come monito per una diversa e corretta gestione dei rapporti tra pubblico e privato nei grandi programmi di rinnovo urbano, del ruolo che le istituzioni dovrebbero svolgere per garantire il raggiungimento di una qualità urbanistica, edilizia e ambientale

sempre auspicata ma, nei fatti, raramente perseguita: uno iato tra dichiarazioni programmatiche, obiettivi attesi e risultati conseguiti con disfunzioni, disagi, costi. Per perseguire invece una decisa inversione di tendenza a un diffuso degrado.

In quest'ottica sono da inquadrare le iniziative intraprese da Urban Curator TAT. Un'associazione nata con lo scopo di sollecitare il processo di riqualificazione urbana, coinvolgendo la popolazione attiva e qualificati contributi di analisi e competenze professionali. Con l'obiettivo di avanzare proposte la cui fattibilità è stata oggetto di attendibili verifiche, nel confronto con gli *stakeholder* e i decisori pubblici. Al fine anche di qualificare il dibattito spesso deformato da posizioni preconcepite da uno scarso approfondimento dei problemi. Anche perché in Italia si registra un'arretratezza sulle modalità di partecipazione della cittadinanza al processo decisionale e solo recentemente il tema del "dibattito pubblico" è stato oggetto di una riforma legislativa. Questione che rimanda al più generale problema della partecipazione politica, della formazione del consenso, della trasparenza decisionale, e non ultimo al decentramento amministrativo: portare cioè la decisione il più possibile vicino agli utenti direttamente implicati e interessati.

In questa prospettiva i Municipi rappresentano realtà da valorizzare. Soprattutto a Milano, dove la tradizione del decentramento amministrativo è particolarmente radicata. Fin dalla seconda metà del secolo scorso, che vide la città alfiere

nella promozione della riforma istitutiva delle circoscrizioni. Un lungo processo dalle Zone ai Municipi nell'attuale configurazione, che corrispondono con una certa attendibilità ad altrettante sotto-unità, per la precisione 9, della sua più complessa struttura comunale. Un assetto recente che pur coi notevoli limiti dei poteri a loro assegnati, va emergendo come una realtà da cui non si può prescindere. Un contesto territoriale e sociale, quello dei Municipi, luogo conforme a una possibile partecipazione allargata della popolazione al dibattito e all'orientamento delle decisioni. Una presenza attiva che l'ambito circoscritto dei quartieri, con la loro identificazione storica, rende possibile, colmando quel vuoto di socialità che l'anonimia della metropoli spesso presenta e che si traduce in disagio, quando non in vera e propria conflittualità.

La lenta, faticosa, istituzione della Città Metropolitana, anche contraddittoria nel suo percorso legislativo, è destinata ad accentuare il ruolo dei Municipi, come ambiti dell'identità urbana, di riconoscimento dei valori ambientali e sociali che possono costituire il tessuto primario della città riqualficata a fronte della nuova realtà produttiva di beni e servizi.

Con questi obiettivi UCTAT con il Municipio 4 ha promosso il convegno "Una strategia per il Sud-Est di Milano: l'hub di Rogoredo", tenutosi il 24 ottobre 2018 presso la Sala Consiliare del Municipio 4. Un'iniziativa che segue altre, in particolare quella del 19 luglio 2017, dove la realtà di Rogoredo era già stata compresa in una più ampia lettura che si connetteva fino allo scalo di Porta Romana.

Questa pubblicazione documenta quindi il confronto sviluppato e le analisi conoscitive presentate a sostegno di una proposta progettuale avanzata sulla stazione di Rogoredo. Un'iniziativa e una proposta che vuole essere da stimolo a un più ampio confronto e che ha già avuto un positivo riscontro. UCTAT esprime un ringraziamento per quanti si sono resi disponibili con il proprio contributo per l'avanzamento del dibattito, soprattutto nell'ottica di agevolare un processo decisionale spesso paralizzato, più che da veti, da scarsa conoscenza e approfondimento dei problemi. Una carenza di conoscenza, di valutazioni, di confronti che, in una realtà complessa come quella attuale, porta sempre più alla incapacità di assumere decisioni razionali, quando non a una vera e propria paralisi. Una situazione non più sostenibile, che a Milano fortunatamente non si presenta con la drammaticità di altre aree del Paese. Tuttavia è necessario andare oltre ogni trionfalismo che spesso caratterizza la narrazione della nostra città, perché il confronto su tempi-costi-qualità dell'iniziativa pubblica nell'ambito del rinnovo urbano ci vede nettamente arretrati in un *benchmarking* internazionale.

Un approccio al processo decisionale in cui fare avanzare metodi e tecniche del *management* pubblico, parallelamente a processi partecipativi di stimolo e condivisione sociale delle diverse iniziative, condizione per il superamento dei conflitti.

Fabrizio Schiaffonati
Presidente Urban Curator TAT

Paolo Guido Bassi

L'ambito sud-est della città di Milano si trova oggi al centro di un ampio dibattito, visto l'importante sviluppo urbanistico che lo interessa, caratterizzandolo tra le zone più dinamiche d'Italia. In ambito milanese, tale comparto urbano godrà di un interesse crescente, visto anche il trend di sviluppo della popolazione residente, che si prevede in crescita del 30% nei prossimi anni. L'importanza del Municipio sarà quindi decisiva per l'equilibrio della geometria e dello sviluppo metropolitano.

A fronte di una tale crescita e di una tale potenzialità, emergono delle criticità e debolezze che devono essere messe all'ordine del giorno dalle agende politiche, pena il rischio di trasformare il grande sviluppo in una ragione di degrado e di perdita di qualità della vita sociale. La mancanza di attenzione nella programmazione dei servizi pubblici, degli spazi e delle funzioni collettive da parte delle Amministrazioni, è stata più volte infatti responsabile in passato di una mancanza di qualità nell'offerta abitativa complessiva, anche a fronte di progetti urbani apparentemente di grande respiro e qualità. Un elemento a cui l'attuale Amministrazione del Municipio 4 sta dedicando particolare attenzione.

Per quanto oggi le responsabilità e i poteri dei

Municipi in materia urbanistica siano piuttosto limitati, è possibile individuare degli strumenti in grado di caratterizzare il Municipio come un soggetto privilegiato nella comprensione e nella gestione degli interessi e delle aspirazioni locali, nell'ottica di fornire indicazioni indispensabili alle Amministrazioni comunali in vista della definizione dei piani di sviluppo cittadino.

Uno di questi strumenti è certamente quello della partecipazione, a cui il nostro mandato sta cercando di dedicare la massima attenzione. Se per alcuni anni il termine "partecipazione" ha rappresentato un insieme di pratiche piuttosto fumose di semplice consultazione della cittadinanza locali, senza una chiara definizione delle ricadute che questa poteva comportare, si tratta oggi di trasformare tali percorsi in processi di alto profilo, in grado di svolgere un anello fondamentale tra le aspettative locali e le scelte comunali.

La partecipazione non deve essere l'esito di una semplice consultazione disinformata, quanto di un percorso di informazione, che metta il cittadino nelle condizioni di comprendere la portata strategica delle trasformazioni in corso, attraverso il confronto con i tecnici, gli urbanisti, gli *stakeholder*, gli investitori e tutti gli altri sog-

getti protagonisti della trasformazione.

Solo tale visione permette di trasformare il tema della partecipazione in uno strumento per mettere a punto proposte politiche reali e concrete, che possano influire sulle scelte comunali del futuro. Proposte che possano essere incluse preventivamente tra le scelte amministrative, senza che la consultazione diventi un semplice e spesso inutile strumento di concertazione finalizzato alla giustificazione politica di decisioni già attuate.

Se è vero che le decisioni devono essere prese da chi è deputato a farlo, è vero anche che il confronto con una cittadinanza interessata debba essere un compito fondamentale nella definizione di strategie operative. In tale processo, la possibilità di individuare dei “corpi intermedi” tra privati cittadini e Amministrazioni pubbliche, come quello dell’associazionismo, rappresenta una chiave strategica per rafforzare e sviluppare i processi partecipati.

Le attività già svolte con l’Associazione Urban Curator TAT dimostrano come l’interlocuzione con professionisti, esperti, ricercatori operanti nel settore possa portare alla definizione di prospettive concrete e di alta qualità, ponendosi come alternative realistiche nei processi decisionali. Nel corso degli ultimi anni il Municipio 4 si è fatto promotore di diverse iniziative, cominciate il 22.9.2016 con una giornata di studi sul futuro degli scali ferroviari, con un *focus* specifico sul contesto di Porta Romana che rientra all’interno dell’area del Municipio. La collaborazione ha dato luogo successivamente a diversi momenti di confronto e di scambio, che hanno insistito sull’importanza e sul ruolo dei Municipi-

pi (“Proposte e progetti per il sud Milano”, 19 luglio 2017 presso la sede del Municipio 4), in cui sono state presentate una serie di proposte legate allo sviluppo del territorio municipale. Un’iniziativa confluita nella pubblicazione da parte del Municipio di un *dossier* documentato, che è stato distribuito gratuitamente durante iniziative e dibattiti pubblici.

La giornata dedicata al comparto Porto di Mare (20.6.2018), in cui è stato proposto l’insediamento di un impianto natatorio in grado di ospitare gare e eventi internazionali, una piscina olimpionica che oggi manca nell’attrezzatura sportiva milanese. Il dibattito più recente ha dimostrato la qualità della proposta, confluita all’ordine del giorno delle agende politiche grazie al dibattito sulla destinazione sportiva del comparto di Santa Giulia, in vista della candidatura di Milano per le olimpiadi invernali 2026.

La presente pubblicazione conclude (per il momento) questa serie di *focus*, proponendo una riflessione approfondita sulla situazione di Rogoredo, che insiste completamente sul territorio municipale. Una tematica particolarmente intricata, dove si sommano problemi tecnico-viabilistici a fenomeni di degrado sociale e urbano. Un’occasione importante per ravvivare la conoscenza e la comprensione di questo comparto in vista di una sua prossima trasformazione.

Paolo Guido Bassi
Presidente Municipio 4

Marco Rondini

Il “problema delle periferie” – per usare una terminologia che forse oggi dovrebbe essere aggiornata – individua una serie di ambiti urbani che manifestano delle grandi potenzialità intrinseche, e al contempo delle notevoli carenze urbane e sociali.

La tradizionale considerazione “negativa” della periferia, infatti, caratterizzata da emergenze abitative dovute alla mancanza di servizi collettivi, all’assenza di riferimenti sociali, alla difficile integrazione tra popolazioni e etnie differenti, si sta oggi affiancando da una visione “positiva” di questi territori, come motori propulsivi di nuovi modi di vivere e di nuove energie civiche. Un’evoluzione che getta nuova luce sull’interpretazione complessiva della città, ambito privilegiato di scambio, di incontro e di confronto tra i cittadini.

Ciò non basta, evidentemente, a risolvere le gravi arretratezze che spesso caratterizzano tali ambienti urbani, dovute alla mancanza di progetti di insieme che sappiano legare la trasformazione urbana alle incessanti dinamiche socioculturali che si verificano al suo interno.

Tale duplice connotazione “positiva” e “negativa” della periferia risulta particolarmente visibile all’interno dell’area oggetto di studio

della presente pubblicazione, in cui è evidente lo sviluppo urbano che introdurrà nei prossimi anni delle nuove strutture in grado di attivare nuove sinergie, attrarre investimenti e interessi dall’esterno. Ma nella quale permangono delle evidenti difficoltà sociali e abitative, di cui il “boschetto della droga” rappresenta solo l’esempio più noto.

Nel considerare il comparto urbano di Rogoredo, altresì, appare chiara storicamente proprio l’assenza di una visione di insieme che abbia saputo legare tra loro le varie tendenze di sviluppo, in particolare in relazione al complesso nodo di interscambio della stazione, che include i binari del treno, la linea della metropolitana, la stazione dei pullman, le aree di parcheggio per auto, scooter ecc.

È passato quasi un secolo da quel progetto che ambiva a realizzare in quest’area il porto fluviale destinato a rappresentare l’inizio della via navigabile Milano-Cremona, in grado di congiungere con le acque del Po. Un progetto che, pur rimasto incompiuto, imprime una memoria a quest’area urbana, come dimostra per esempio il nome della fermata della metropolitana “Porto di Mare”. Un progetto che ha però avuto un peso rilevante nel definire per oltre un decen-

nio l'incertezza e l'incompiutezza urbanistica di quest'area, condannandola a una situazione di stallo che ha agevolato fenomeni di marginalità e di degrado.

La lenta ripresa di questa stagnazione può essere visibile solo oggi, in relazione alle imponenti trasformazioni che si profilano all'orizzonte, che sembrano finalmente conferire a questo ambito urbano un "volto" riconoscibile all'interno dello scenario urbano complessivo.

L'intervento di Santa Giulia si avvia a una conclusione, dopo le ben note vicende burocratiche e gli inceppamenti giudiziari che hanno segnato l'*iter* realizzativo del progetto Foster. Altre zone, come quella di via Boncompagni, sono al centro dell'interesse di operatori come Italia Nostra, che stanno attivando delle sinergie ricche di potenzialità.

Ulteriori prospettive si prefigurano all'orizzonte in relazione a eventi di portata internazionale, come la recente candidatura Milano-Cortina per le Olimpiadi invernali 2026, che prevede l'inserimento di un'arena del ghiaccio destinata a ospitare eventi sportivi nell'area di Santa Giulia.

Sempre in relazione alla destinazione sportiva del comparto, è risultata molto interessante l'ipotesi di un impianto natatorio comprendente una piscina olimpionica per gare internazionali proposta dall'associazione Urban Curator TAT, che ha accolto il giudizio favorevole da parte delle Amministrazioni locali, dei decisori comunali e regionali, e anche dei delegati della Federazione Italiana Nuoto. Una ipotesi che, oltre a rappresentare un punto di forza per lo sviluppo dell'area, potrebbe colmare una chiara mancanza nell'offerta milanese.

Gli esempi citati mostrano uno scenario complesso, in cui l'iniziativa e il quadro della proposta trasformativa emerge come il prodotto di una serie di operatori, non più semplicemente assimilabili a una "committenza" pubblica o a un "investitore" privato, rendendo necessario un approfondimento dei ruoli, dei soggetti, dei corpi intermedi che agiscono sul territorio come veri portatori di interesse.

Uno scenario da cui emergono nuove competenze e nuove professionalità, in grado di dare luogo a proposte concrete, responsabili e misurate rispetto allo sviluppo urbano complessivo. Il compito imprescindibile degli amministratori risulta oggi quello di coordinare e incanalare tale scenario all'interno di un orizzonte concreto, per non disperdere le energie ma per metterle a sistema in modo efficace e responsabile. In tale contesto, nonostante le competenze urbanistiche siano piuttosto limitate, la capacità del Municipio di svolgere un ruolo di raccordo tra l'istituzione comunale e il privato cittadino lo individua come un soggetto fondamentale nel processo di costruzione della città futura. Una responsabilità in vista della quale la presente pubblicazione vuole rappresentare un contributo.

Marco Rondini
*Assessore Politiche Sociali
Urbanistica Verde Municipio 4*

Claudio Uberti

Gli ambiti delle cosiddette “periferie urbane” rappresentano un nodo centrale nelle politiche dell’Assessorato “Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data”, al centro di un impegno volto a favorire e costruire una partecipazione e un confronto con la cittadinanza che possa sostenere percorsi di riqualificazione e di sviluppo urbano.

Già il termine “costruire” partecipazione, però, contiene in sé un equivoco, dal momento che la “partecipazione” riguarda un fenomeno che esiste e che interessa un ampio spettro di persone che vivono nella nostra città, partecipando al dibattito cittadino e dialogando con le istituzioni, indipendentemente dalla azione pubblica. In una città come Milano, in particolare, l’attenzione dei cittadini verso le decisioni politiche comunali ha da sempre rappresentato una costante, come dimostra l’affermarsi del dibattito ormai sessantennale attorno al tema del “decentramento amministrativo”. L’attenzione delle Amministrazioni non dovrebbe quindi essere rivolta alla necessità di costruire partecipazione, quanto alla possibilità di regolamentare e incanalare le energie partecipative all’interno di percorsi collettivi in grado non solo di esprimere un dissenso, ma anche di favorire pareri e posi-

zioni costruttive in vista delle trasformazioni in corso.

La trasformazione del ruolo della partecipazione da “negativo” a “positivo” non può che passare attraverso dei processi codificati e chiari che sappiano delineare al cittadino l’orizzonte delle possibilità del suo operare.

Oltre che al cittadino, dei processi codificati nei percorsi di partecipazione sarebbero indispensabili alle stesse Amministrazioni, nell’ottica di uniformare l’azione pubblica e il ruolo dell’amministratore come guida della partecipazione collettiva in funzione di scopi e di azioni preventive.

Tra le diverse “regole” che il nostro Assessorato ha cercato di definire, un esempio può essere individuato nei “Patti di collaborazione”, ossia degli accordi che regolano dei processi di presa in carico da parte dei cittadini di beni normalmente gestiti in esclusiva delle Amministrazioni locali. Si tratta di un procedimento ancora in fase sperimentale, che lascia però presagire delle grosse potenzialità per il futuro. Già in questa fase di avvio, infatti, la natura del “patto” rivela la possibilità di introdurre nel processo di tutela e di riqualificazione del patrimonio collettivo un “cambio di mentalità”, uno scarto culturale in

grado di trasformare il bene pubblico in un bene effettivamente di tutti, che ogni cittadino è portato a beneficiare ma anche di conseguenza a proteggere.

Definendo con precisione i ruoli di responsabilità che cittadini e Amministrazioni si impegnano ad assumere, entrando fino nel merito degli oneri, delle modalità di esercizio, delle strumentazioni che si potranno utilizzare, il “patto” non solo rinnova l’attenzione verso quei beni spesso dimenticati e sottoutilizzati, ma li trasformano in qualcosa che appartiene a ciascuno di noi, favorendo l’appropriazione (materiale e simbolica) da parte del cittadino, che diventa strumento della sua cura. Una dinamica che non può che essere innescata da un attento lavoro di pianificazione e di regolamentazione da parte dell’amministratore pubblico.

Un altro esempio di particolare interesse si può riconoscere nel dibattito pubblico legato al tema della riapertura dei Navigli, in cui è stata avviata una forma di consultazione sperimentale con la città, finalizzata a cogliere non solo le “lamentele”, ma anche ogni forma di contributo costruttivo, che spesso ha dato luogo a proposte di qualità e interesse. La giornata organizzata dall’Associazione UCTAT presso la Libreria Open (9.7.2018) è un chiaro esempio in questo senso, facendo emergere il ruolo fondamentale di una cittadinanza preparata e competente, in grado di svolgere un ruolo attivo nei processi pubblici. L’ultimo esempio che vorrei citare è quello del “Bilancio partecipativo”, che abbiamo voluto rilanciare nel 2017 a seguito di una correzione di alcuni errori e debolezze che avevano caratterizzato la prima edizione del 2015. L’edizione

del 2017 ha visto una grandissima partecipazione, proprio grazie alla definizione di regole chiare e puntuali, sulla base di un *benchmarking* delle migliori pratiche già sperimentate in ambito europeo.

Il primo risultato è stato quello di attivare delle forme di collaborazione locale basate su un lavoro “fianco a fianco” tra cittadini, che hanno portato a maturare delle competenze e dei risultati molto qualificati. Ciò ha portato da un lato i privati cittadini ad assumere consapevolezza rispetto alle difficoltà implicate negli *iter* realizzativi dei progetti pubblici, mitigando quell’atteggiamento di semplice malcontento per le tempistiche di realizzazione delle opere. Dall’altro ha rappresentato un punto di fondamentale importanza anche per i tecnici e gli esperti delle Amministrazioni, che hanno potuto rendersi conto del ruolo fondamentale dei privati cittadini nel definire dei procedimenti e nel prefigurare degli scenari di sviluppo urbano. Gli esempi citati dimostrano in definitiva come il lavoro di squadra tra pubblico e privato possa effettivamente incanalare l’impegno civico verso dei risultati di grande importanza, in grado di svolgere un traino determinante nel processo di crescita della città. Il nostro compito va in questa direzione, definendo un orizzonte normativo chiaro, attraverso il quale rafforzare la fiducia nelle istituzioni e la consapevolezza della responsabilità individuale in una democrazia.

Claudio Uberti
*Staff Assessorato Partecipazione,
Cittadinanza attiva e Open data
Comune di Milano.*

Parte II
IL CONTESTO AMBIENTALE



Il contesto territoriale del sud-est di Milano rappresenta un ambito strategico nel riassetto delle grandi funzioni urbane e dei sistemi ambientali di area vasta. La stazione di Rogoredo ne costituisce uno degli snodi più significativi, con oltre 7 milioni di passeggeri annui, la fermata dell'alta velocità, l'interscambio con la MM3, la prevista nuova metrotranvia sud-est Forlanini Rogoredo. La localizzazione è inoltre relevantissima, anche a scala metropolitana, per le caratteristiche morfo-tipologiche, funzionali e infrastrutturali del contesto, per la ricchezza del patrimonio architettonico e ambientale, e anche per le dinamiche trasformative che stanno avendo luogo all'intorno, con prospettive di indubbio interesse, ma anche con l'emergere di criticità che è bene considerare per una rigenerazione sostenibile e durevole.

I processi di formazione storica hanno sedimentato nel quadrante urbano un vasto insieme di permanenze che testimoniano la coesistenza di

diverse matrici funzionali – produttive, residenziali e infrastrutturali – che ancora esprimono un discreto equilibrio, preservatosi anche nelle fasi di sviluppo più accelerato e intensivo, senza che si siano determinati impatti particolarmente deleteri per l'ambiente e la qualità spaziale complessiva. Certamente anche in questo settore urbano sono presenti problemi sociali e ambiti di degrado, ma altrettanto certamente questa zona – anche per la sua prossimità al centro – non può essere definita “periferia”. Vicina e integrata alla città, non è stata investita da dinamiche insediative disordinate o di grande dimensione ed è stata interessata solo limitatamente dai fenomeni di *sprawl* che hanno invece contraddistinto altre parti della cintura metropolitana.

È ancora un'area con una sua storia, ricca di presenze e dotata di centri identitari che costituiscono un riferimento per le comunità locali, in un contesto complessivamente piuttosto ordinato sotto il profilo morfologico, che può essere

letto attraverso il filtro di quattro categorie del “paesaggio urbano”:

- il paesaggio della produzione, con il consistente patrimonio industriale concentratosi in questa fascia della città a partire da fine Ottocento e poi nel Dopoguerra, interessando le aree limitrofe a corso Lodi e via Ripamonti, direttamente collegate con lo scalo di Porta Romana, fino all'ambito di Rogoredo; di tale patrimonio, culturale oltre che edilizio, permangono molti manufatti, sia nella diffusa rete di laboratori e opifici che in porzioni di impianti industriali di grandi dimensioni;
- il paesaggio dell'abitare sociale, con una stratificazione storica di insediamenti di edilizia residenziale economica e popolare che caratterizza alcune porzioni, come ad esempio il grande complesso tra piazzale Corvetto, piazza Gabrio Rosa e viale Omero; un vero e proprio museo all'aperto che copre tutto il Novecento, reperitoriando i diversi cicli edilizi dell'Ina-Casa, dello IACP, della Gescal, e anche diversi qualificati interventi di edilizia economica di natura privata, come il caso del quartiere Grigioni;
- il paesaggio dello spazio pubblico che, come in altre parti di città, evidenzia problemi connessi alla scarsa manutenzione e all'impatto dei processi di infrastrutturazione, con il degrado che sempre ne deriva, come ben evidenziano la situazione di piazzale Corvetto e l'incompiuta riqualificazione di corso Lodi;
- e ancora il paesaggio della figurazione, che tramanda lo stretto legame del comparto urbano con alcune importanti esperienze artistiche del '900, documentato in opere di artisti come Boccioni, Sironi e Basilico.

Rilevanti sono anche le valenze ambientali, per l'assenza di macroscopici fenomeni di conurbazione con l'*hinterland*, e per la presenza di vasti spazi aperti e aree verdi che giungono a integrarsi al grande bacino ambientale del Parco Agricolo Sud Milano, con l'ex Porto di Mare, il sistema delle Abbazie e la pregiata rete irrigua e delle cascine.

Alcuni valori ambientali ben descrivono tale condizione (valori al netto del Parco Agricolo Sud Milano), con la presenza di 88 aree verdi aventi una superficie maggiore di 5.000 mq e una dotazione di 30 alberi ogni 100 abitanti, rispetto alla media urbana di 17. Valori di grande rilevanza, non solo sotto il profilo della qualità fruitiva dello spazio pubblico, ma anche della capacità di fornire servizi eco-sistemici multipli, quali la regolazione dei flussi di acqua piovana nel sistema fognario e la cattura di CO₂, la mitigazione dell'isola di calore e l'assorbimento degli inquinanti aerei.

Non mancano però alcune criticità, con oltre il 30% di suolo impermeabile rispetto al 27% della media urbana e con un patrimonio arboreo che risulta concentrato soprattutto in giardini e aree a parco, mentre vi è forte carenza di verde distribuito, che potrebbe invece contribuire alla mitigazione dell'effetto *canyon* lungo le strade e a incrementare il decoro urbano (è il caso, ad esempio di due tra le direttrici anulari più importanti del quadrante, i viali Ortles-Brenta-Bacchiglione e le vie Marco D'Agate-Polesine).

Per quanto concerne l'accessibilità, emerge chiaramente la rilevanza dello snodo di Rogoredo, lungo l'asta Porta Romana-Lodi-Corvetto (e oltre lungo la via Emilia e il Raccordo con l'Au-



Il territorio del sud-est milanese - CTR Lombardia

tostrada del Sole), elemento fondamentali del sistema della mobilità rispetto alla viabilità su gomma. Importante è anche la dotazione infrastrutturale del trasporto pubblico, in particolare con la prevista nuova stazione allo scalo Romana, la linea MM3, l'interscambio con la stazione di Rogoredo e la nuova metrotranvia sud-est Forlanini-Rogoredo.

La presenza di sovrapposizioni e interferenze negative tra la viabilità sovra comunale e di attraversamento, la viabilità locale e le infrastrutture per la mobilità dolce genera però diverse problematiche nella gestione dei flussi veicolari, con importanti ricadute sulla qualità ambientale degli insediamenti residenziali, nonché dei servizi e spazi pubblici. Problematiche in molti casi identificate anche dal recente PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che evidenzia chiaramente come sia necessario un "governo coordinato delle trasformazioni". Tali criticità sono da un lato riconducibili a problematiche di accessibilità, ma altre volte a forme di accessibilità non più coerenti con gli indirizzi di sviluppo e trasformazione che sta seguendo la città, soprattutto nella direzione di un deciso contenimento della mobilità privata su gomma a favore della mobilità "dolce" e di quella "condivisa". Una lettura basata esclusivamente su dati quantitativi legati alla presenza del trasporto locale pubblico (TLP) o del traffico veicolare non evidenzia infatti aspetti quali gli impatti sulla qualità dello spazio pubblico e delle componenti ambientali, così come sui modi d'uso e le reali possibilità di accesso a servizi e spazi pubblici da parte delle utenze deboli, o la sicurezza negli spostamenti.

Tra le principali criticità si evidenziano le seguenti:

- il nodo di interscambio strutturato intorno alla stazione di Rogoredo (interscambio ferro-gomma-TPL e mobilità locale-mobilità sovralocale) presenta problemi strutturali e di sottodimensionamento, e al momento non rappresenta una connessione adeguata tra i sistemi urbani a est e a ovest del sedime ferroviario. Questo intorno urbano dovrebbe essere oggetto di un sistematico intervento di adeguamento funzionale e riqualificazione morfologica e ambientale. Ad esempio, attraverso un adeguato attrezzamento con servizi e funzioni di interscambio che tengano conto della presenza contestuale della linea MM, del Passante, dell'Alta Velocità, ai quali si aggiungerà la nuova metrotramvia, coinvolgendo e modificando anche le aree antistanti la stazione, le aree dismesse e quelle in via di trasformazione. Inoltre, è necessario considerare l'accessibilità di carattere locale con mobilità dolce, ma anche quella su gomma legata al connesso sistema autostradale e delle tangenziali;
- il nodo stradale multilivello di piazzale Corvetto-piazzale Bologna, come accesso dal e per il sistema autostradale, costituisce una criticità non solo sotto il profilo viabilistico ma anche di qualità ambientale. L'attuale cavalcavia nega qualsiasi possibile forma qualificata e decorosa di fruizione pubblica, produce negativi impatti in termini di inquinamento, crea forti discontinuità e fratture nel sistema urbano, ad esempio in corrispondenza delle vie Marocchetti-Cassinis, Avezzana. Il PUMS affronta il problema, ma lasciando aperte delle alternative (demolizione

totale o parziale del cavalcavia) e soprattutto subordinandole alla soluzione dell'innesto in città della strada Paullese;

- permane ancora irrisolta la connessione tra la strada Paullese e la rete viaria cittadina. Un asse stradale importante, definito in epoca romana e di innesto nella città, che attualmente "muore" nell'ambito di Santa Giulia, rendendo da un lato parziali e non adeguate le connessioni del nuovo quartiere con il più ampio quadrante urbano e dall'altro andando ad appesantire i carichi veicolari su piazzale Corvetto.

Il PUMS del 2017 ha introdotto una modifica all'originale ipotesi progettuale di innesto della Paullese che, in una visione di mantenimento della valenza sovra comunale, faceva convergere il traffico su piazzale Bologna. L'ultima proposta riduce gli *standard* geometrici e prestazionali del collegamento e ipotizza di portare i flussi sugli assi di via Sulmona e via Varsavia, nella concezione di renderla a servizio prevalente dell'accessibilità al comparto di Santa Giulia. Tale soluzione, sommata agli interventi di demolizione del cavalcavia di Corvetto, comporterebbe una completa revisione dell'accessibilità veicolare su gomma dalla "Porta Sud" di Milano;

- il sistema di attraversamento ovest-est costituito dalle vie Marco D'Agrate, San Dionigi e Fabio Massimo svolge una impropria funzione di accesso al sistema autostradale e delle tangenziali, presentando il calibro di una strada locale (soprattutto nel caso di via Fabio Massimo). Tale situazione tuttavia dovrebbe trovare soluzione anche in considerazione della condivisibile scelta dell'Amministrazione nella nuova proposta di PGT di prevedere nell'ambito di Porto di Mare

l'insediamento di una grande funzione urbana pubblica o di interesse generale;

- il sistema lineare di corso Lodi, tra piazzale Corvetto e corso di Porta Romana, con i nodi intermedi delle piazze Brenta, Lodi e Buozzi, è stato oggetto di interessanti interventi di qualificazione in un'ottica di fruizione e di uso ciclopedonale. Tali interventi tuttavia sono stati attuati solo parzialmente, lasciando una notevole frammentazione che limita la possibilità di far diventare questo asse una vera asta della mobilità "dolce" di connessione tra il centro e la periferia, nonché di ambito di aggregazione.

Il completamento degli interventi rappresenta una priorità, con azioni finalizzate a mitigare gli impatti del consistente traffico veicolare e ad aumentare la capacità attrattiva di funzioni commerciali distribuite e di servizi di vicinato, nel quadro di un complessivo riassetto della viabilità e del trasporto pubblico e del recupero di aree ed edifici limitrofi, non ultimi le stazioni della metropolitana e i relativi mezzanini.

Negli ultimi anni il quadrante si caratterizza anche per l'emergere di numerose nuove progettualità, con oltre quaranta interventi tra quelli già ultimati negli ultimi quindici anni e quelli ora in corso o in programma. Tali interventi prospettano un futuro particolarmente dinamico per questo contesto, anche a fronte di un patrimonio di aree dismesse e sottoutilizzate ancora consistente e di tessuti poco densi che presentano caratteristiche potenzialmente interessanti per lo sviluppo immobiliari.

Attorno all'ex scalo ferroviario di Porta Romana si va completando un consistente processo

di riconversione di aree industriali, con la realizzazione del nuovo polo museale di Fondazione Prada, del Progetto Symbiosis e di nuovi insediamenti terziari, commerciali e in parte residenziali (TAG Talent Garden, via Calabiana, via Balduccio da Pisa) che interessano gli isolati a sud dello scalo, fino ai limiti dell'edificato al margine con il Parco Sud. Un processo trasformativo che continuerà nei prossimi anni in questa porzione di città, con il recupero edilizio e la rifunzionalizzazione di altri ambiti ed edifici, quali l'ex Consorzio Agrario, il manufatto di via Ripamonti 89, l'area di via Serio, lo Smart City Lab di via Ripamonti, la trasformazione dell'attuale sede della Boehringer, il nuovo *headquarter* di A2A in Piazzale Trento.

Subito a nord dello scalo di Porta Romana si segnalano poi gli interventi dell'Università Bicconi, con il nuovo Campus (Ex Centrale del Latte), il polo di viale Bligny e le nuove residenze universitarie (viale Tibaldi, viale Bligny).

Un altro importante *cluster* di aree in trasformazione è quello localizzato nelle adiacenze del nodo di Rogoredo, con programmi e interventi eterogenei per consistenza e tipologia. Sulla dorsale di via Toffetti – a ovest della linea ferroviaria – sono presenti gli ambiti dismessi e sottoutilizzati dell'ex ATU Toffetti e dell'ex scalo Rogoredo e sono in fase di programmazione-attuazione diversi progetti puntuali, quali il nuovo albergo a sostituzione di un manufatto dismesso recentemente demolito e il recupero del complesso ex Inps.

A est della linea ferroviaria si localizzano interventi di dimensioni medio-grandi, con diversi piani attuativi in corso: il completamento con

riconvenzionamento del PII Santa Giulia parte nord, i lotti sud di Santa Giulia in adiacenza della Stazione Rogoredo (Spark 1 e Spark 2), l'ambito commerciale-terziario di via Manzù, il PII di Merizzate. Interventi di notevole consistenza, realizzati su *brownfield* con limitati recuperi edilizi e con vocazione mista.

A ovest di queste trasformazioni, oltre l'asse di corso Lodi-via Cassinis, si trova anche il grande ambito di Porto di Mare, che interessa diverse centinaia di migliaia di mq di superficie territoriale. In tale area si individua una porzione prevalente di area destinata a verde – oggi già in fase di recupero ambientale grazie all'azione di Italia Nostra – e una fascia edificata sul margine nord al confine con i quartieri Gabrio Rosa, Barzoni e Omero, per la quale è prevista una trasformazione urbanistica.

Sempre con riferimento ai progetti in corso, si richiamano due iniziative di rilevanza internazionale che interessano l'intero quadrante urbano: il progetto europeo Sharing Cities e il progetto OpenAgri, finanziato dal fondo FESR, Urban Innovative Actions. Progetti differenti per obiettivi e contenuti, che prevedono il primo l'efficientamento energetico degli edifici e del sistema di trasporto e il secondo il recupero della cascina dismessa Nosedo, con l'attivazione di sperimentazioni di colture su aree agricole limitrofe al costruito.

Diversi interventi, realizzati e in progetto, sono infine relativi ad azioni più puntuali e circoscritte per la riqualificazione di alcuni spazi pubblici e piazze – piazza Gabrio Rosa, viale Omero, piazza San Luigi, la sperimentazione di "urbanistica tattica" per piazzale Angilberto. A questo

proposito, va richiamata anche l'ipotesi di riassetto viabilistico e trasportistico prospettata dagli strumenti di programmazione della mobilità (PUMS) con riferimento alla possibile demolizione del cavalcavia Corvetto (oggetto di una proposta da parte dell'associazione culturale UCTAT: si veda AA.VV. "Proposte e progetti per il Sud Milano", Atti della Conferenza del 19 luglio 2017), attuabile attraverso un depotenziamento del traffico in entrata dalla sopraelevata e in generale da via Cassinis grazie al completamento della Paullese. Tale infrastruttura separerebbe i flussi di traffico in entrata, alleggerendo il transito su piazzale Corvetto verso il centro città, la periferia sud e nord.

Da questa sintetica rassegna emerge la rilevanza delle quantità in gioco, con le grandi concentrazioni del completamento di Santa Giulia (400 mila mq di residenze e servizi e un'arena per 15.000 spettatori) e la realizzazione in corso di oltre 800 alloggi a Merezzate, i quasi 100 mila mq dei nuovi complessi direzionali di Lombardini 22 e Lendlease, il previsto albergo da 460 camere a Rogoredo, alle quali si aggiungono le rilevanti quantità previste dall'AdP per gli scali di Porta Romana e Rogoredo e gli sviluppi che hanno interessato San Donato e gli interventi per il VI Palazzo ENI a Donato Milanese, il PII DGO De Gasperi Ovest e SportCityLife al quartiere San Francesco.

Se, come detto, questa dinamica configura prospettive positive di rigenerazione del quadrante urbano, si evidenziano però anche alcune criticità. In particolare, non sembrano essere adeguatamente considerati gli impatti sugli equilibri e

le qualità diffuse del quadrante, derivanti dal carico antropico generato dalle nuove ingenti quantità edilizie in programma, anche considerando che permane comunque un consistente patrimonio di aree dismesse e sottoutilizzate, potenzialmente suscettibile di ulteriori sviluppi immobiliari. Sembra inoltre mancare una visione complessiva in merito alla configurazione, organizzazione e qualità degli spazi pubblici, dei flussi di utenza e traffico, del rapporto tra edificato e spazi aperti, delle dotazioni di servizi e verde, con scelte che appaiono delegate a interventi circoscritti e a trattative tra gli operatori pubblici e privati in occasione di ogni specifica iniziativa immobiliare.

Non da ultimo, oltre alla citata esigenza di riqualificare l'asse di corso di Porta Romana-corso Lodi e della via Emilia, si segnala la situazione gravemente critica del nodo di Rogoredo: le condizioni di degrado ambientale e sociale all'intorno della stazione, l'inadeguatezza delle dotazioni di servizio, l'assenza di qualità degli spazi pubblici e pedonali, i problemi di sicurezza, accessibilità e fruibilità evidenziano come il ruolo di questo nodo sia ampiamente sottovalutato e che manchi di un pensiero progettuale complessivo capace di orientare un organico e tempestivo programma di rigenerazione finalizzato a fare di questa realtà un vero e proprio "hub" di interscambio, sia per le relazioni locali tra i due fronti urbani della stazione, sia quale "porta" sud-est della città di Milano.

Elena Mussinelli

Professore Ordinario di Tecnologia dell'Architettura presso il Politecnico di Milano



Andrea Tartaglia

Il sistema edilizio e infrastrutturale delle aree di Rogoredo e Santa Giulia testimonia oggi una fase intermedia del processo di trasformazione attivato circa quarant'anni fa, a valle dei primi fenomeni di deindustrializzazione e dismissione che coinvolgevano il sistema cittadino di Milano. Tali processi venivano visti anche come una grande opportunità.

Come scriveva nel 1990 l'allora Sindaco di Milano Paolo Pillitteri nella prefazione del libro "Montecity", che presentava il piano di riqualificazione dell'area ex-Montedison: "Milano è una grande città, [...] che è stata ed è un grande laboratorio sperimentale dove si ricerca la convergenza di interessi economici, sociali, territoriali, culturali, e dove la "qualità" del progetto si misura sulla base della sua capacità di costruire un ambiente e un paesaggio urbano migliore, di attivare le risorse materiali per realizzare gli interventi, di sviluppare la creatività necessaria per progettarli e gestirli, di far emergere nuove economie e occasioni di lavoro, di sviluppare

la città policentrica come corretta modalità di estensione di Milano, superando ogni contrapposizione centro-periferia e proponendo nuove gerarchie territoriali [...]. L'impegno è di avere sempre presente, citando Francastel, che gli uomini, le società non creano il loro ambiente solamente per soddisfare certi bisogni fisici o sociali, ma anche per proiettare in uno spazio reale di vita alcune delle loro speranze, ambizioni, utopie".

Quel piano-progetto era iniziato nel 1983, adottato come Piano Particolareggiato nel 1990, prevedendo la realizzazione di 300 mila mq di SIp, con una riduzione di 100 mila mq rispetto agli indici applicabili per la riconversione delle aree industriali. Quantità che si sommavano al piano relativo alle aree ex-Redaelli (ora Santa Giulia sud), approvato nel 1997 e di proprietà di Impregilo.

È interessante notare come già negli anni Ottanta-Novanta fossero evidenti e oggetto di proposte progettuali alcuni elementi centrali

per la qualità del territorio, come il ruolo strategico della stazione di Rogoredo, quale nodo di interscambio ed elemento di cerniera tra i sistemi urbani a est e a ovest del sedime ferroviario. Inoltre, emergeva chiaramente la necessità di risolvere l'innesto della Paullese nel sistema urbano, con l'esigenza di una linea di superficie che corrisponde all'attuale proposta della tranvia.

In tutte le alternative di progetto sviluppate quaranta anni fa, il sistema degli spazi pubblici rappresentava l'elemento generatore dell'impianto urbano e delle scelte alla scala architettonica. Temi sempre presenti nelle diverse proposte sviluppate nel decennio preliminare all'approvazione del Piano Particolareggiato.

Nel 1998 le aree dei due Piani Particolareggiati sono acquistate da un'unica proprietà che, mentre prendevano avvio nel 2002 le prime attività di bonifica, incaricava un gruppo di qualificati progettisti – tra cui Norman Foster, incaricato anche del *masterplan* – di sviluppare i progetti per la trasformazione di queste aree. L'intervento, denominato Santa Giulia, fu presentato con grande ridondanza in diverse sedi: non solo all'Urban Center di Milano, ma anche a Venezia. Infatti, con la sponsorizzazione di Risanamento della X Biennale di architettura di Venezia del 2006, vengono messi in mostra non solo i progetti per Santa Giulia ma anche quelli per l'area ex-Falk a Sesto San Giovanni.

In realtà è noto come il grande *circus* residenziale di Norman Foster, che doveva confrontarsi con l'offerta di qualità presente nelle più importanti capitali europee, non sia mai partito. Così come il parco di unione tra la zona sud e quella nord.

Mentre hanno avuto attuazione gli sviluppi residenziali affidati alle cooperative e il complesso terziario che attualmente ospita Sky Italia. Certamente vi sono state difficoltà legate alle bonifiche e alla tardiva realizzazione dei servizi pubblici. Situazione emblematica di quella che nel nostro Paese sembra un'incapacità, all'interno dei grandi interventi di trasformazione urbana, di ottenere il completamento dei servizi e delle opere di interesse pubblico prima di quelle private. A Milano, basti pensare ai casi di City Life, della città della Moda o Porta Vittoria.

Attualmente, anche a seguito della nuova *joint venture* tra Risanamento e Lendlease, che ha rilevato l'iniziativa di Santa Giulia, è in corso una fase di rilancio rispetto al completamento della trasformazione non solo di queste aree, ma anche di ambiti limitrofi.

All'esterno delle aree di pertinenza del progetto Santa Giulia è partito il PII di via Merezzate, per 900 appartamenti di *social housing*, con una scuola media e un asilo nido, che si attesta su un sistema viabilistico ancora incompleto.

Nei pressi vi è l'ambito in parte abbandonato di via Medici del Vascello: una multiproprietà che assomma una volumetria importante, della cui trasformazione si parla sempre più concretamente (molte le alternative discusse o semplicemente lanciate nel dibattito: residenze, case per studenti, servizi sanitari, sociosanitari).

In adiacenza all'intervento di Merezzate e lungo via dei Pestegalli si attesta il progetto dello studio Lombardini 22 di un nuovo *business center* denominato "Connecto", organizzato in quattro edifici per 43.000 mq di Slp terziaria, che potrà



Mappa delle trasformazioni in corso nell'ambito del Municipio 4

ospitare 5.000 persone con spazi commerciali per 3.500 mq. Si tratta di un'iniziativa che punta su alte dotazioni tecnologiche per il lavoro, coinvolgendo operatori finanziari e immobiliari. Il sistema dei quattro edifici definisce una piazza interna in cui viene collocato un *auditorium*.

In corrispondenza del *business center*, a est del fascio ferroviario, in un'area industriale abbandonata lungo via Boncompagni, è in programma un nuovo albergo con oltre 400 camere, diventando così il più grande di Milano.

In aderenza alla stazione di Rogoredo è aperto il cantiere dell'intervento firmato da CMR, per Risanamento e Lendlease. Progetto denominato Spark One di 25.000 mq di SIp destinati a uffici e parterre commerciale. Progetto che rappresenta lo stato delle richieste del mercato per la qualità degli spazi lavorativi (WELL) ed energetico-ambientali (LEED Platinum). Questo intervento, vista anche la collocazione, si vuole configurare come nuova porta di ingresso a Milano, trovando il suo punto di forza nella contiguità con il nodo infrastrutturale della stazione di Rogoredo, come già si evidenziava nelle *brochure* degli anni passati per promuovere l'iniziativa. È già prevista la realizzazione di un secondo edificio, Spark Two, per altri 10.000 mq, che comporrà l'ultimo tassello di Santa Giulia sud, completando il *business center* costituito anche dagli edifici di SKY Italia.

Recentemente è stato aggiornato e rilanciato il progetto di Santa Giulia nord, rimasto incompiuto anche per le criticità legate alle attività di bonifica che hanno rappresentato uno scoglio in molte operazioni analoghe. Si pensi al caso Bo-

visa, oppure a Bagnoli a Napoli. Come ad altri esempi per la preventivazione dei costi, soglie di inquinanti superiori alle previsioni, modifiche normative, fino alle problematiche di illegalità nella gestione del processo.

La candidatura di Milano-Cortina per le Olimpiadi invernali del 2026 ha rappresentato un'opportunità di rilancio di questa iniziativa, con la realizzazione dell'arena per lo sport e gli spettacoli da circa 15.000 posti che potrebbe trovare la sua sostenibilità economica e una chiara motivazione. Il nuovo *masterplan* di progetto sembra occupare più suolo rispetto all'ipotesi di Norman Foster, perseguendo una configurazione dei sistemi residenziali più simile a quanto realizzato nel comparto sud, anche se dai *rendering* sembrerebbe attestarsi su soluzioni con un minor numero di piani fuori terra. Il nuovo assetto assume una conformazione maggiormente urbana, creando un sistema di assi su cui si attesterà ai piani terra una significativa quota di commerciale, nella logica del *retail* urbano già sperimentata a City Life.

Infine, la tranvia in progetto assume un ruolo sempre più importante, con il collegamento della fermata MM3 Rogoredo alla prossima fermata della MM4 Forlanini, diventando così elemento di sistema nei diversi ambiti edilizi e funzionali di Rogoredo-Santa Giulia.

Lo scenario definisce un contesto di grandi opportunità ma anche di latenti criticità. Osservando le trasformazioni in atto dal punto di vista degli sviluppatori immobiliari, si tratta di iniziative di interesse, come confermato dagli importanti investimenti per l'acquisizione delle

iniziative. Se si guarda ai progetti non come singole individualità indipendenti, nella prospettiva di un sistematico riassetto urbano degli spazi e dei servizi pubblici (elemento richiesto dalla cittadinanza e che dovrebbe essere al centro dell'offerta), emergono criticità a cui al momento non sembrano corrispondere chiare e specifiche proposte.

È evidente come intorno al nodo di Rogoredo si stia addensando un sistema residenziale, commerciale e terziario che genererà un elevato carico antropico (qualche decina di migliaia di persone in più) che si andrà ad attestare su un sistema di servizi e infrastrutture al momento molto fragile. Un carico che certamente non potrà essere interamente sostenuto dal sistema delle tangenziali, già in crisi.

A fronte dell'attrattività del nodo di Rogoredo, sembra che né gli operatori privati che pubblici si stiano attivando per affrontare in modo sistemico il tema infrastrutturale e i problemi che gravano sulla stazione.

La stazione di Rogoredo costituisce un elemento fondamentale del sistema trasportistico metropolitano, nel quale si concentrano e transitano flussi molto rilevanti di persone, senza che siano mai stati sviluppata una strategia programmatica per l'adeguatezza di spazi e servizi, rispetto al ruolo che il nodo di interscambio svolge a scala urbana, nuova "stazione di porta" sud-est.

Inoltre, tutto l'ambito urbano della stazione presenta ben note criticità, con punte di degrado lungo l'asse di via Toffetti, nelle aree in margine al tracciato ferroviario, nell'ambito di Porto di Mare e nell'ampio spazio del piazzale antistante

alla stazione, del tutto privo di decoro urbano.

Sembra quindi mancare una regia pubblica capace di esprimere chiare priorità e obiettivi di ritorno sociale degli interventi, che non si limiti – come negli ultimi vent'anni – ad adeguarsi alle opportunità di volta in volta offerte nelle proposte degli operatori, in ragione degli andamenti del mercato immobiliare.

È necessario un salto di consapevolezza, anche da parte del pubblico, rispetto all'orientamento delle ricadute in termini di rilevanza sociale e ambientale dei diversi interventi.

Il caso di Rogoredo è esemplare: serve un piano-progetto che faccia da guida per azioni di sistematico adeguamento funzionale e di riqualificazione morfologica e ambientale dell'intero comparto. Quello che fino ad ora è stato carente è un *management* pubblico con una visione delle priorità, in grado di orientare le diverse progettualità in una visione di insieme di chiaro interesse comune.

Andrea Tartaglia
Professore Associato di Tecnologia dell'Architettura presso il Politecnico di Milano



Arturo Majocchi

I due interventi precedenti hanno messo in evidenza i numerosi e complessi interventi in atto e in progetto che investono tutto il settore sud-est di Milano e dell'area metropolitana. Emerge con evidenza l'importanza dell'asse Porta Romana-Rogoredo come elemento portante di un sistema articolato e complesso a supporto dell'intera area. La stazione di Rogoredo rappresenta la cerniera fra il terminale dall'asse più propriamente urbano che va da Porta Romana a Rogoredo e quello metropolitano della via Emilia con San Donato, Melegnano, ecc.

Le trasformazioni in atto: a est delle linee ferroviarie sono concentrati i maggiori interventi, mentre a ovest esistono situazioni più frammentate, potenzialmente oggetto di trasformazioni a seguito di chiusure, delocalizzazioni o razionalizzazioni di processi produttivi. Le trasformazioni già avvenute, quelle in programma e quelle potenziali avrebbero dovuto essere sottoposte, pur con procedimenti di pianificazione attuativi, a un disegno complessivo di un

settore di città, che purtroppo non si è verificato e si è limitato alla enunciazione di soli obiettivi e criteri molto generici.

Questa situazione ha generato e genererà ancor più in futuro effetti negativi sull'intorno urbano e sulla crescente inadeguatezza del sistema infrastrutturale.

La stazione di Rogoredo e il nodo di interscambio rappresenta una delle maggiori criticità della zona, in quanto sottoposta, oltre alla persistenza di gravi problematiche sociali, a notevoli incrementi nei flussi delle utenze e di conseguenza a interferenze fra le diverse modalità di trasporto. A queste problematiche si aggiungono quelle derivanti dalla difficoltosa accessibilità dei mezzi automobilistici pubblici e privati in una zona priva di parcheggi adeguati sia ad est che a ovest del fascio dei binari (si tenga conto che le due aree non possono essere comunicanti). Pertanto, sovraffollamento, confusione, interferenze fra i vari flussi caratteriz-

zano il nodo di interscambio, con effetti negativi sulla viabilità, l'accessibilità, il parcheggio e più in generale sull'ambiente urbano. In termini di flussi passeggeri si ha:

- movimento passeggeri/anno ferrovia: circa 7 mln di unità, media giornaliera oltre 19.000 unità; due direttrici dell'Alta Velocità Milano-Roma-Napoli e Milano-Genova; passante ferroviario con tre linee suburbane (S1, S2, S13);
- movimento passeggeri/giorno lungo l'intera linea metropolitana M3: circa 227 mila, suddivisi per 21 stazioni, pari a mediamente 11.000 unità/giorno (passeggeri/anno: 64 mln);

Mediamente al giorno si può stimare che il nodo sia interessato da un flusso/passaggi di 30.000 unità (circa 15.000 persone).

In futuro si aggiungerà la metrotranvia che collegherà le linee M3 e M4 dalla stazione Forlanini a Rogoredo e il prolungamento della linea M3 fino a Paullo est, con ulteriori 6 stazioni, in aggiunta alle 21 attuali. Inoltre, entro il 2030 il PUMS prevede la realizzazione della nuova linea metropolitana M6 da Molino Dorino a Nobersco-Ponte Lambro, ovvero da nord-ovest a sud-est di Milano, incrociando la linea M3 proprio a Rogoredo.

Per quanto riguarda la viabilità, attualmente la stazione è raggiungibile con due modalità diverse da sud-est e da nord-ovest: da sud-est lungo tre percorsi: via Emilia-via Rogoredo; tangenziale Est-via del Futurismo; cavalcavia Pontinia-via Cassinis. Da nord-ovest un unico percorso attraverso via Toffetti-piazza Mistral-via Cassinis.

In futuro si aggiungerà il prolungamento della

nuova Paullese dalle rotonde di via Sulmona-via Varsavia e via Sulmona-via Toffetti, che consentirà l'accesso dalla tangenziale Est al nodo di Rogoredo sia dal nord-est che dal sud-est del territorio, migliorando sensibilmente l'accesso da est. Da nord permarranno condizioni meno agevoli per l'accesso al nodo. Attualmente il parcheggio dedicato è consentito solo ad ovest dei binari (area FS di circa 2.600 mq per 130 auto), a est l'unica possibilità è rappresentata dalla viabilità esistente, già saturata dalle auto parcheggiate dai dipendenti SKY (più di 3.000 addetti).

Nonostante queste criticità, le potenzialità del comparto sono significative: è da segnalare *in primis* quanto previsto dalla Variante del PGT recentemente adottato. Il provvedimento della Amministrazione Comunale, in questo caso molto corretto, delimita un'area definita "Nodo di Interscambio" più ristretta, di supporto e al servizio del futuro nodo di interscambio. L'area degli effetti indotti dall'adeguamento del nodo è un triangolo delimitato a sud-est dalla linea ferroviaria, a sud-ovest dal cavalcavia Pontinia e a nord dalla via Paolo Palla-angolo via Toffetti-area ex dogana, che si estende per circa 12 ettari. L'obiettivo della Amministrazione è quello di riqualificare gli spazi pubblici, prevedendo anche l'estensione delle aree pedonali (PGT, Tav. D.01/3).

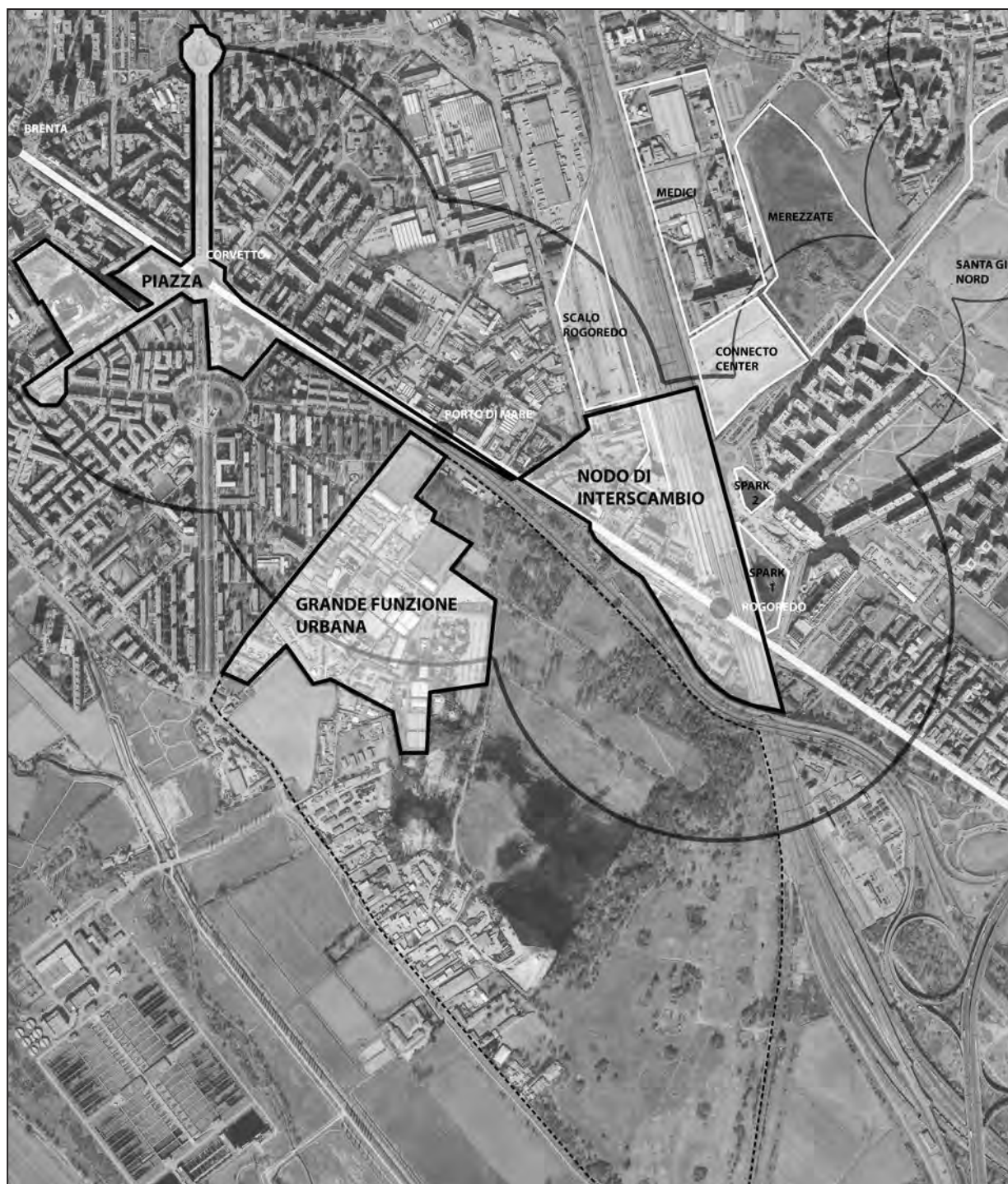
Inoltre, l'intera area viene definita come "ambito di rinnovamento urbano", con un indice di edificabilità pari a 1 mq/mq, in quanto ambito di elevata accessibilità, che può essere superato ricevendo ulteriori diritti edificatori. Nella TAV.



La stazione di Rogoredo

S.02/3 dei servizi si conferma anche la fascia di terreno da riservare alla nuova Pausolese. Fra gli spazi pubblici da riqualificare, oltre a quelli antistanti la stazione fino a piazza Mistral, segnaliamo anche quello lungo l'asse stradale che va dalla stazione M3 di Porto di Mare a piazzale Corvetto e da qui a piazzale Bologna a nord e a piazzale Ferrara a ovest. Ciò conferma quanto proposto nella precedente iniziativa dell'Associazione UCTAT sulla riqualificazione dell'intero asse di corso Lodi, con la demolizione del cavalcavia di piazzale Corvetto, confermata dal PGT. Per i nodi di interscambio all'art. 15 delle NTA del PdR si prevedono i seguenti obiettivi gene-

rali: dare continuità alle relazioni urbane, ottimizzando le connessioni; migliorare il rapporto fra spazi costruiti e spazi aperti; individuare connessioni che superino le barriere infrastrutturali anche con copertura dei binari; massimizzare le aree pedonali; diversificare gli usi e massimizzare l'attrattività degli spazi aperti; integrare elementi di rinaturalizzazione; sono ammesse strutture di vendita quali MSV e GSV. Altra potenzialità della zona è rappresentata dalla presenza, a ovest della linea ferroviaria, di tre aree strategiche per ipotesi di trasformazione urbana a favore della riqualificazione del nodo di interscambio (a est della ferrovia non



Previsioni urbanistiche per il comparto di Rogoredo

vi è alcuna disponibilità di aree). Tali aree appaiono sottoutilizzate e con porzioni dismesse e sono rappresentate dall'area di proprietà ANAS a sud dell'attuale via Cassinis; dalla seconda a fianco della stazione e di un edificio residenziale occupata da un edificio per laboratori-uffici, di proprietà LION sas, dismesso; e dall'attuale parcheggio e da una zona retrostante lungo i binari di proprietà FS. A nord di quest'ultima dovrebbe realizzarsi un albergo di circa 400 camere, promosso da un investitore giapponese.

Da tutte le considerazioni svolte si è ritenuto utile e necessario configurare una proposta che possa sostenere il dibattito nella zona e un confronto con il Comune. Una possibile soluzione urbanistica, architettonica e funzionale, che desse delle risposte a tutte le criticità e opportunità rilevate e giungesse alla definizione di un pre-progetto complesso, che già comporta delle scelte progettuali rilevanti:

- coinvolgere nelle soluzioni progettuali quelle aree residue ancora utilizzabili per contribuire alla realizzazione dell'*hub* di Rogoredo;
- creare un ampio spazio pubblico circostante la stazione, ampliando la fruibilità pedonale, migliorando il rapporto fra spazi aperti e costruiti;
- attestare la maggior parte dei flussi automobilistici a ovest della stazione, per consentire la realizzazione di una ampia piazza a favore della pedonalità e della fruizione delle nuove attività di servizio e commerciali da insediare;
- modificare la viabilità lungo l'asse via Cassinis-via Sant'Arialdo, spostandola in aderenza al cavalcavia Pontinia, consentendo così un ulteriore aumento delle aree pedonali;

- ridisegnare il sistema degli accessi viabilistici alla stazione, privilegiando i mezzi pubblici;
- creare due ampi parcheggi in sottosuolo nella fascia a ovest dei binari e a nord e sud dell'accesso alla stazione al servizio dell'intermodalità e delle attività da insediare. Per i flussi veicolari da sud-est esiste solo la possibilità di utilizzare l'area che verrà interessata dalla rotatoria della metrotranvia;
- realizzare nuove volumetrie sulle aree ANAS e FS con *mix* funzionale terziario, direzionale, di servizi, pubblici e privati;
- prevedere come elemento caratterizzante l'*hub* una struttura a ponte sopra i binari, che faciliti, sia sotto il profilo della funzionalità che della mobilità, il collegamento fra le due aree urbane di fatto separate dalle linee ferroviarie, agevolando inoltre i possibili interscambi fra metro-ferrovia, fra ferrovia e metro con i mezzi pubblici e privati, fra il transito pedonale e l'accesso ai servizi e alle attività che verranno insediate. Questa struttura, opportunamente collegata con l'ampliamento del mezzanino della metro, con le attività, i servizi e i parcheggi presenti nelle nuove volumetrie (ANAS e FS), con l'accesso ai binari e alla piazza, consentirà continuità e circolarità ai flussi pedonali.

Arturo Majocchi
Urban Curator TAT



Giovanni Castaldo

Il tema della nuova costruzione e della ristrutturazione delle stazioni ferroviarie sta assumendo un peso crescente in Italia, con diverse iniziative nel contesto nazionale. La realizzazione dell'Alta Velocità, il potenziamento dei nodi, la riorganizzazione delle linee di media percorrenza hanno determinato negli ultimi decenni un rilancio delle stazioni e l'avvio di nuove realizzazioni. Un generale ammodernamento della linea e dei nodi per corrispondere a nuove esigenze di mobilità, di connessione e trasporto veloce di persone e merci, e di sviluppo socioeconomico del Paese. In linea con l'esperienza di altri contesti europei avviata già a partire dagli anni Novanta. Gli interventi di nuova costruzione hanno principalmente interessato i grandi nodi della rete dell'Alta Velocità, come Torino Porta Susa, Bologna Centrale, Roma Tiburtina, Napoli Afragola. Al contempo si registrano diversi interventi di ristrutturazione di manufatti esistenti, anche di stazioni di medie e piccole dimensioni. Iniziative volte alla riqualificazione degli spazi, alla rego-

lazione dei flussi di accesso, all'abbattimento delle barriere architettoniche, all'istallazione di nuova impiantistica e alla riorganizzazione delle interfacce con le città, con la sistemazione dei piazzali, la previsione di nuovi servizi e la realizzazione di collegamenti tra le parti di città separate dal fascio dei binari. Tra i principali progetti si citano: Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Milano Garibaldi, Verona Porta Nuova, Padova, Savona, Cagliari, Ancora, Udine, Brescia, Parma. Un articolato insieme di iniziative sostenute dal Gruppo Ferrovie dello Stato, anche attraverso la promozione di assetti societari a partecipazione privata.

L'interesse per le stazioni è ancor maggiore con riferimento al ruolo strategico che possono assumere nell'assetto urbanistico delle città. Si sta progressivamente prendendo consapevolezza che le stazioni possono diventare le nuove leve di processi di rinnovo urbano. Se fino al recente passato le politiche prevalenti sono state di interventi puntuali, oggi si delinea un



Proposta per una nuova stazione a Rogoredo. Planivolumetrico - UCTAT 2018

approccio sempre più a rete e sistemico, con una programmazione nazionale degli interventi. In questa direzione si inquadra anche l'istituzione nella società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) della "Direzione Stazioni", che ha l'obiettivo di sviluppare progettualità con particolare riferimento ai diversi contesti urbani di inserimento: interfacce, integrazione, intermodalità, servizi accessori. La proposta per la Stazione di Rogoredo sviluppata da Fabrizio Schiaffonati, Arturo Majocchi e Giovanni Castaldo dell'Associazione culturale Urban Curator TAT si inquadra in tale

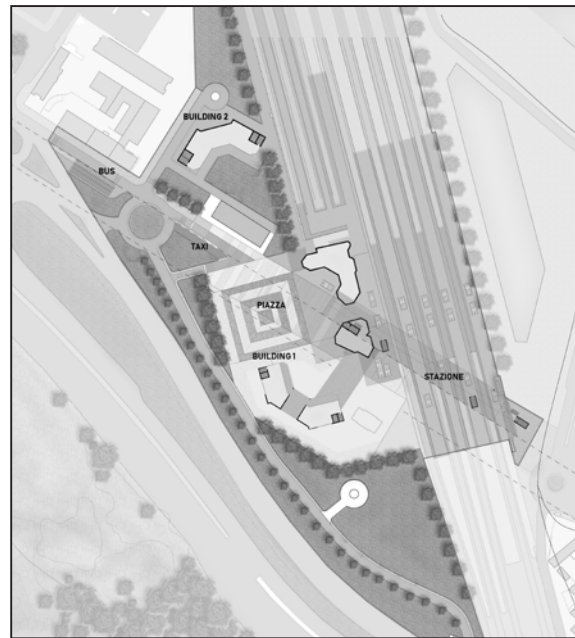
scenario, a partire dalla considerazione che la Stazione di Rogoredo, oltre a costituire un nodo importante della rete locale e di quella nazionale, sia un elemento infrastrutturale di primaria importanza entro l'ambito urbano nel quale si colloca.

Nel caso di Milano, la relazione tra rete ferroviaria e assetto urbano presenta alcune specificità. L'attuale sistema è basato su un tracciato ferroviario a "C" rovesciata, realizzato a inizio Novecento, con il lato ovest della città non at-

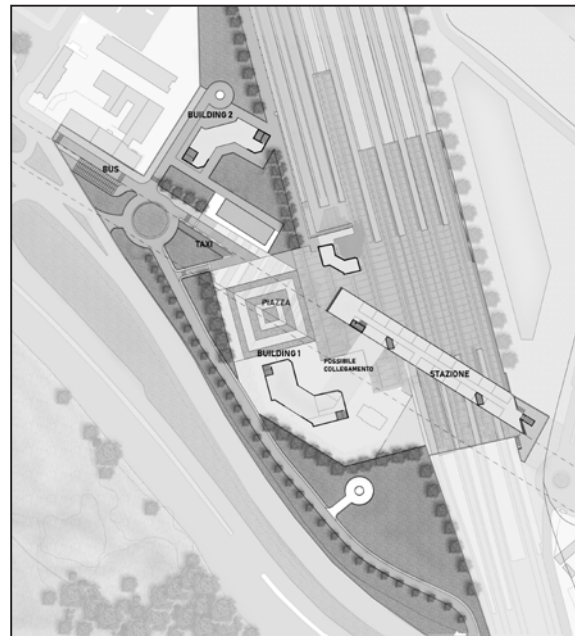
traversato dalla linea. L'anello ferroviario aperto è stato integrato nello sviluppo urbano del secondo dopoguerra, con tessuti di edificazione sia entro la cerchia che all'esterno. Su tale linea si collocano i sette scali ferroviari dismessi, un tempo a servizio degli impianti industriali della corona periferica della città. Il nodo di Milano è completato dalla storica linea delle Ferrovie Nord, di collegamento verso l'area nord della Lombardia, e dal sistema del Passante Ferroviario, rete suburbana di trasporto sviluppata a partire dagli anni Ottanta, che, oltre a servire la città come vera e propria linea metropolitana, connette il capoluogo alle principali città lombarde. Un sistema quindi complesso costituito da 23 stazioni, di cui sei di Ferrovie Nord e diciassette di RFI.

In questo sistema vi sono due stazioni maggiori, Centrale e Porta Garibaldi: la prima stazione di testa e la seconda in parte di testa e in parte passante, con attestamento sia del traffico locale che nazionale e dell'Alta Velocità. Entrambe sono state oggetto di completo rinnovamento negli ultimi anni. L'architettura di Stacchini per la Stazione Centrale è stata conservata e valorizzata attraverso l'insediamento di nuovi spazi commerciali, la riorganizzazione dei flussi al piano interrato e terra e il miglioramento dei sistemi di accesso. Analogamente la Stazione Garibaldi realizzata sul finire degli anni Cinquanta su progetto di Minoletti, Gentili Tedeschi e Tavarotto è stata oggetto di ristrutturazione con l'insediamento di nuovi spazi commerciali e il potenziamento dell'interscambio con metropolitana e Passante.

Attualmente a Milano le stazioni servite dall'Al-



Proposta per una nuova stazione a Rogoredo. Piano terra



Proposta per una nuova stazione a Rogoredo. Piano ponte

ta Velocità, considerando sia il servizio delle Freccie di Ferrovie dello Stato che di Italo di NTV, sono quattro. Si devono quindi considerare anche altre due stazioni rilevanti: una a nord-ovest, la Stazione di Rho-Fiera, e una a sud-est, la Stazione di Rogoredo, che costituiscono le interfacce tra il grande nodo di Milano con le linee AV verso Torino e Bologna. In previsione a questi quattro nodi di primo livello della linea FS si aggiungerà quello di Segrate-Pioltello che servirà la linea AV verso Brescia-Venezia, attuazione del cosiddetto Corridoio “Mediterraneo” Lisbona-Kiev nella programmazione del trasporto europeo.

La Stazione di Rogoredo per quantità e tipologia di flussi di traffico, nonché per il grado di intermodalità in essere e in programma, costituisce un fondamentale snodo per la città di Milano. Rappresenta la “Porta Sud” con sbarco dell’Alta Velocità, possibilità di smistamento dei flussi verso il centro città tramite la metropolitana M3 e verso l’*hinterland* con prossimità alle arterie principali e alla tangenziale. L’elevato grado di accessibilità è inoltre da considerare nella prospettiva di un ulteriore sviluppo, con la futura realizzazione della nuova tramvia da Rogoredo verso l’aeroporto di Linate e l’ipotesi di realizzazione della sesta linea metropolitana.

Le potenzialità di Rogoredo non sono ascrivibili soltanto a caratteristiche modali e trasportistiche, seppur notevoli, ma soprattutto alla localizzazione urbanistica della Stazione. Essa si trova al centro di una zona dove si sta consolidando uno dei maggiori processi di trasformazione urbana di tutta la città, con iniziative

urbanistiche ed edilizie di eccezionale rilevanza. Tra cui, il completamento di Santa Giulia con l’ambito nord, il complesso residenziale di Merizzate con diverse centinaia di alloggi e nuovi servizi, gli edifici direzionali adiacenti alla linea ferroviaria, una nuova struttura alberghiera tra le più grandi di Milano, le aree di rigenerazione lungo via Toffetti e quelle dell’Accordo di programma dello scalo. Si aggiunge poi l’ipotesi di insediamento di una Arena per 18.000 utenti nell’area di Santa Giulia nord, indicata come una delle attrezzature principali della città nel Dossier di Candidatura Olimpica di Milano per i giochi invernali 2026. Vi sono poi altri ambiti in attesa di definizione nel loro sviluppo futuro, come l’area di via Medici del Vascello. Infine si deve considerare il futuro sviluppo dell’adiacente area di Porto di Mare: una grande area verde – risorsa ambientale fondamentale per il quadrante sud-est a cerniera tra città e Parco Agricolo – che secondo il nuovo strumento urbanistico potrà ospitare anche una Grande Funzione Urbana, un servizio pubblico di rango comunale e metropolitano.

Queste le emergenze principali di uno sviluppo che richiede una riqualificazione complessiva anche del sistema infrastrutturale, a sostegno di tale imponente trasformazione in atto e in programma. Si fa riferimento, ad esempio, al completamento da tempo atteso della strada Paullese fino all’ingresso in città in prossimità di via Sulmona. Un progetto di fondamentale importanza per la razionalizzazione dell’accessibilità e della circolazione carrabile nella parte sud-est di Milano. L’ingresso in città dalla Paullese potrebbe permettere l’abbattimento dell’at-

tuale cavalcavia di Corvetto, decongestionando il traffico dalla direttrice di via Cassinis-corso Lodi, a favore del rinnovo di piazzale Corvetto e più in generale dell'asse di corso Lodi. Sistemi di spazi pubblici riconosciuti come ambiti di intervento dal PGT di Milano adottato. Infine la nuova viabilità della Paullese contribuirebbe al superamento della separatezza fisica tra i comparti a est della rete ferroviaria e quelli a ovest.

Ritornando all'immediato intorno di Rogoredo, la linea ferroviaria e la Stazione si pongono a diaframma tra porzioni di città differenti: il fronte ovest verso l'asse viario di via Cassinis e quello est verso il quartiere Santa Giulia. Il fronte ovest è caratterizzato da un elevato degrado spaziale; non vi è un piazzale di accesso, la circolazione veicolare è compressa in una sorta di cul-de-sac con rotatoria adiacente alla stazione, i servizi ai passeggeri sono limitati a un parcheggio di interscambio di piccole dimensioni e a pochi esercizi commerciali. Sul lato opposto, lato Santa Giulia, sebbene sia stata recentemente realizzata una nuova pavimentazione, manca un vero fronte stazione: vi è infatti la recinzione del sedime ferroviario con la sola presenza di una scala e di una rampa che servono l'accesso al piano mezzanino della metropolitana che funge anche da sottopasso di servizio ai binari.

Rogoredo è una stazione ferroviaria passante, sovrapposta alla stazione metropolitana con un disallineamento tra la direzione della linea metropolitana e quella ferroviaria. Il nodo presenta la sovrapposizione di 3 livelli: a quota $\pm 0,00$ m si colloca la stazione FS con 8 binari e le relative banchine; a quota - 4 m si trova il piano mezzanino della metropolitana e i collegamenti ai

binari; si tratta di due sottopassi di distribuzione, di cui uno trasversale ai binari sovrastanti, e l'altro – l'unico che permette l'attraversamento tra lato ovest e lato est – parallelo al tracciato della metropolitana; a quota - 7 m si trovano le gallerie della metropolitana. A fronte di questa sovrapposizione dei livelli e sulla base del sistema di accesso/uscita e di circolazione dei flussi di utenti, deriva una limitata possibilità di attraversamento a quota della città.

Nel complesso la scarsa dotazione di servizi ai viaggiatori, il basso livello di collegamento trasversale con le aree contermini con conseguente "effetto-barriera" e l'assenza di fronti della stazione costituiscono indubbi fattori di criticità, soprattutto con riferimento al processo trasformativo in atto. Una inadeguatezza architettonica e funzionale non più ammissibile. Per far fronte a tali elementi è stato sviluppato un progetto di riqualificazione architettonica e funzionale del nodo con riferimento anche alle aree limitrofe alla Stazione.

Il progetto di riqualificazione di una stazione ferroviaria è indubbiamente complesso, dovendo considerare esigenze funzionali, trasportistiche, logistiche e di sicurezza. Nel caso di Rogoredo vi sono inoltre specifici vincoli spaziali quali: la presenza del nuovo edificio Spark 1 in adiacenza alla stazione sul fronte est, l'organizzazione dei flussi di attraversamento trasversale basata su un unico sottopasso passante, la presenza della fascia di vincolo di inedificabilità legata al canale Vettabbia che scorre in sottosuolo parallelamente alla linea metropolitana. In tale quadro, il potenziamento della connes-

sione trasversale tra le due parti di città è stato assunto come obiettivo prioritario. A tal fine si prevede un manufatto mono-piano a scavalco, a quota +9 m, al di sopra del sistema di pensiline a copertura della Stazione, a collegamento dei due piazzali. Tale “manufatto a ponte” è posizionato parallelamente al corridoio di attraversamento interrato esistente. Il posizionamento del corpo di fabbrica è scaturito dai vincoli spaziali delineati, in particolare per la presenza del nuovo edificio in adiacenza al sedime ferroviario che impedisce l'impostazione di un passaggio trasversale alla linea del ferro. La soluzione “a ponte” risulta largamente impiegata in casi analoghi, caratterizzati dalla necessità di ricucire parti di città. Il *benchmarking* nazionale e internazionale è particolarmente ampio. Come nel caso della Stazione Centrale di Rotterdam progettata da Team CS, oppure la Stazione di Ulthrecht di Benthem Crouwel Architects, o ancora della Stazione di Roma Tiburtina di Paolo Desideri: casi in cui il progetto delle stazioni ha sostenuto e indirizzato processi più ampi e complessi di rinnovo urbano.

Nel caso di Rogoredo, il manufatto-ponte è concepito non solo come elemento di raccordo tra i tessuti urbani limitrofi, ma anche come spazio di servizio ai viaggiatori. Viene organizzato come una “galleria commerciale” sopraelevata, con un sistema di distribuzione a pettine di negozi e servizi. Uno spazio di passaggio e di sosta con *retail*, che permette la diversificazione dei flussi tra quelli diretti ai binari e quelli di attraversamento. Più nel dettaglio, il manufatto ha una larghezza di 18 m, per permettere l'insediamento di due fasce laterali per i moduli

commerciali con la larghezza di 7 m ciascuna e il corridoio centrale di 4 m. La lunghezza complessiva del ponte è di 140 m e la superficie lorda pari a circa 2.600 mq. Dal punto di vista strutturale e costruttivo sono prese in esame diverse opzioni. È perseguibile sia una soluzione strallata – con il vantaggio di concentrare le pile su uno o entrambi i lati del fascio ferroviario – che una con travoni reticolari sostenuti da pile sia agli estremi che in posizione mediana – non determinando interferenze significative con la struttura di copertura esistente, con gli spazi delle banchine ferroviarie, né con gli elementi tecnici ferroviari.

Il corpo di fabbrica è collegato verticalmente al piano dei binari e al piano interrato attraverso quattro corpi scala e ascensore. I due principali alle testate del manufatto si trovano in corrispondenza della Stazione e del piazzale lato Santa Giulia. In particolare, il sistema di risalita sul lato est permette la realizzazione di un vero e proprio fronte-stazione, oggi del tutto assente. Gli altri due collegamenti verticali, previsti per motivi di sicurezza e di funzionalità interna, sono collocati in corrispondenza della banchina del primo binario e in quello tra il sesto e il settimo, non determinando alcuna interferenza con gli elementi strutturali della Stazione e con quelli funzionali all'esercizio ferroviario. La larghezza delle banchine esistenti appare infatti sufficiente all'inserimento di questi corpi scala. Attraverso il sistema multilivello si realizza un vero e proprio “anello distributivo”, che permette sia la distribuzione verso gli ambiti adiacenti esterni alla Stazione che una riorganizzazione degli accessi alle banchine ferroviarie.

Una problematica ricorrente nelle stazioni a ponte con presenza di servizi commerciali riguarda i flussi di utenti che attraversano i passaggi in quota; quindi la reale fruizione e la conseguente sostenibilità degli interventi. Nella concezione del *masterplan* per Rogoredo, anche per ovviare a tale criticità, il piano commerciale in quota viene collegato a un nuovo edificio prospiciente il piazzale della Stazione. Tale edificio pluripiano (Building 1), per complessivi 12.000 mq di Slp, ha destinazione commerciale e di servizio, e attraverso gli accessi allo stesso dal piano terra e dal piano interrato, vengono incrementate le possibilità di fruizione di tali spazi. Vi è quindi un'integrazione del manufatto-ponte in una struttura complessa, un *hybrid building*, dove la continuità degli spazi interni permette l'attraversamento tra i due lati della città.

Un ulteriore elemento cardine del progetto riguarda la realizzazione di un nuovo Piazzale antistante la Stazione sul fronte via Cassinis: un grande spazio pubblico, di 100 x 100 m, per adeguare l'accessibilità dalla città e conferire adeguato decoro e qualità a un luogo ad elevata fruibilità pubblica. Il nuovo piazzale è definito dal fronte della Stazione esistente – caratterizzato dalla copertura di Mangiarotti con travi reticolari a vista – e dal nuovo edificio pluripiano collegato in quota al manufatto-ponte. La piazza viene ottenuta attraverso il riuso e la trasformazione delle aree antistanti. Più specificatamente sul fronte Stazione vi è attualmente via Sant'Arialdo che da piazza Mistral-via Cassinis porta alla Stazione di Rogoredo per poi proseguire in adiacenza alla ferrovia sul lato ovest fino a Chiaravalle, cingendo a nord il grande am-

bito di Porto di Mare. Di fronte alla Stazione fino al margine con il cavalcavia Pontinia vi è poi un deposito di mezzi stradali dell'Anas. Una grande area sottoutilizzata di circa 15.000 mq che potrebbe essere valorizzata anche attraverso l'insediamento di nuove volumetrie.

La riorganizzazione del fronte ovest della Stazione, con la nuova piazza e il Building 1, è basata sulla deviazione di via Sant'Arialdo, allontanata dalla Stazione e portata in adiacenza al cavalcavia Pontinia, in modo da liberare il fronte ovest. La sistemazione viabilistica costituisce un altro elemento cardine della proposta, riguardando la razionalizzazione della circolazione di arrivo/partenza, l'arretramento del sistema di ritorno a favore del nuovo spazio pubblico, e la collocazione di una rotonda a circa 70 m a ovest rispetto a quella attuale. La rotonda distribuisce tre flussi principali: i mezzi privati che possono dirigersi verso i parcheggi di interscambio o fare una sosta breve (*kiss&ride*) in prossimità di una zona arretrata rispetto al piazzale; i taxi, che sostano su un lato della circolazione di ritorno, sempre in posizione arretrata rispetto all'ingresso in Stazione; in tale zona compresa tra la rotonda e la nuova Piazza vi è lo spazio per la sosta del *car sharing* con possibilità di punti ricarica per veicoli elettrici. infine i mezzi pubblici di superficie (linee 84, 95, 140), per i quali è prevista una stazione bus protetta da pensilina nel tratto di via Cassinis compreso tra la nuova rotonda e piazza Mistral. Nel nuovo sistema di spazi pubblici, compresi tra la nuova piazza e la nuova viabilità, si prevede la realizzazione di aree verdi, anche a mitigazione e compensazione della stazione e delle vo-

lumetrie previste. Nel complesso si prevedono circa 12.000 mq di nuove aree verdi.

A completamento della riqualificazione del lato ovest della Stazione vi è la risistemazione dell'area attualmente utilizzata a parcheggio gestito da Metropark, del gruppo Ferrovie dello Stato. Un'area di circa 7.000 mq dove si prevede la realizzazione di un edificio a destinazione terziaria e a servizi (Building 2), per 7.000 mq di superficie lorda e la sistemazione a verde sia delle aree pertinenziali che di un'ampia fascia adiacente la linea ferroviaria di proprietà di FS. Il progetto di riqualificazione del nodo si è focalizzato infine sul "sottosuolo": una risorsa rilevante in prospettiva di valorizzazione del piano mezzanino della metropolitana e del sistema di servitù dei binari e di attraversamento tra il piazzale e Santa Giulia. Il livello interrato viene concepito come basamento continuo tra i diversi collegamenti verticali della stazione e dell'intorno, da cui si può accedere alle gallerie del metrò, ai binari, all'edificio pluripiano previsto in adiacenza al nuovo piazzale, al manufatto-ponte e al piazzale lato Santa Giulia. Una ramificazione che contempla l'accesso ad altri due spazi interrati destinati a parcheggio di interscambio. Uno sotto la nuova piazza e il nuovo edificio, compreso quindi tra la nuova via Sant'Arialdo e la Stazione per complessivi 9.000 mq; l'altro in corrispondenza del Building 2 di circa 4.000 mq. Due parcheggi in sottosuolo, eventualmente incrementabili, che permettono l'intermodalità tra mezzi privati, trasporto locale e ferroviario.

Il progetto di riqualificazione funzionale e architettonica della Stazione di Rogoredo proposto

dall'Associazione Urban Curator TAT parte dal riconoscimento di una situazione di saturazione e inadeguatezza dell'attuale infrastruttura, soprattutto in relazione agli sviluppi urbanistici in atto e in programmazione ai flussi in transito tra trasporto ferroviario e metropolitano.

Il PGT adottato nel marzo 2019 sembra confermare l'importanza di ripensare e riprogettare il nodo di interscambio, incoraggiando interventi di completa riqualificazione, contemplando anche la "densificazione" nelle aree limitrofe per garantire la sostenibilità economica degli interventi volti a riqualificare lo spazio pubblico e a incrementare la dotazione di servizi.

In questo senso la proposta di UCTAT appare coerente, costituendo un'ipotesi progettuale verificata nella fattibilità tecnico-economica. C'è da aggiungere, infine, che nel caso del nodo di Rogoredo paiono esserci condizioni favorevoli per auspicare una collaborazione tra amministrazioni pubbliche e operatori privati finalizzata alla completa riqualificazione del nodo e all'integrazione dell'infrastruttura con il contesto limitrofo: l'assetto proprietario con pochi soggetti, la possibile partecipazione all'operazione di investitori privati (come accaduto in altri casi) e la presenza di un contesto urbano in trasformazione costituiscono fattori a favore della perseguibilità di un'operazione complessa, ma quanto mai strategica per il riequilibrio dell'intera zona sud-est di Milano.

Giovanni Castaldo
Urban Curator TAT



Visione di insieme dell'intervento - UCTAT 2018

Parte III
IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE
E I GRANDI PROGETTI



Antonello Martino

La strategia declinata nel nuovo Piano di Impresa individua in Rete Ferroviaria Italiana il gestore unico delle Stazioni, la cui funzione verrà basata su un nuovo *concept* di Nodo intermodale, in termini di centralità dell'*hub* all'interno del sistema di mobilità urbana e Polo di servizi a disposizione di viaggiatori e cittadini, con maggiore integrazione delle funzioni con le realtà circostanti.

Per contribuire a realizzare questa strategia, il primo febbraio 2018 è stata costituita la Direzione Stazioni, con la missione di presidiare il processo di definizione delle strategie di sviluppo, riqualificazione e valorizzazione di tutte le stazioni della rete – in esercizio, di futura attivazione e/o acquisizione – secondo il nuovo *concept*.

La nuova visione impone da un lato di ampliare la scala di intervento, misurando il potenziale della stazione rispetto alla sua primaria funzione trasportistica e di connettore di reti e territori, dall'altro di re-orientare i progetti e le

iniziative di sviluppo con nuove priorità nella definizione dell'offerta di servizi, per meglio rispondere alle esigenze di *trend* e di abitudini di vita che evolvono e che ridefiniscono le città in *smart city*.

Per perseguire un diverso orizzonte di crescita della stazione è necessario introdurre progressivamente nuovi strumenti di *stakeholders engagement* con il coinvolgimento di istituzioni ed enti locali, allo scopo di co-definire e realizzare, in forma integrata, gli interventi finalizzati al potenziamento dell'accessibilità e dell'attrattività dell'area di stazione, con conseguente incremento di funzionalità, valore, qualità architettonica e sicurezza.

La stazione diventa parte di un intervento più ampio, che comprende non solo il fabbricato viaggiatori, ma anche le aree adiacenti, le piazze antistanti e le vie di accesso stradale e pedonale con l'obiettivo di rispondere all'esigenza di riorganizzazione e ottimizzazione degli spazi e dei flussi.

Il nuovo approccio progettuale prevede quindi lo sviluppo di nuove forme di collaborazione e dialogo tra i vari interlocutori, a vario titolo coinvolti ognuno per il proprio perimetro di competenza: non solo RFI e le altre società del gruppo, ma anche le Amministrazioni competenti nella pianificazione e gestione del territorio.

In questo processo si inserisce la Stazione di Milano Rogoredo, che per il suo notevole flusso di passeggeri appartiene alle 600 Stazioni individuate dal Piano Industriale di RFI come futuro oggetto di intervento. La stazione si trova oggi al centro dei futuri sviluppi urbanistici del nodo sud-est di Milano, tra cui il completamento del quartiere Santa Giulia e la realizzazione di un nuovo albergo in via Boncompagni; sviluppi urbanistici capaci di attirare grande interesse degli investitori e che fanno emergere la necessità di una riqualificazione complessiva del nodo infrastrutturale.

Con la nuova visione RFI ha l'intenzione di perseguire un diverso orizzonte di crescita della stazione, in osmosi con il territorio con cui si connette.

A tal fine, pur continuando a operare in autonomia per tutto ciò che riguarda la funzionalità dell'esercizio, si introdurranno nuovi strumenti di progettazione partecipata, con il coinvolgimento di istituzioni ed enti locali, allo scopo di co-progettare alcuni dei servizi principali quali:

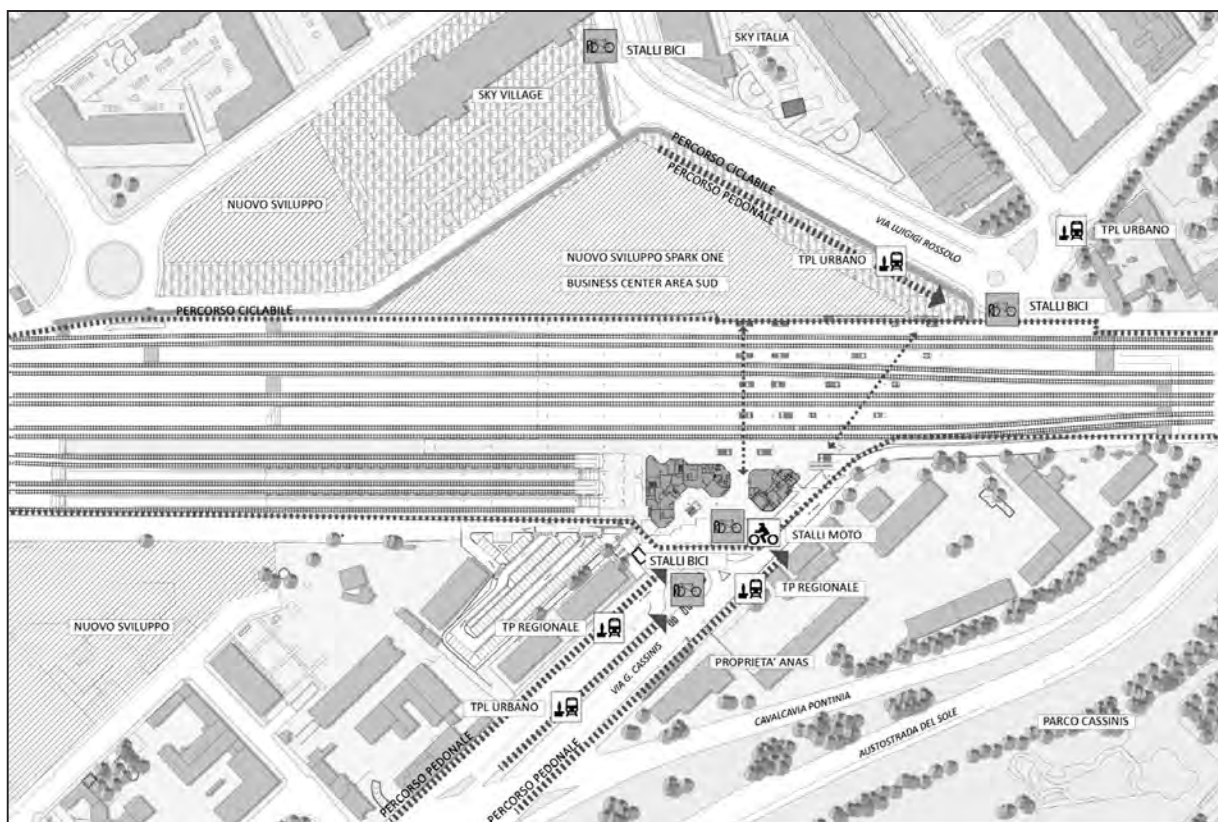
- i servizi per mobilità integrata, mirati ad aumentare la connettività della stazione attraverso lo sviluppo di TPL, *car-bike-scooter sharing*, ricariche mezzi elettrici;
- i servizi connessi al viaggio, che rispondano

maggiormente alle esigenze degli utilizzatori in partenza e arrivo con vendita di titoli di viaggio integrati, *infopoint*, *wi-fi*;

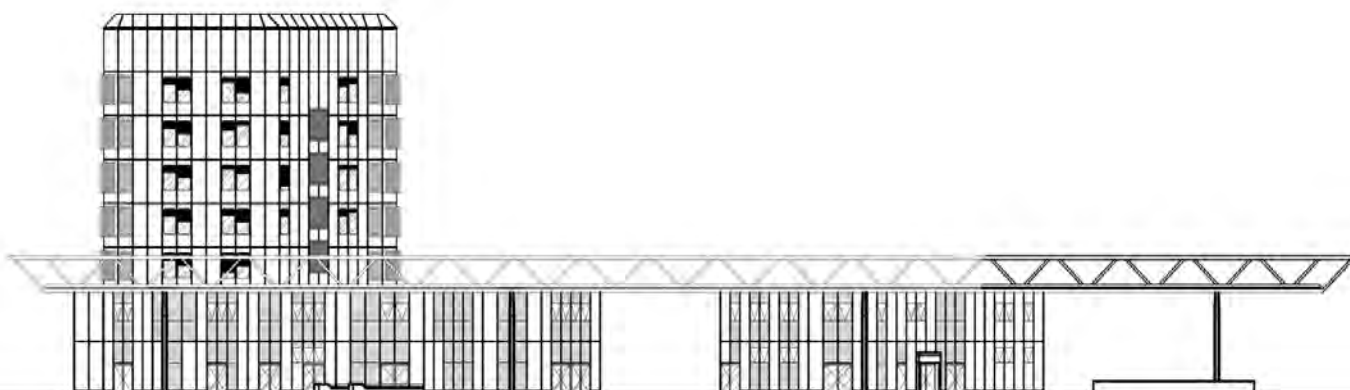
- i servizi complementari, attraverso un ripensamento e una riorganizzazione degli spazi che migliorino la qualità del tempo passato in stazione, in ottica *time saving*, *co-working*, b&b, uffici postali.

La volontà è pertanto quella di avere una stazione vitale, connessa al suo contesto e capace di innescare un senso di appartenenza; elementi che concorrono a migliorare la percezione della sicurezza, contribuendo a eliminare grazie alla prevenzione ambientale le fonti di degrado urbano e sociale

Antonello Martino
Responsabile Ingegneria e Investimenti Direzioni Stazioni, RFI



Mappa delle connessioni e dello sviluppo della stazione di Rogoredo - RFI



Profilo della stazione di Rogoredo - progetto Angelo Mangiarotti



Andrea Bruschi

L'adeguamento della stazione Rogoredo deve essere prima di tutto inteso come un adeguamento trasportistico, teso a confermarne e rilanciarne la funzione di stazione-porta e di *hub* della mobilità come previsto e più volte confermato dalla pianificazione vigente.

Sulla nodalità della stazione non vi sono dubbi: ubicata nell'estremo sud-est di Milano, cerniera tra essa e l'area metropolitana lungo le importanti direttrici Emilia e Paullese e al convergere sul nodo ferroviario di due delle sei direttrici ferroviarie fondamentali che dipartono da Milano (il cosiddetto "Asse d'Italia" Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli e la linea Milano-Genova che unisce capitale economica italiana col porto principale del Paese lungo la tratta meridionale del Corridoio TEN-T Genova-Rotterdam), l'interscambio con la linea M3 della metropolitana, la prossimità della A51 tangenziale Est.

Una nodalità che non è solo infrastrutturale ma è anche recepita dall'esercizio: a Rogoredo fermano tutti i treni regionali e suburbani che per-

corrono le tratte afferenti e anche una importante quota di quelli veloci, lunga percorrenza IC e Freccie, compresi diversi collegamenti Alta Velocità (AV) Frecciarossa e Italo. Attualmente Rogoredo, ramo sud del passante, è servita da 4 linee S1, S2, S12 e S13 (la seconda attestata, le altre passanti) per una frequenza combinata di 7'30" in direzione centro e una accessibilità suburbana potenziale di 22.400 pph. Tale capacità di sistema si combina efficacemente con quella della metropolitana, che con una frequenza di punta di 3' e una capacità di circa 25.000 pphpd, garantisce al nodo un'accessibilità metropolitana potenziale di 50.000 pph, che sommata alla precedente porta ad oltre 72.000 pph il totale dell'accessibilità del Trasporto Pubblico Locale (TPL) su ferro S+M.

Ciò garantisce un interscambio ideale per chi arriva a Milano in treno su collegamenti regionali o di lunga percorrenza, e anche per chi arriva su strada, data la prossimità alla grande viabilità autostradale-tangenziale e dall'impor-

tante direttrice di penetrazione viabilistica della via Emilia.

Il PRMT-Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti prevede due nuove linee S attestate, S14 e S15 (mentre la S2 diverrebbe passante) pertanto la frequenza combinata in direzione centro passerebbe a 5' e l'accessibilità complessiva a 32.000 pph, che combinata con una linea M3 con frequenza di punta elevata a 2' (quindi 37.500 pph) porterebbe l'accessibilità TPL su ferro a oltre 100 mila pph: l'intera popolazione di Piacenza può accedere al nodo in un'ora esclusivamente via S+M.

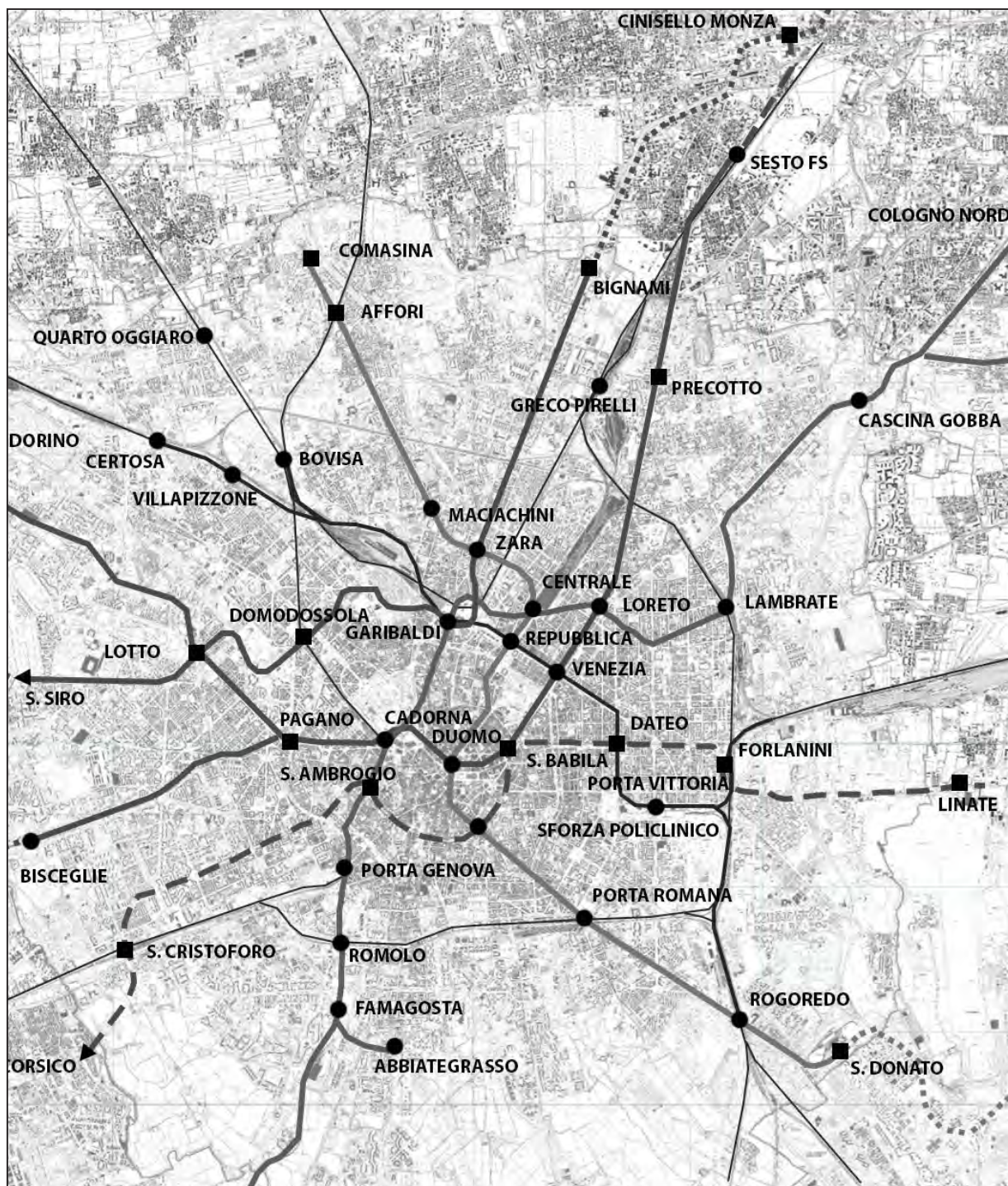
Va detto però che questi ottimi intenti recati dalla pianificazione regionale nel PRMT sono attualmente contraddetti dall'orientamento di Trenord che ha avviato con l'orario invernale 2018/19 un assai pesante piano di tagli che ha gravemente indebolito l'impianto delle linee S.

Anche la pianificazione di scala comunale e metropolitana, il Pums-Piano Urbano della Mobilità Sostenibile recentemente approvato, il PGT in fase di revisione, il PSM-Piano Strategico Mobilità e il prossimo Piano di Bacino, confermano fortemente il ruolo di *hub* di Rogoredo, classificato dal PUMS nodo di I livello, ovvero interessato da tutti i modi di trasporto pubblico, dal treno AV sino all'autobus passando per treni regionali, suburbana, metropolitana e tram.

Nella fattispecie, il PUMS prevede l'integrazione del nodo di Rogoredo con nuove importanti infrastrutture TPL di forza, ancorché più leggere e di superficie: la "Linea T" (ovvero un corridoio tranviario preferenziale da estendere, potenziare e velocizzare) centro-Rogoredo, da attuarsi

tramite prolungamento tranviario da Mecenate a Rogoredo e la nuova direttrice "S-bus" (ovvero un corridoio bus veloce da attuarsi secondo soluzioni tecniche e di esercizio da valutare) Rogoredo-Paullese, in sostituzione del troppo oneroso prolungamento M3 sino a Paullo e lo strategicamente importante collegamento bus navetta con Linate aeroporto e la nuova stazione porta denominata appunto "porta Est" sulla Milano-Venezia, nei pressi del costruendo grande centro "Westfield Milan" a Segrate. A più lungo termine esiste anche la possibilità che il nodo venga interessato dallo sviluppo della linea M6, futura diametrale nordovest-sudest, tra le cui alternative di percorso meridionale c'è anche l'area Rogoredo-S.Giulia-Ponte Lambro. Il nodo evolverà così non solo quantitativamente, ma anche qualitativamente, offrendo al confermato ruolo di stazione porta – a sua volta rilanciato dallo sviluppo della rete AV italiana – nuovi sistemi di trasporto di forza con importanti peculiarità.

Il collegamento tranviario mette in relazione il nodo di Rogoredo con quello Forlanini FS-M4, nodo di II livello che apre numerose possibilità di interscambio col ramo Treviglio del passante, la cintura ferroviaria e la linea M4 in circa 5 km di percorso e il centro storico (Fontana-Duomo) in 8,5 (con l'importante asse di corso XXII marzo tra essi): tutti approdi garantiti entro 30' di percorso. A patto però di concretizzare il fondamentale obiettivo PUMS della velocizzazione della rete tranviaria milanese, *asset* infrastrutturale formidabile di cui Milano dispone ma gravato da una velocità commerciale irragionevolmente bassa, a causa di motivazioni più culturali che



Visione d'insieme dei collegamenti su ferro a Milano

tecniche (eccessivi incroci a raso della sede per scarsa gerarchizzazione viaria, troppe fermate, mancata preselezione semaforica, norme di circolazione eccessivamente restrittive) che non trovano riscontro nella casistica europea. Solo con questo necessario *upgrade*, da attuare almeno sulle linee tranviarie individuate come di forza come la “Linea F” Duomo-Rogoredo, sarà possibile contare su di una nuova linea afferente al nodo e capace di 18-20 km/h di velocità commerciale, frequenza sino a 3 minuti, capacità di sistema fino a 5.000 pphpd. In caso contrario, non ha nemmeno senso investire risorse in un simile intervento.

Il collegamento “S-bus”, bus veloce di tipologia da verificare, servirà i Comuni dell’asta Paullese collegandoli con san Donato ma attestandosi a Rogoredo, la scelta di sistema è comunque demandata a un apposito PFTE-Progetto Tecnico di Fattibilità Economica di cui MM si occuperà nel 2019. L’approccio multisistemico che l’aggiornato quadro normativo (Nuovo Codice Appalti e linee guida per gli studi di fattibilità) impone ai PFTE supera la visione unilaterale che aveva portato al progetto definitivo del prolungamento M3 San Donato-Paullo, consentendo una migliore calibrazione domanda-offerta e la pianificazione di un’infrastruttura di trasporto sostenibile performante.

Il collegamento bus di tipo *shuttle* tra Rogoredo-Linate-Porta Est, parte dall’esigenza strategica, da tempo rilevata dalla pianificazione milanese, di collegare Rogoredo, porta ferroviaria sud di Milano, con il City Airport Linate, non lontano ma difficile da raggiungere da Rogoredo

via TPL. Si tratta del classico collegamento che può essere “indovinato” solo in base a ragionamenti strategici: se ci si basasse sulla domanda TPL Rogoredo-Linate i risultati sarebbero infimi, ma proprio perché la macchinosità e la lentezza dei collegamenti, assieme alla tipologia spiccatamente *business* dell’utenza orientano i passeggeri ad altre soluzioni.

La necessità strategica però resta e l’unica maniera di intercettarla è un collegamento altamente performante. La possibilità è offerta dallo sfruttamento della tangenziale Est, vicina sia a Rogoredo che a Linate, che impegna oltre 5 km dei 7 di percorso stradale, lasciando la rimanente lungo il veloce rettilineo di viale Forlanini. È indispensabile ragionare sulla possibilità di utilizzo dinamico della corsia di emergenza per bypassare i problemi di congestione del traffico, che altrimenti eliminerebbero il vantaggio sostanziale che il TPL ha sul mezzo privato quando su percorso riservato-preferenziale. Nel “PFTE Hub Metropolitano Segrate-Porta Est-I Fase”, MM ha sviluppato la questione a latere, estendendo il collegamento oltre Linate fino alla nuova stazione Porta Est (ulteriori 4-5 km a scorrimento veloce) conseguendo l’obiettivo di collegare le due porte ferroviarie di Milano sud ed est, come previsto dal PUMS. Nel 2019 dovrebbe partire la Fase II del PFTE.

La linea 6 della metropolitana resta un’ipotesi a lungo termine, anche se l’interesse per la nuova linea metropolitana di Milano si sta giustamente risvegliando, come testimoniato dall’intervento MM (arch. Andrea Bruschi, ing. Sandro Capra) agli Stati Generali dell’Ingegneria di Milano il

30.11-1.12.2018. Mentre per la parte nord l'asse Sempione sembra essere scelta consolidata, a sud la direttrice potrebbe essere Ripamonti. In ogni caso, anche senza considerare M6, le nuove, importanti linee TPL previste sul nodo di Rogoredo ne eleveranno l'accessibilità pubblica complessiva da circa 70.000 pph a oltre 100 mila pph, con un aumento dell'ordine del 50%.

Il potenziamento del servizio non è sufficiente a fare di una stazione porta un vero e proprio *hub*. Permeabilità e accessibilità sono le chiavi del successo di una stazione rispetto al suo contesto urbano. È essenziale che la stazione ferroviaria, a maggior ragione se di notevole importanza strategica, rappresenti un'eccellenza architettonica non solo da un punto di vista estetizzante – pure importante – ma anche e soprattutto da quello dell'accessibilità, della permeabilità e della continuità degli spazi pubblici. La stazione deve unire e non dividere, deve essere caratterizzata da ampi accessi in tutte le direzioni e non da muri e barriere perimetrali, deve semplificare e minimizzare i trasbordi tra i vari modi di trasporto e non imporre più cambi di livello e direzione, deve privilegiare la comunità degli spazi che interessano il passeggero e non la divisione delle aree di competenza che interessano i gestori.

Purtroppo in Italia questo è reso spesso difficile da un atteggiamento miope e oltremodo conservativo, che nel nome della maggiore semplicità burocratica procedurale e di un assolutamente mal interpretato ed esagerato concetto di sicurezza, porta a volta alla realizzazione di stazioni assolutamente disfunzionali e antie-

stetiche a livelli prossimi a “ecomostri”.

Ingegneria e architettura devono invece essere al servizio dello spazio pubblico, non viceversa. Non ha senso e non è giusto allungare un percorso o frapporre più recinti solo perché in fase progettuale viene burocraticamente più semplice per andare incontro ai vari *stakeholders* che rivendicheranno competenze sugli spazi, non si possono realizzare orribili barriere rincorrendo l'utopia della sicurezza assoluta e pretendendo di ridurre a zero la responsabilità del singolo utente stornando tutto sul sistema. La casistica europea insegna che è del tutto fattibile e per niente pericolosa la continuità degli spazi pedonali pubblici dall'esterno all'interno della stazione, che non c'è nulla di male se dalla medesima banchina posso accedere sia al treno da un lato che al tram dall'altro e che nulla impone l'esistenza di una palizzata lungo la sua mezzzeria per separare gli esercizi.

Ciò vale a maggior ragione in un *hub*, dove l'interscambio è l'elemento trasportistico fondamentale e i tempi pedonali di trasbordo, anche quando apparentemente poco significativi in assoluto perché comunque dell'ordine di pochi minuti, sono in realtà decisivi in materia di tempo risparmiato e dunque ACB: pochi minuti di differenza – che corrispondono temporalmente ad alcune fermate lungo una linea TPL – moltiplicati per flussi enormi di passeggeri significano milioni di euro/anno persi.

La legislazione italiana è particolarmente farragিনosa e restrittiva in questo senso, rendendo auspicabile l'uniformamento coi più ragionevoli *standard* UE. Tuttavia una buona parte del problema non è normativo, ma interpretativo e



La stazione di Rogoredo - foto Giovanni Castaldo

culturale: sono spesso l'interpretazione eccessivamente restrittiva e l'atteggiamento rinunciatario che sacrificano la qualità progettuale sull'altare della semplicità procedurale.

Fortunatamente, con l'apertura della linea M3 a Rogoredo nel 1991, la stazione si è segnalata come caso positivo: il piano del ferro M3 relativamente poco profondo (-8,95 m) ha consentito la realizzazione di un mezzanino comune a piano -1 tra livello 0 ferroviario e livello -2 metropolitano, con passaggi pedonali ampi e persino ciclabili, logica mutuata poi con l'ampliamento della stazione da 4 binari passanti a 13 (8 passanti e 5 terminali).

L'ulteriore sforzo da compiere riguarda la fusione in *continuum* tramite la stazione degli spazi urbani consolidati a ovest con quelli di recente realizzazione a est, moltiplicando accessi e assi di permeabilità della stazione. Risulta in particolare elemento chiave il piazzale est (lato binario 8), dove ragionevolmente si attesteranno le nuove linee TPL previste: tram per Forlanini FS-Centro, S-bus per Paullo, *shuttle bus* per Linate e Porta Est. L'eliminazione, o quantomeno lo sfondamento in più punti, del lungo muro perimetrale che separa la banchina dal piazzale appare quantomai auspicabile per avvicinare stazione e treni ai mezzi TPL locali.

Speriamo dunque in futuro di poter vedere passeggeri trasbordare dal Frecciarossa al tram sulla stessa banchina.

Andrea Bruschi
Transportation and Mobility Planner
Metropolitanna Milanese



Dino Vurro

La struttura di ANAS - Azienda nazionale autonoma delle strade (ora Società per Azioni) è stata interessata negli ultimi anni da un cambiamento molto importante, che ha portato a ridefinire i compartimenti regionali in macroaree. La macroarea del nord-ovest, che rappresenta il 40% del Prodotto Interno Lordo italiano, comprende Lombardia, Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta.

Milano, che è la sede e il cuore della macroarea, con le sue strutture regionali, gestisce 1600 ponti, 240 km di strade in galleria, 12.000 trasporti eccezionali l'anno, tra i quali anche i trasporti delle grandi industrie che devono andare nei porti di Genova o di Marghera, attraverso due principali itinerari. Quindi il ruolo ricoperto da ANAS non è limitato a una singola regione, ma riguarda anche alcuni itinerari che comprendono ambiti eterogenei per dimensioni, caratteristiche ambientali e territoriali. In questo quadro, l'area di Rogoredo rappresenta un nodo di primaria importanza per uno di questi percorsi.

La storia del sito ANAS di Rogoredo è una storia complessa, con particolare riferimento all'assetto proprietario delle aree, acquistate nel 1933 e intestate al Demanio, in quanto ANAS, al tempo, era azienda di stato denominata AASS. Negli anni successivi la ragione sociale dell'azienda è variata in Ente pubblico economico e poi, più recentemente, trasformata in Società per Azioni.

Tale vicenda ha determinato una diatriba ancora irrisolta sulla reale disponibilità degli immobili, a oggi rivendicata dal Demanio, con ricadute sulla possibilità di intervenire nell'ottica di una riqualificazione complessiva del sito, anche rallentando il processo di valorizzazione.

L'area in questione è di particolare importanza perché è il luogo in cui vengono depositati i mezzi sgombraneve e i mezzi spargisale dell'ANAS e, in futuro, a seguito di interventi di ristrutturazione, potrà ospitare anche mezzi particolari per la manutenzione delle gallerie e di ponti con sistemi automatici.



Il sito ANAS a Rogoredo

Oltre al ricovero e alla sosta dei mezzi, la presenza di numerosi addetti operativi ha determinato la necessità di realizzare una più ampia dotazione di funzioni di supporto al personale, che include al momento alloggi di servizio, spogliatoi e alcune abitazioni temporanee per gli operai.

L'ubicazione privilegiata permette un passaggio e un interscambio strategico tra mezzi di trasporto, coinvolgendo anche i sistemi di mobilità su ferro e rappresenta quindi un nodo strategico per l'azienda.

Ragione per cui gli interventi di ristrutturazione sono sempre più necessari e la diatriba sulla proprietà, che nel frattempo ha coinvolto recentemente anche la Città Metropolitana di Milano, non può essere protratta ancora a lungo. Alcune opere già ivi programmate dovrebbero infatti essere completate entro il 2018 e altre, più complesse, entro la fine del 2019.

Ad esito della risoluzione di questa diatriba, ANAS si prefigge l'obiettivo di riqualificare l'area anche potenziando le proprie capacità. L'obiettivo è quello di internalizzare alcuni servizi, al momento affidati a conto terzi, in modo da diventare più affidabili e competitivi.

Il traguardo finale prevede la costituzione a Novara di un grande *hub* in grado di sviluppare questi servizi che permetterebbero ad ANAS di svolgere un ruolo di "protezione civile" o di soccorso sul territorio. A fronte di un grande polo novarese, la zona di Rogoredo si configura come un'area ricca di potenzialità per l'azienda, sulla quale saranno fatti investimenti mirati a migliorare la dotazione di uffici e magazzini per l'operatività dei mezzi.

Il recente acquisto del pacchetto azionario di ANAS da parte di Ferrovie dello Stato segna, in quest'ottica, un ulteriore positivo sviluppo, permettendo di stabilire un'alleanza e una sinergia tra le due aziende, su un territorio caratterizzato da interessi comuni.

Dino Vurro
*Responsabile Coordinamento
Territoriale nord-ovest
ANAS*



Luca Baio

Perché un contributo sulla Paullese? Semplice. Basta guardare quello che sta succedendo oltre quel tratto di strada che finisce nel nulla alle porte di Milano. Le iniziative previste sul territorio contemplano:

- il completamento di Santa Giulia: a Ottobre 2018 è stato inaugurato il cantiere per la realizzazione di Spark One, *joint venture* tra Risana e Lendlease per lo sviluppo di nuovi uffici all'interno dei lotti sud di Milano Santa Giulia. 400 mila mq di residenza e servizi e un'arena di 15.000 spettatori che verrà impiegata nei disegni dell'Amministrazione anche per i Giochi olimpici invernali 2026.

Il Palazzetto avrà collegamenti diretti con l'aeroporto di Linate, l'alta velocità, la metropolitana per arrivare in centro città e un tram che farà la spola nel quartiere.

Seguirà Spark Two, con altri 150 mila mq di terziario affiancati all'area dei 65.000 mq già occupata da Sky;

- a Merezzate, a nord-ovest del quartiere Santa

Giulia, è in corso di esecuzione un nuovo comparto da 800 alloggi a canone sociale, una scuola media, un asilo, strade e servizi. Lombardini 22 sta lavorando ad un progetto di edifici direzionali per 40.000 mq;

- completano il quadro degli interventi privati la realizzazione di un nuovo albergo da 460 camere, i 20.000 mq dell'area ferroviaria di Sistemi Urbani inseriti nell'Accordo di Programma sugli Scali, le volumetrie previste lungo via Toffetti, il recupero della cascina Nosedo e la previsione di una metrotranvia bidirezionale sud-est che conetterà il quartiere Forlanini (M4) con la stazione ferroviaria di Rogoredo (M3).

Non mancano le proposte dell'Amministrazione di riqualificazione dell'ambiente costruito e la riorganizzazione dell'assetto urbano, con la previsione di attrezzature e infrastrutture, spazi verdi e servizi come l'ambito di rigenerazione ambientale di via Medici del Vascello (Norme Piano delle Regole).

- per finire, le provocazioni di UCTAT relative alla

demolizione del cavalcavia di Corvetto, un centro olimpico natatorio e la rifunzionalizzazione della stazione Rogoredo con la realizzazione di un manufatto-ponte a scavalco dei binari ferroviari, in grado di riconnettere il piazzale antistante la stazione con il nuovo quartiere Santa Giulia.

E la Paullese?

L'OTI nord-ovest (Osservatorio Territoriale Infrastrutture) rende noto il potenziamento della strada provinciale Paullese da Cremona a San Donato Milanese.

L'intervento riguarda il potenziamento della carreggiata da Peschiera Borromeo a Crema. In particolare, in Provincia di Milano, si prevede la realizzazione dello svincolo all'intersezione con la SP 39 e il raddoppio della carreggiata da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda, per una lunghezza di circa 12,2 km, nonché il nuovo ponte sul fiume Adda. In Provincia di Cremona l'intervento, che si sviluppa per 14 km, riguarda il raddoppio della carreggiata da Spino d'Adda a Crema e la realizzazione delle varianti di Spino d'Adda, Pandino e Dovera.

I lavori iniziati nel 2008 termineranno nel 2022, con un costo dell'opera pari a 288.5 milioni di euro, con finanziamenti disponibili pari a 279.5 milioni e una criticità di 9 milioni da reperire per l'eliminazione delle interferenze semaforiche di San Donato Milanese, attraverso economie sugli altri progetti.

Un intervento impegnativo sia dal punto di vista delle infrastrutture che economico, coerentemente con la dimensione del bacino di utenza, che si attesta attorno a 14.000 passaggi gior-

nalieri.

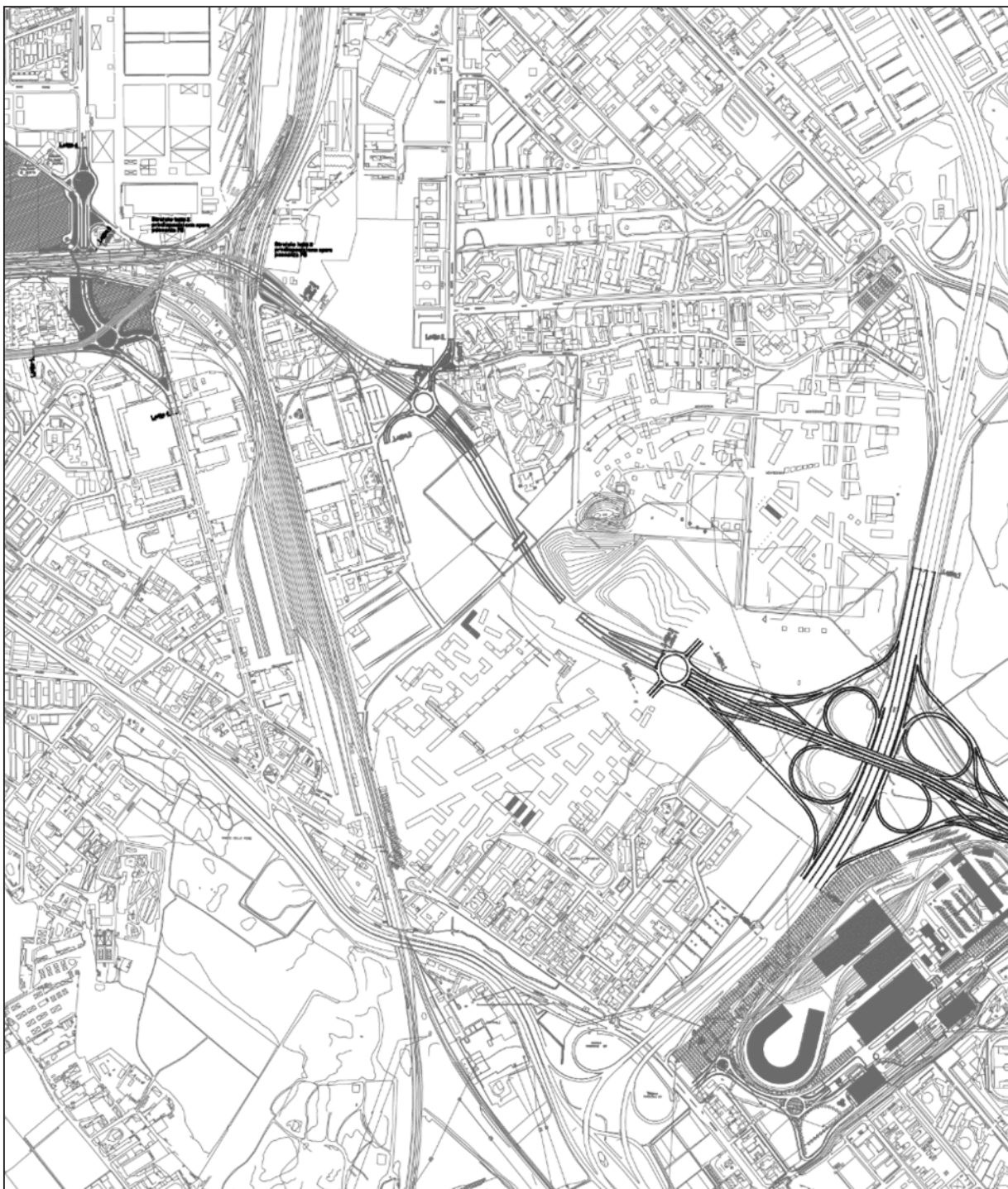
Il Comune di Milano, nel Piano Urbano della Mobilità del 2001, aveva previsto un prolungamento della Paullese verso il centro città, come connessione tra la rete autostradale e la rete delle circonvallazioni.

Nell'aggiornamento del piano del 2006 viene individuata la necessità di un doppio attraversamento, immaginando quindi l'innesto della Paullese con degli interventi verso la circonvallazione.

Negli anni successivi è abbandonata l'idea di portare grandi arterie di traffico oltre l'anello delle tangenziali, determinando un ripensamento e un ridimensionamento progetto della Paullese, anche a causa di una mancanza di finanziamenti e dell'affermarsi di una visione della mobilità urbana che prevede il potenziamento del trasporto pubblico.

Precisamente il Piano Urbano del 2018 definisce un tracciato alternativo e una serie di misure da adottare al fine di evitare che i traffici provenienti dall'autostrada del Sole si indirizzino direttamente sulla rete stradale urbana, riqualificando la "Porta sud" di Milano e completando l'asse nord-sud esterno alla circonvallazione nell'ambito del PII di Porta Vittoria.

Il Piano reimposta il progetto trasformando la Paullese da elemento di cerniera tra gli anelli della tangenziale e della circonvallazione urbana a elemento di ritessitura di quartiere, a partire proprio da Santa Giulia. In questa prospettiva, si rinuncia al doppio attraversamento verso piazzale Cuoco e piazza Bologna, si riduce a un unico punto l'attraversamento ferroviario attestato al sistema di rotatorie di via Varsavia e di



Il prolungamento della strada provinciale Paulllese

via Sulmona, si riconsiderano gli *standard* geometrici riducendone il calibro a una sola corsia per senso di marcia. Una riclassificazione funzionale a tutti gli effetti: da strada a scorrimento (rete principale) a strada di collegamento di quartiere (rete secondaria). Una soluzione che garantisce la piena infrastrutturazione dell'ambito di trasformazione e il completamento della rete stradale, evitando di gravare su piazzale Corvetto e quindi di portare il traffico di provenienza autostradale sulla rete più interna. In questo modo si eviterebbe di sovraccaricare l'asse sud-nord, che da via Varsavia porta a Città Studi, preservando quest'ultima dal traffico di attraversamento.

Questo nuovo assetto viabilistico riguardante il completamento della Paullese e l'accessibilità a Santa Giulia – coerentemente con le disposizioni contenute nell'Appendice 2 del PUMS-Piano Urbano Mobilità Sostenibile, Documento di Piano – aprirebbe la possibilità di riqualificazione di piazzale Corvetto secondo due ipotesi.

La prima contempla la demolizione del viadotto cavalcavia Corvetto-Lucania, da piazza Mistral a piazza Bologna, consentendo di riqualificare lo spazio pubblico oggi occupato dalla struttura di sostegno del manufatto. Ciò prevede la piantumazione con essenze arboree ad alto fusto e arredo urbano fruibile (panchine, giochi per bambini, aree per cani ecc.), una adeguata illuminazione e una eventuale pista ciclabile, ridefinendo la dimensione della strada a raso a vantaggio dell'utenza pedonale e ciclistica, reindirizzando il traffico non destinato all'asse Bologna-Corvetto-Porto di Mare sull'itinerario

Toffetti-Sulmona-Varsavia, che si connette con l'intervento di penetrazione urbana della Paullese.

La seconda soluzione progettuale si spinge sino alla completa demolizione del viadotto, consentendo una riqualificazione dello spazio pubblico anche in vista di flussi non locali, ridefinendo le dimensioni della strada a raso a vantaggio dell'utenza pedonale e ciclistica. L'intervento consentirebbe di ripristinare la continuità di via Avezzana, attraverso la svolta a sinistra da via Marocchetti verso piazzale Gabrio Rosa, sgravando ulteriormente il nodo di piazzale Corvetto, che diventerebbe oggetto di un intervento di forte riqualificazione, parte essenziale di tutto il comparto.

Il PUMS sottolinea che la sostenibilità del progetto, dal punto di vista dell'impatto sulla circolazione, è subordinata al completamento della Paullese, che consentirebbe un intervento più generale di riqualificazione di uno dei comparti urbani maggiormente compromessi (Corvetto-Porto di Mare-piazzale Bologna), attraverso un vasto intervento di recupero del tessuto urbanistico in grado di operare una funzione di cerniera tra la città storica (porta Romana-corso Lodi) e le aree di frangia interessate dalle trasformazioni urbane in corso e programmate. L'idea forte dell'Amministrazione alle spalle di questo ripensamento è quella di una drastica riduzione della mobilità su gomma sia in entrata che in città a favore del trasporto pubblico, inteso non solo a livello urbano, ma come sistema di accessibilità per tutta l'area dell'*hinterland* suburbano con il sistema ferroviario regionale

nel quale il polo intermodale di Rogoredo diventa uno fra gli elementi portanti per lo sviluppo del sistema.

In questa prospettiva diventa quindi fondamentale l'assetto del sistema tranviario dell'area di Santa Giulia, già allo studio dell'Amministrazione, che prevede una connessione veloce e diretta tra Rogoredo e Forlanini, mantenendo invariato il ramo di viale Ungheria per il quale è prevista una velocizzazione delle corse, ma con un altro livello di servizio.

Fondamentale ai fini della velocizzazione e del miglioramento dell'efficienza delle corse sarà il superamento dello schema ad anello previsto per il capolinea e l'orientamento delle scelte verso un modello di attestamento bidirezionale che agevolerebbe l'interscambio con la stazione di Rogoredo, favorendo un risparmio e una migliore fruizione dello spazio urbano.

Solo tenendo conto di tutti gli aspetti che il piano propone – ovvero uno spostamento modale forte verso il trasporto pubblico, una riduzione dell'accesso in città attraverso interventi di programmazione del traffico e della mobilità, la sosta regolamentata piuttosto che l'intervento di *low-emission zone* – la valutazione modellistica che declassa a strada urbana la Paullese potrà essere confermata.

Una proposta percorribile soltanto attraverso una comunione di intenti tra Comune, Regione e RFI.

Luca Baio
Urban Curator TAT



Matteo Gambaro

La zona 4 è storicamente caratterizzata dalla presenza di importanti complessi residenziali di carattere sociale, che ne hanno determinato la configurazione morfologica e spaziale, alternandosi, soprattutto nelle aree comprese tra il tracciato ferroviario e la tangenziale a sud del quartiere Forlanini e del borgo storico di Mor-senchio, con manufatti destinati all'attività produttiva (Rogoredo, nel dopoguerra, era sede di una importante sede della Montedison e delle acciaierie Redaelli) e in tempi più recenti terziaria, formando un articolato ed eterogeneo tessuto urbano in cui permangono ampie aree verdi inedificate. Oggi molti di quegli edifici sono in avanzato stato di degrado, obsolescenza fisica e funzionale e alcuni abbandonati e oggetto di vandalizzazione e di occupazione abusiva. In questo ambito, lungo il lato est dello scalo ferroviario di Rogoredo, in un'area libera di proprietà comunale, ubicata a nord-ovest del nuovo complesso di Santa Giulia tra le vie Medici del Vascello e il programmato prolungamento della

Paullese, si sta costruendo il nuovo quartiere di *social housing* di Merezzate.

Le vicende che riguardano il Programma Integrato di Intervento PII di Merezzate risalgono ad una decina di anni fa, epoca in cui il Comune di Milano assegnò, a seguito di un bando pubblico, l'area di via Medici del Vascello all'associazione temporanea di imprese E.Co.Polis. L'obiettivo era la realizzazione di interventi di edilizia residenziale a locazione con canone sociale, moderato e convenzionato e in vendita con prezzo di acquisto convenzionato.

L'approvazione del progetto e il convenzionamento dell'intervento non hanno però trovato compimento fino al 2015, principalmente a causa delle ricadute derivanti dall'insorgere dei noti problemi di inquinamento ambientale della confinante area di Santa Giulia, sottoposta a sequestro e a indagini giudiziarie. Al termine del lungo *iter* di accertamento a cui hanno fatto seguito le indispensabili bonifiche l'ATI, in periodo

di piena crisi del settore delle costruzioni, dopo aver presentato il progetto di PII e portato a termine la convenzione attuativa, a settembre del 2015 ha ceduto l'operazione al Fondo Immobiliare di Lombardia, partecipato da numerose istituzioni pubbliche e private che si occupano di *social housing*, tra cui la Regione Lombardia, la Cassa Depositi e Prestiti e la Fondazione Cariplo. Il fondo è gestito da Investire SGR, operatore indipendente del risparmio gestito, specializzato nella valorizzazione di "portafogli" immobiliari in differenti settori di mercato.

Un presupposto importante riguarda l'area, inserita nel 2008 dal Comune di Milano nell'elenco delle 8 aree strategiche di trasformazione messe a disposizione degli operatori per la realizzazione di interventi di *social housing*. Quindi un contesto deputato programmaticamente alla residenza per le fasce deboli della popolazione. Di queste otto aree, quattro sono progettate da Investire Sgr, tra cui emergono per dimensione e caratteri innovativi i recenti interventi di via Cenni e del borgo di Figino.

Il passaggio di proprietà al Fondo con basso livello speculativo orientato all'abitazione sociale ha consentito di avviare, in accordo con il Comune, alcune azioni significative di revisione del progetto.

La prima ha riguardato la revisione della convenzione già stipulata, proponendo un aumento sostanziale della quota destinata alla locazione permanente. Opzione non scontata, tenendo conto che il meccanismo previsto per le 8 aree comunali destinate a *social housing* prevedeva forti introiti per il comune nel caso gli immobi-

li costruiti fossero stati venduti, a fronte di un contributo simbolico di 1 euro per la locazione convenzionata permanente (il prezzo di acquisto nel caso di costruzione e vendita era fissato in 200 euro/mq, nel caso di locazione permanente in 1 euro/mq). La scelta del Comune è stata quindi politica: incremento di alloggi sociali e riduzione degli introiti derivanti dalla vendita.

La seconda ha riguardato la revisione del *masterplan*. Il progetto originario prevedeva la realizzazione di grandi edifici in linea aggregati a formare una configurazione a corte aperta articolati lungo un viale centrale orientato in direzione nord-ovest - sud-est. Una strada a percorrenza veicolare tagliava il lotto in due punti, riservando l'esclusiva pedonalità solo ad alcune zone. Inoltre, la presenza nell'ATI di diversi operatori indipendenti privati, seppur del settore cooperativo, ha influenzato la definizione dell'impianto, progettato per consentire la realizzazione differita dei singoli manufatti edilizi con evidenti ricadute sull'omogeneità generale dell'impianto. L'esito è stato una lottizzazione funzionale piuttosto evidente, con la concentrazione dei servizi in una zona marginale e degli alloggi con canone sociale in un unico manufatto edilizio, separati fisicamente dal complesso da una strada carrabile.

La proposta avanzata da Investire Sgr, rafforzata indubbiamente dalla disponibilità di circa il 75% della superficie lorda realizzabile, è stata di ridurre l'altezza degli edifici, soprattutto lungo il viale centrale (abbassati a 4 piani), e di riarticolare la configurazione dei singoli edifici aggregati a formare corti organiche aperte.

Fondamentale è stata anche la distribuzione degli alloggi a canone sociale in tutti gli edifici e l'integrazione dei servizi all'interno delle corti, rompendo la logica lottizzativa precedente. Gli spazi destinati alla sosta saranno costruiti nel sottosuolo liberando l'area a raso dalla circolazione delle auto (almeno un posto auto e una cantina per ogni appartamento). L'idea è quindi di realizzare una nuova porzione di città caratterizzata da isolati, spazi pubblici e a verde, al contempo uno spazio protetto e integrato con la città in trasformazione circostante.

La terza, in coerenza con la revisione del *masterplan*, è stata l'applicazione degli esiti del bando "Progetto 10.000" promosso dalla CDP Investimenti Sgr, con la collaborazione della stessa Investire Sgr e della Fondazione Housing Sociale. Il progetto, bandito da Polaris, nell'ambito di EIRE 2014, aveva l'obiettivo di selezionare proposte, avanzate da costruttori e progettisti congiuntamente, di modelli progettuali e costruttivi in grado di ridurre tempi e costi degli interventi di *social housing*. L'idea, realizzata solo in parte, era di costruire un portafoglio di circa 10.000 appartamenti co-finanziati da CDP Sgr. Tra i 38 progetti presentati ne sono stati selezionati due: quello dell'impresa Mangiavacchi Pedercini, con lo studio Beretta Associati e Mab Arquitectura, e quello del consorzio stabile Arcale, con lo studio Giorgieri. A loro è stato assegnato l'incarico per la revisione del *masterplan* e la progettazione del complesso residenziale, comprese le opere pubbliche a *standard*.

La quarta azione promossa da Investire ha ri-

guardato le opere pubbliche. Oltre a quelle già previste dalla convenzione originaria (asilo e scuola media), si aggiungono la bonifica dell'area; una palestra omologata per ospitare competizioni del CONI; l'ampliamento della scuola media (una scuola secondaria di primo grado), attualmente progettata per avere 15 aule, ma ulteriormente ampliabile con 5 aule; spazi destinati ai servizi di aggregazione destinati non solo ai residenti ma anche a fruitori esteri (prassi abituale per le opere finanziate dal Fondo Immobiliare di Lombardia); nonché la sede del gestore sociale. A queste funzioni di interesse sociale ed aggregativo sono previsti circa 2.000 mq commerciali destinati a un supermercato di medie dimensioni e a un bar. E anche le opere di urbanizzazione primaria e secondaria a scomputo degli oneri, fra cui la viabilità e i parcheggi; l'impianto di illuminazione pubblica; il sistema del verde; le aree destinate ai parcheggi pubblici, la pista ciclopeditone che sarà costruita lungo il Cavo Taverna; e la riqualificazione del parcheggio esistente in Medici del Vascello. La scelta di Investire è stata quindi di realizzare tutte le opere a scomputo del prezzo dell'area e delle urbanizzazioni, dotando il nuovo quartiere, che ospiterà circa 800 abitanti, delle necessarie infrastrutture sociali.

Complessivamente sui due lotti di circa 80.000 mq si costruiranno 211 alloggi di edilizia convenzionata in vendita (l'ipotesi di vendita è di circa 2.100/2.200 euro/mq) e 404 alloggi in locazione a prezzo agevolato (il canone, comprensivo di un posto auto coperto, sarà di circa 450/500 euro al mese oltre alle spese condo-



Veduta dell'intervento di Merezzate - MAB Architettura

miniali, per un bilocale), di cui 70 di edilizia sociale, finanziati dalla Regione Lombardia con un contributo pari all'80% del valore convenzionato per le opere, che saranno realizzate con le stesse caratteristiche degli edifici in locazione convenzionata. La superficie lorda complessiva per le residenze sarà di circa 51.000 mq. Investire costruirà gli edifici in locazione permanente, mentre quelli in vendita saranno realizzati da alcune cooperative abitative.

La superficie destinata agli spazi pubblici e al verde è circa 25.000 mq e quella per la viabilità e ai parcheggi pubblici quasi 10.000 mq. I parcheggi privati saranno realizzati al piano in-

terrato nella misura di un posto auto per ogni alloggio.

Il progetto ha previsto il coinvolgimento di diversi studi professionali nelle diverse fasi di attuazione. Per gli spazi aperti e la pianificazione attutiva sono stati incaricati UP! Design and research Lab e MqP Associati per il progetto del sistema del verde e del paesaggio. AG&P green-scape e per il progetto architettonico gli studi Beretta associati e MAB architettura, lo studio Brugellis con Elio di Franco e Giorgieri Studio.

L'intervento di Merezzate, programmato una decina di anni fa e oggi in fase di completamen-

to, ha le potenzialità per incidere positivamente sulle trasformazioni della porzione di città che si sta sviluppando attorno al nodo infrastrutturale di Rogoredo, almeno per due motivi. L'ubicazione dell'area, in una zona di "cerniera" tra gli ambiti di trasformazione di Santa Giulia e il nuovo ingresso in Milano della Paullese a sud-est e un'ampia fascia delimitata da via Medici del Vascello a ovest, caratterizzata dalla presenza di immobili terziari e produttivi dismessi dalle attività e abbandonati da anni. In particolare i lunghi edifici in linea per uffici di proprietà del Enpam che ne caratterizzano il paesaggio urbano. Quindi uno spartiacque tra gli ambiziosi progetti di Lendlease e un'ampia zona grigia abbandonata che solo negli ultimi mesi è stata oggetto dei primi ragionamenti con la proprietà per la sua trasformazione e valorizzazione (*workshop RE-LIVE*, promosso dalla Società Italiana della Tecnologia dell'Architettura SITdA all'interno del MADE-Expo 2019). La conclusione del nuovo complesso edilizio potrebbe rappresentare un volano per innescare altre iniziative di trasformazione ad opera non solo di soggetti privati ma anche da parte dell'ente pubblico. Mi riferisco in particolare alle aree comprese tra i binari ferroviari, il mercato ortofrutticolo e l'ex ATU di Toffetti, occupate abusivamente con funzioni improprie, e gli immobili abbandonati lungo tutta la via Pestagalli.

Il secondo motivo è la destinazione d'uso. La maggior parte degli interventi che saranno realizzati attorno al nodo di Rogoredo sono di carattere speculativo e anche quelli gestiti dal sistema cooperativo si attestano su valori di vendita e locazione non accessibili alle fasce

più deboli della popolazione. La proposta di Investire, supportata dal Fondo Immobiliare di Lombardia, cercherà di dare risposta proprio a questa domanda, costruendo un "sistema abitativo" che contempera contemporaneamente non solo le residenze ma anche i servizi alla persona e sociali oltre a quelli commerciali indispensabili per il nuovo edificato ma anche più in generale la città. Importante è anche la presenza e il supporto dall'Amministrazione pubblica che rimarrà proprietaria delle aree su cui si sta costruendo il complesso edilizio, concesse agli attuatori in diritto di superficie novantennale, con vincolo di destinazione d'uso.

Matteo Gambaro
UCTAT



Nicola Di Troia

Il rapido sviluppo che sta avendo Milano negli ultimi anni porta a fare dei naturali confronti con le grandi capitali Europee. La prima cosa che salta all'occhio è la dimensione della città; infatti Milano con i suoi 1,3 mln di abitanti e un territorio di 181,8 kmq risulta essere molto piccola, ma se allarghiamo il perimetro delle nostre considerazioni alla prima cerchia dei comuni limitrofi alla città, arriviamo a 3,2 mln di abitanti con una estensione territoriale di 1.620 kmq. Viene quindi naturale pensare a San Donato Milanese come parte integrante della città metropolitana di Milano grazie alla vicinanza alla stazione di Rogoredo e ai collegamenti infrastrutturali che negli anni hanno connesso l'area in maniera strategica e organica al centro di Milano, tant'è che in 20 minuti con la linea 3 della metropolitana è possibile raggiungere il centro di Milano e tutte le interconnessioni.

San Donato risulta ben collegata a Milano anche per la presenza della linea S1 del Passante Ferroviario, con fermata all'interno di un'im-

portante area di sviluppo con funzioni di interesse sovracomunale, rivolte alla città e all'intero territorio regionale. Inoltre, la vicinanza all'aeroporto di Linate, all'autostrada del Sole, le tangenziali Est e Ovest e la storica via Emilia, che collegava il centro di Milano con le città emiliane e il Sud, determina una condizione di eccellenza dal punto di vista dell'accessibilità.

Proprio per la sua posizione strategica, San Donato Milanese fu scelta da Enrico Mattei come luogo ideale dove realizzare Metanopoli, la "città del metano" costruita per i lavoratori di ENI nell'immediato dopoguerra. Progettata secondo criteri urbanistici d'avanguardia, in linea con la filosofia del villaggio aziendale che mirava a integrare in un'unica realtà operai, impiegati e dirigenti dell'azienda di Stato, Metanopoli ha mantenuto nel tempo il suo aspetto originario, con case basse circondate da giardini e viali alberati. Nel corso degli anni, prima ENI per i suoi immobili con funzioni direzionali poi

altre importanti realtà industriali quali BMW e diverse industrie chimico-farmaceutiche, hanno richiamato sul territorio importanti architetti di caratura internazionale, quali Gabetti-Isola, Albini-Helg, Marco Bacigalupo, Ugo Gatti, Marcello Nizzoli, Gian Mario Oliveri. Vista la particolarità dell'ambiente progettato, la morfologia degli spazi, la tipologia dei materiali utilizzati, con il DGR n. 7/13834 del 15.7.2003 è stato apposto un vincolo paesaggistico sul quartiere Metanopoli, con l'obiettivo di preservare la qualità del costruito e del verde circostante in quanto creatosi un equilibrio difficilmente replicabile con le attuali teorie e logiche che governano l'urbanistica.

Richiamati dalla presenza dell'ENI e dalle importanti infrastrutture, molte società di prestigio hanno deciso di stabilire la propria sede a San Donato Milanese: tra le più importanti BMW, IRCCS Policlinico San Donato, Unipol, Snam, Saipem, Cerved. Questo agglomerato di aziende ha trasformato la città in un grosso "centro direzionale" diffuso, oggi allargato al centro direzionale sorto a Rogoredo in prossimità della stazione ferroviaria, dove Società come Sky hanno deciso di collocare il loro *headquarter*, avvalorano l'idea di considerare la zona 4 e San Donato un unico quartiere della grande Milano.

Lo sviluppo di San Donato in una logica di rigenerazione urbana più ampia ha interessato negli ultimi anni, anche se in modo discontinuo, tutta l'area sud-est dell'*hinterland* milanese: da Fondazione Prada, che è solo una parte del grande progetto di riqualificazione sviluppato da Beni Stabili nell'area industriale a sud dello Scalo di Porta Romana, fino alla realizzazione

del quartiere di Santa Giulia e i progetti di sviluppo nell'area di Rogoredo.

Negli ultimi anni è stata prestata maggiore attenzione da parte dell'Amministrazione Comunale – ma soprattutto degli investitori privati – alle potenzialità che offre la zona del sud-est di Milano, caratterizzata dalla presenza di scali ferroviari e aree industriali dismesse, che per decenni non sono state adeguatamente considerate.

Oltre a ciò, bisogna considerare l'incremento della richiesta di nuove residenze, che Milano non riuscirà a soddisfare ancora a lungo. Le ultime analisi di mercato, infatti, fanno pensare che la richiesta di abitazioni nei prossimi anni sarà sempre più importante soprattutto nelle aree dell'*hinterland*, dove i prezzi più competitivi rispetto al centro città e la presenza di servizi e infrastrutture più efficienti rispetto al passato permetteranno uno sviluppo sempre più rapido dell'edilizia residenziale. A supporto di questa ipotesi, il fatto che nell'area di San Donato non si sia registrato un calo delle vendite anche in tempi di crisi rappresenta un andamento controcorrente rispetto ad altre aree circostanti.

Il modello di "città giardino" voluto da Mattei negli anni '50, in cui possano co-esistere imprese, complessi residenziali e servizi per i cittadini, si è dimostrato vincente. L'organizzazione agilissima, cui fa spesso riferimento Enrico Mattei, richiede inevitabilmente una struttura dove abitare e una struttura dove produrre, quali operazioni non disgiunte nello spazio; questo serve non solo ad azzerare i tempi di trasferi-



Masterplan dell'intervento - WIP

mento, ma anche a incrementare la capacità lavorativa e il senso di appartenenza all'azienda. Questa architettura ha influenzato anche lo strumento urbanistico del resto della città; infatti una delle caratteristiche è la mancanza delle recinzioni a protezione degli edifici, carattere che ha permesso lo sviluppo di questa porzione urbana come una vera e propria "città giardino", garantendo una delle quantità di verde pro-capite più alte d'Italia. Non vi è dubbio, quindi, che a Metanopoli grazie a queste particolarità vada

riconosciuta una qualità urbana difficilmente riscontrabile in altre aree periferiche non solo milanesi, così come un rapporto tra architettura e ambiente particolarmente armonioso.

Anche gli ultimi interventi residenziali realizzati a San Donato sono connotati da una grande qualità. Il quartiere residenziale "Torri Lombarde" per esempio costituisce un importante complesso inserito all'interno dell'impianto urbanistico definito da Kenzo Tange; il quartiere

progettato dagli architetti Pensotti e Ubaldi, il cui scopo era quello di progettare alcuni spazi da inserire all'interno di uno schema generale piuttosto rigido, si inserisce in un complesso di 72.000 mq ed è costituito da 9 edifici disposti per formare delle corti attraversate da strade pedonali. Le torri a conclusione dell'edificio hanno appunto questo scopo, oltre a quello di rendere riconoscibile l'intervento attraverso particolari prospettive trasversali.

Il complesso residenziale "Il Laghetto", completato nel 2009, consiste in quattro torri di 140 appartamenti per 40.000 mq di superficie immersi nel verde e affacciati sul laghetto di San Donato, riqualificato per l'occasione.

Il piano di intervento ha voluto privilegiare una tipologia a torre tipica del territorio comunale di San Donato Milanese, l'edificio multipiano. Le quattro torri di 8 e 9 piani sono disposte planimetricamente in modo radiale rispetto al laghetto, mantenendo con esso un rapporto diretto, anche attraverso le terrazze panoramiche, significativo elemento formale e compositivo delle facciate. L'impostazione progettuale, mirata a privilegiare la vista sull'adiacente zona naturalistica, porta all'emergere di semplici elementi parallelepipedi contro cui si infrange l'organizzazione concentrica dei percorsi e degli spazi progettati nel quadro strategico, immaginando un carattere urbano costruito attraverso il rifiuto delle recinzioni, la cura dei piani terra e delle attività previste per i fronti stradali.

Anche la quantità e qualità delle diverse strutture sportive come il Centro Sportivo Enrico Mattei costruito negli anni '50 e voluto proprio per im- preziosire il quartiere con servizi per i cittadini

all'avanguardia, il centro sportivo Kick Off, l'Accademia del ghiaccio, i molti campi da calcio e altre strutture e palestre minori, rendono unica la città di San Donato.

Per continuare sul tema delle trasformazioni in atto nell'area di San Donato è doveroso segnalare tre importanti progetti: uno approvato, uno già in costruzione e uno in fase di approvazione. Il primo progetto è denominato "Progetto centro città" che insiste su due aree: una che si trova proprio sopra la fermata della metropolitana M3, l'altra adiacente. Il progetto prevede di risolvere la mancanza di un vero e proprio "centro" di San Donato, che lo sviluppo della città non ha mai favorito.

Il secondo progetto è il Sesto palazzo ENI, attualmente in costruzione, che si estenderà su una superficie di 65.000 mq e accoglierà 4.600 dipendenti. Sarà composto da tre edifici organizzati intorno a una piazza centrale che ospiteranno gli uffici direzionali, una mensa aziendale, un centro conferenze e uno spazio espositivo.

Come per gli altri palazzi ENI, anche in questo caso la progettazione è stata affidata ad architetti di fama internazionale: il progetto è nato dalla collaborazione tra lo studio di architettura statunitense Morphosis Architects, guidato dal premio Pritzker per l'architettura Thom Mayne, e Nemesi&Partner, con l'intento di interpretare i valori storici e attuali di ENI e di Metanopoli attraverso un progetto icona che ospiterà il nuovo quartier generale ENI. Questo intervento conferma l'interesse di ENI per quest'area, che garantirà anche nei prossimi anni un ingente flusso giornaliero di passeggeri tra Milano e San

Donato, rendendo quindi imprescindibile la considerazione di quest'area anche per lo sviluppo della stazione e dell'*hub* di Rogoredo.

Il terzo progetto è "Sport Life City", attualmente in fase urbanistica, opera di WiP Architetti in collaborazione con lo studio FORM_A. Si colloca nel quartiere San Francesco di San Donato, in continuità con la vocazione sportiva dell'area. Il progetto è oggi oggetto di un *iter* avviato già da due anni.

La realizzazione di "Sport Life City" andrebbe a sopperire alla mancanza di un vero e proprio centro sportivo polifunzionale nell'area milanese, che potrà ospitare eventi di primaria importanza.

L'area San Francesco deve il suo nome a un antico complesso cascinale, denominato cascina San Francesco dell'Accessio, attualmente in stato di totale abbandono e rovina, collocata nelle vicinanze del monastero cistercense di Chiaravalle. Si tratta di un progetto sviluppato su un'area di 300 mila mq per la creazione di una cittadella sportiva.

L'intervento è abbastanza visionario, "alla Mattei", e non si realizza in una singola struttura, ma in un sistema che si attesta tra l'autostrada del Sole e la ferrovia, con una fermata del treno già esistente proprio a metà dell'area, nella zona destinata al completamento del progetto del quartiere Affari e delle famose Torri Lombarde progettate da Kenzo Tange nel 1996.

Da anni questa area è in attesa di essere urbanizzata, tant'è che nel 1991 venne realizzata la stazione ferroviaria di San Donato, attivata solo 12 anni più tardi, nel 2003.

Il progetto prevede la realizzazione di una

"Città dello sport", comprendente un'arena-sport-hub, che potrà ospitare manifestazioni sportive di grande calibro, ma anche concerti ed eventi dall'importante richiamo di pubblico, una serie di campi polifunzionali, un hotel dello sport, un *medical center* e un liceo scientifico sportivo di carattere residenziale, che andrebbe a innestarsi all'interno della cascina attualmente destinata a funzioni di interesse pubblico. Inoltre, il Piano della viabilità prevede un'uscita dalla tangenziale che condurrà direttamente al comparto, al fine di evitare il traffico di attraversamento all'interno del territorio sandonatese. Tutte queste opportunità e eccellenze non ci suggeriscono ma ci impongono di considerare San Donato la naturale estensione della città meneghina, non tanto come Città Metropolitana, ma proprio come estensione naturale della futura Milano Metropoli Internazionale.

Nicola Di Troia
WiP Architetti

APPARATI



Martino Mocchi

I contributi e le riflessioni contenute nella presente pubblicazione fanno emergere chiaramente la complessità del quadrante urbano del sud-est milanese, che a fronte delle enormi potenzialità e del grande interesse anche a livello internazionale, risulta ormai da decenni al centro di una trasformazione compromessa da incertezze decisionali, errori procedurali, dinamiche congiunturali. A seguito della dismissione delle industrie Montedison e Redaelli, sul finire degli anni Ottanta del secolo scorso, il riassetto urbano di questo comparto si è posto come un caso emblematico per comprendere le nuove logiche del percorso di riqualificazione della città, interessando molti dei grandi temi oggi all'ordine del giorno: l'edilizia popolare, il legame tra i nuovi quartieri e il tessuto sedimentato della città, il trattamento del verde, la bonifica delle aree industriali.

Uno scenario complesso, che deve essere inquadrato nei tempi lunghi e nei cicli della "storia" della città, ma che necessita al contempo

di essere compreso a partire da trasformazioni puntuali e scelte contingenti. In una dimensione di "cronaca", che intercetta il modo di vivere e di sentire il territorio da parte dei cittadini, nelle logiche della partecipazione, del confronto con le amministrazioni, dei repentini cambiamenti degli scenari politici e istituzionali.

Una dialettica, quella tra storia e cronaca, che trova una corrispondenza in chiave soggettiva nella correlazione tra "memoria" e "percezione", come concetti caratterizzanti la qualità complessiva dello scambio con il mondo che ci circonda. Una dimensione di cruciale importanza, non sempre adeguatamente considerata tra i parametri implicati nel processo di costruzione della città, che permette di dare significato a molti dei concetti che usiamo per interpretare lo spazio collettivo. Tra questi, *in primis*, quello di "paesaggio", nella sua ormai affermata variante "urbana".

Allontanandosi dalla tradizionale connotazione estetico-naturalistica, il termine "paesaggio

urbano” si caratterizza proprio come concetto relazionale, prodotto di uno “sguardo” che deve tenere conto del tempo lungo della trasformazione della realtà cosale, e allo stesso tempo delle dinamiche culturali e sociali necessarie per la sua interpretazione. Un concetto che non permette osservazioni neutrali, sfociando inevitabilmente in “u-topia”: “non-luogo” (*ou-topos*), dal momento che la sua essenza non può essere riconosciuta solamente nell’oggetto fuori di noi, e proprio per questo allo stesso tempo “buon-luogo” (*eu-topos*), interpretazione, prodotto di un orizzonte di senso che trasforma e conferisce significato.

Paesaggio, allora, come esito di una lettura che sposta l’attenzione dalla “descrizione”, semplice rilevazione dell’evento, alla “proiezione”, implicando una visione progettuale (*pro-jectus*), trasformativa. In un certo senso, la lettura del paesaggio non può che attestarsi come momento del progetto, così come il progetto deve porsi in continuità con quel sistema di letture e di significati (di “vedute”, per usare un termine noto) che costruiscono il paesaggio. Ciò rende ogni soluzione urbana relativa a un tempo specifico, contenendo *in nuce* la consapevolezza della sua stessa limitazione. Espressione di un momento particolare del “conflitto” e della “contraddizione” – per dirla con Cacciari – da cui prende forma l’esperienza urbana.

Inquadrato in questo senso, il progetto della città si configura come un lavoro di riscrittura, sviluppandosi in relazione alle tendenze mai esaurite di spinta e di contrazione della metropoli. Fruizione e progetto definiscono dei sistemi di “narrazioni” i cui estremi sfociano

costantemente l’uno nell’altro. Da un lato i molteplici percorsi individuali, che rendono il cittadino “narratore” consapevole – etimologicamente *gnarus*, “esperto” – del proprio territorio, facendo emergere il carattere del luogo come esito di una stratificazione di abitudini locali, di tradizioni e di riferimenti invisibili all’esterno.

Dall’altro il percorso di narrazione del progetto, che – coerentemente con la posizione espressa da Gregotti nel suo ultimo lavoro – le derive dell’architettura contemporanea stanno rendendo sempre più autoreferenziale e puramente autocelebrativo.

Un punto di vista critico riconosciuto anche da Fabrizio Schiaffonati, di fronte al quale l’architetto risponde facendo emergere una diversa prospettiva del contenuto del progetto, assimilando a una “saggistica autobiografica”, «cioè una lettura del contesto [...] che parte da una chiave esistenziale, offrendo inusitate possibilità introspettive e di contaminazione tra valori soggettivi e processi reali» (*Paesaggi milanesi*, p. 13). Ciò spinge ad allontanare l’interpretazione dell’architettura da un orizzonte specialistico o riduttivamente tecnicistico, riportando l’essenza della disciplina a quel complesso processo di lettura e orientamento del territorio, che richiede all’architetto di «trovare la chiave della propria narrazione» (p. 19).

La prospettiva appare chiara dalla lettura dei “paesaggi milanesi” del sud-est, che Schiaffonati racconta nel suo ultimo libro. Luoghi che la visione dell’autore sfuma costantemente dalla dimensione di presenza, legata a una percezione in atto, alla sfera del ricordo, dapprima individuale, poi memoria collettiva, quindi proiezione

futura. Paesaggio come prodotto dell'intreccio indistricabile tra cronaca e storia, dimostrazione che la lettura informata del passato, filtrata attraverso una sensibilità personale consapevole, rappresenta l'unica via per il progetto futuro. Una via in grado di far crollare le barriere e le resistenze culturali nelle quali ci troviamo inevitabilmente impigliati, prefigurando nuove soluzioni per i problemi contingenti. In un'epoca di grandi paure e chiusure sociali, alcune pagine tratte da un non lontano passato sembrano riportare alcuni allarmismi all'interno di uno scenario consueto, popolare, persino "ironico".

«Nei bar sempre invasi da una fumosa nebbia aleggiava un'aria stagnante di un indefinibile aflore [...]. Ambienti dove si aggirava una varia umanità di giovani e anziani, anche qualche scapestrato che viveva di espedienti facendo del bar il punto di incontro per i propri traffici. Spaccato sociale che le ondate immigratorie del dopoguerra andavano ogni giorno ingrossando, mescolando idiomi, tradizioni e secolari abitudini, dove la "milanesità" si stemperava in un clima di accoglienza e tolleranza non privo d'ironia» (p. 58).

In tale "discorso urbano", anche lo sguardo proiettivo sembra accogliere l'idea di una genuina coesione abitativa come garanzia di pacifica coesistenza sociale, rifuggendo le semplicistiche soluzioni di moda, basate sulla costruzione di barriere tra classi, ceti o razze differenti. In una prospettiva in cui l'accatastarsi delle narrazioni individuali senza destino, che emergono dalla desolazione e dall'abbandono delle periferie contemporanee, fa solo da contraltare all'uniforme livellamento delle narrazioni autocele-

brative delle "isole per ricchi", ormai sempre più diffuse anche nei nostri contesti urbani. Espressione evidente del fatto che un progetto incapace di leggere le peculiarità del luogo produce gli stessi esiti di una totale assenza di progetto. Sulla scia di queste considerazioni si inquadra la nascita e l'operato dell'associazione culturale Urban Curator TAT, che mette al centro proprio il concetto di "cura urbana" come chiave per tenere insieme le molteplici sfaccettature implicate nel percorso di crescita della città. Un concetto dalle ampie assonanze filosofiche e teoriche, che riportano *in primis* al pensiero di Heidegger, secondo cui la "cura" definiva la possibilità per l'uomo di stabilire dei legami autentici con il prossimo, fondando il senso di appartenenza alla comunità. "Avere cura" – o "prendersi cura" – rappresenta quel momento di contatto tra l'"essere-per il proprio essere" e l'"essere-per il mondo", heideggerianamente parlando, che produce una modalità di "essere-assieme" basata sul fatto di impegnarsi per una causa comune. Una dimensione essenziale per comprendere le logiche dell'abitare collettivo.

La stessa intuizione si trova nell'opera del sociologo Alessandro Pizzorno, come chiave interpretativa dell'esplosione della metropoli contemporanea. A fronte del fatto che sempre più persone condividono gli ambienti di vita, la via per costruire una qualità dell'abitare non deve implicare soltanto dei parametri di pacifica coesistenza – di "buon vicinato", come direbbe Putnam – quanto la capacità di attivare reti di "solidarietà" e di "reciprocità", nella prospettiva della costruzione di «rapporti diadici di mutuo

soccorso» (*Perché si paga il benzinaio?*, 21).

Si tratta di una dinamica che pone delle responsabilità all'architettura, nel suo ruolo "edificante" lo spazio urbano. La semantica stessa del verbo (*Ædificàre*) rimanda chiaramente a un processo che accomuna l'atto del costruire lo spazio fisico con quello della fondazione dell'orizzonte etico. L'immagine più rappresentativa di questo processo – anche a livello etimologico, dalla radice "indh-", bruciare – è quella del "focolare", spazio fisico in grado di proteggere e mantenere viva la fiamma e al contempo definire il luogo dell'esperienza comune, dove prendono forma le regole dello stare insieme. Una dialettica che non può essere riassunta nel gesto puramente creativo e formale da cui dipende l'estetica dell'edificio, e neanche nel versante meramente tecnico della sua produzione.

È proprio in questo senso "edificante" che l'architettura assume un carattere di processo, in cui il "risultato" è al contempo momento inaugurale, in grado di innescare e attivare conseguenze sul territorio. Scrive Rosario Giuffrè che l'architettura è un percorso non concluso, "adeguamento *in progress*" alla realtà, che trae forza dalle "intenzionalità e dalle incertezze" del luogo. Ogni gesto architettonico, «quand'anche proiettivo [...] deve essere memoria e attualità, processualità in atto» (*La progettazione ambientale, una disciplina umanistica, non un mestiere tecnico*, 13).

Le azioni messe in campo dall'Associazione Urban Curator TAT a partire dal 2015 nel sud-est milanese ambiscono a porsi in continuità con questa interpretazione della disciplina. Il progetto si afferma come esito di un percorso ar-

ticolato, che prevede una interlocuzione con le Amministrazioni locali, gli operatori e i privati cittadini. Progetto come punto di avvio di nuovi processi di significazione urbana, in grado di traguadare uno sviluppo di lungo periodo, innescando delle ricadute anche in termini di consapevolezza civica tra gli abitanti.

Una visione che conferisce un ruolo strategico all'Associazione come "organismo intermedio" (Castaldo, Mocchi 2019), permettendo di inquadrare il processo di sviluppo urbano da un punto di vista privilegiato, portando da un lato competenze all'azione spontanea che nasce dal basso, e garantendo dall'altro consapevolezza civica alle decisioni prese dall'alto. Un "individuo collettivo" che opera attraverso azioni di "conricerca" – per citare di nuovo un concetto caro a Pizzorno – ponendosi alla pari rispetto ai propri interlocutori. Abbattendo la diffidenza che tradizionalmente separa il cittadino dalle istituzioni, e colmando al contempo lo scarto che spesso rende le amministrazioni incapaci di garantire l'interesse collettivo.

Il primo esempio può essere individuato nel progetto del 2015 per una passerella pedonale sullo scalo di Porta Romana. A fronte dell'immobilismo decisionale che ha determinato nell'ultimo trentennio il completo isolamento dell'ex sedime ferroviario rispetto al proprio contesto urbano, il progetto mira ad avviare una riqualificazione attraverso l'inserimento di una struttura leggera, eventualmente rimovibile in futuro, che permetta lo scavalcamiento del grande vuoto. Un intervento in grado di svolgere un'importante funzione di collegamento, mettendo in comunicazione due ambiti di crescente centrali-

tà per Milano, come quello di Fondazione Prada e piazza Trento.

La possibilità di attraversare il comparto, trovandosi al centro delle aree abbandonate, rappresenta il primo passo per una riappropriazione simbolica del luogo, in grado di riattivare significati da tempo assopiti. Il traguardo visivo che dal centro dello scalo permette di stabilire delle relazioni di ampio raggio con le emergenze verticali della “nuova Milano” può essere letto anche in senso emozionale-percettivo come il collegamento con l’orizzonte, con la luce del tramonto, con l’idea di uno “sconfinamento” che reinterpreta l’esperienza urbana in senso più ampio rispetto a quello abituale (Schiaffonati Castaldo Mocchi 2016, Mocchi Riva 2019).

A livello locale, il progetto vorrebbe portare alla luce quella stratificazione di memoria espressa dalle tracce delle rotaie in disuso, dai mucchi di traverse accatastate, dai cavi e dai tralicci di ferro. Testimonianza di un passato industriale e produttivo che oggi riposa sotto una coltre di ruggine e muschio. Una “storia” della città legata a sistemi di suoni, odori, colori resi triste “cronaca” quotidiana dalle forme abusive dell’abitare che si sviluppa all’interno. Staccionate, confini improvvisati, punti di accesso in cui il dialogo con la città risulta complicato, spesso volutamente ignorato. La passerella pedonale dunque come punto di traino per ripristinare un dialogo tra memoria e percezione, riattivando il sistema di narrazioni che stanno alla base dell’abitare collettivo.

L’attenzione riservata alla fattibilità dell’opera, in una prospettiva di risparmio dei costi di realizzazione e di manutenzione, rende la proposta

coerente con uno scenario di sostenibilità anche economica. L’utilizzo di materiali riciclabili, smontabili e riutilizzabili, infatti, e lo studio di forme innovative di finanziamento come il *crowdfunding* civico esprimono l’interesse per una dimensione di interlocuzione con gli abitanti locali, che partecipano in prima persona al finanziamento dell’opera.

A seguito del progetto sullo scalo, a partire dal 2017, la decisione dell’Associazione di focalizzare l’interesse sul nodo di Rogoredo esprime la volontà di misurare lo stesso approccio disciplinare in un percorso di progetto più complesso, caratterizzato dalla necessità di risolvere problematiche sociali e urbane di grande portata, anche di carattere emergenziale. La sfida è nuovamente a livello di metodo, legata alla possibilità di affermare il progetto come guida e orientamento dello sviluppo urbano, attorno al quale favorire un dialogo tra operatori locali, amministratori pubblici e privati cittadini. Rinovando quindi il senso di una “partecipazione” che da mero strumento di consultazione diventi momento determinante di produzione attiva di scenari futuri. Già in questa direzione si erano orientate le soluzioni puntuali presentate nel Municipio 4 come “Proposte e progetti per il sud-est milanese” (UCTAT 2018).

Sviluppare una riflessione all’interno di questo quartiere significa confrontarsi con le dinamiche che ne hanno segnato l’evoluzione negli ultimi trent’anni, facendo emergere il successo o il fallimento di alcune imprese proprio come conseguenza dello scontro tra storia e cronaca urbana. Il percorso di recupero industriale che ha seguito la dismissione delle industrie Mon-

tedison e Redaelli, infatti, ha mostrato come il tema della riqualificazione della periferia non possa interessare solo il problema di una corretta composizione formale del progetto, ma debba confrontarsi proprio con quella dimensione processuale dell'architettura, implicando una considerazione dei percorsi di crescita del territorio, dei nuovi modelli di vita urbana che vengono innescati, dei nuovi significati attribuiti alle scelte del passato, delle nuove aspettative create per il futuro.

A partire dal 1989, con la definizione di una Variante di Piano specificamente dedicata alla riqualificazione del comparto, la divisione dell'area Montedison-Redaelli in tre ambiti di intervento manifestava il tentativo di risolvere l'ampia porzione territoriale tenendo conto delle necessità insediative residenziali e terziarie, delle grandi funzioni urbane, delle esigenze ambientali, delle urgenze legate alla ridefinizione del sistema viabilistico e delle infrastrutture. Il nodo di interscambio ipotizzato tra la Paullese e la tangenziale Est si poneva come un punto di accesso imprescindibile per sostenere la mole di traffico in entrata e in uscita dal comparto, permettendone uno smistamento equilibrato all'interno delle zone più interne, destinate a ospitare funzioni di qualità – il parco urbano e le strutture per la ricerca medica nelle aree ex Redaelli, gli edifici terziari e commerciali nel quartiere Santa Giulia.

In tutti i casi è percepibile il tentativo di integrare tra loro le nuove funzioni urbane in una logica complessa, che sappia superare l'approccio "pianificatorio" che ha caratterizzato una stagione dell'urbanistica, a vantaggio di una cultu-

ra della città attenta alla forma dei luoghi e alla loro qualità.

Il Piano Particolareggiato del 1990 per l'area di Santa Giulia, esito di una concertazione tra l'Amministrazione comunale e la proprietà delle aree, rappresenta forse l'esempio più riuscito di questo approccio. La divisione del comparto in sette nuclei di intervento – ognuno dei quali destinato a una funzione prevalente – risulta misurata rispetto alla forma e alla dimensione della città circostante, facendo emergere l'impianto complessivo come conseguenza degli elementi costitutivi e della geometria urbana ottocentesca.

Il contributo di architetti come Aldo Rossi e Sergio Crotti nella definizione dei progetti specifici va nella direzione di rafforzare lo scambio tra la prospettiva urbana e quella architettonica. Pur nella loro diversità, i progetti esprimono il tentativo di avvicinare in un orizzonte disciplinare la dimensione della pianificazione urbanistica con quella della progettazione architettonica, la cultura di piano con la cultura di progetto. Passando da un progetto di architettura centrato su se stesso, interessato alla forma esteriore e al linguaggio dell'edificio, a un progetto capace di fissare una regola, un principio d'ordine, espressione della modalità di appartenenza dell'architettura al luogo. Un progetto che pur intervenendo localmente, senza essere il progetto della città, vada verso la città.

A partire dai primi anni Duemila, la storia del comparto subisce una significativa virata. L'acquisizione delle aree da parte dell'imprenditore Zunino riorienta il processo di ristrutturazione industriale secondo nuovi riferimenti, imme-

diatamente percepibili dalle grandi iniziative di *marketing* che sostengono l'intervento. Il confluire di enormi interessi all'interno dell'area, con l'investimento e l'acquisto anticipato di numerose locazioni da parte di aziende e privati, rende effettivamente prefigurabile un avvio del processo di ricostruzione, impensabile attraverso il solo finanziamento pubblico.

Il *masterplan* redatto da Norman Foster per i due comparti ex-Montedison e Redaelli, ha certamente il merito di prefigurare uno sviluppo urbano dell'area, superando da un lato la tradizionale idea del "quartiere dormitorio", dall'altro la più recente visione della *downtown* per ricchi, che spesso diventa prerogativa di chiusura, discriminazione, emarginazione sociale. Il nuovo insediamento, molti dei cui edifici sono firmati da Paolo Caputo Partnership, prevede un adeguato *mix* di residenza pregiata e a basso costo, terziario, servizi, spazi di intrattenimento e verdi, includendo un potenziamento della rete dei collegamenti attraverso la costruzione di una nuova tramvia e il completamento della Paullese. Il *masterplan* tenta di delineare con accuratezza le relazioni tra gli spazi aperti e quelli costruiti, pubblici e privati, definendo dei sistemi insediativi coerenti a una logica di sviluppo urbano.

Quello che salta subito all'occhio, d'altro canto, è la differenza di scala tra le dimensioni del nuovo progetto e quella della città che lo contorna. L'intervento sembra voler aggiungere una porzione – pur di qualità – a Milano, senza sviluppare il tema della sua ricomposizione all'interno dello scenario tradizionale. Il carattere della "milanesità" viene riletto in modo piuttosto for-

male, legandosi a *escamotage* che assumono un ruolo prevalentemente comunicativo, come l'idea di una "fontana-canale" che dovrebbe evocare la memoria dei Navigli lombardi, o l'uso del "verde" come panacea di tutti i mali, indipendentemente dalla comprensione specifica del suo ruolo in questo delicato contesto.

Ma gli esiti più problematici del passaggio dall'iniziativa pubblica a quella privata si riscontrano a livello processuale. L'inevitabile urgenza di garantire un ritorno immediato all'investimento economico ha reso necessaria la costruzione in prima battuta delle strutture e degli spazi "vendibili", relegando a un secondo momento quelli di interesse pubblico, le opere di urbanizzazione, i servizi, le infrastrutture collettive. La brusca interruzione del processo di costruzione, dovuta al noto concorso di colpe tra (ir)responsabilità private e congiunture economiche globali, restituisce oggi un quartiere interrotto, la cui urbanizzazione renderà necessario un impegno rilevante ai futuri investitori. Un errore reso doppiamente grave dalla considerazione di altri episodi della storia di Milano, dove esiti simili sono già stati purtroppo sperimentati, come dimostra per esempio il quartiere QT8.

La recente riapertura del dibattito rinnova le prospettive di completamento di un percorso ormai bocciato da circa dieci anni, facendo emergere un nuovo *masterplan*, che continua a venire attribuito a Norman Foster, nonostante le profonde differenze con quello firmato dall'architetto britannico a inizio millennio. La struttura complessiva del comparto vede scomparire la grande struttura circolare pensata per ospitare edilizia di pregio, e ridurre signi-

ficativamente la dimensione del parco urbano. Il tutto a vantaggio di uno sviluppo maggiormente coerente col disegno dell'area già completata in prossimità della stazione, sia per dimensione, che per tipologia e disposizione degli edifici. L'altra grande differenza consiste nell'introduzione di alcune nuove funzioni, tra cui spicca un'arena per eventi di media portata.

La comunicazione del progetto, sostenuta dall'entusiasmo relativo alla candidatura olimpica di Milano-Cortina alle olimpiadi invernali 2026, sembra al momento legata a una dimensione prevalentemente promozionale, all'interno della quale i concetti di "smartness" e di "sostenibilità" giocano un ruolo pervasivo. Una situazione certamente ricca di prospettive, in grado di segnare un'evoluzione decisiva nella "storia" di questo comparto metropolitano, ma anche una situazione ricca di insidie, dove la "cronaca" potrebbe tornare a giocare un ruolo determinante nel trasformare il percorso di riqualificazione urbana nell'ennesimo spreco di opportunità e di risorse collettive.

In questo contesto, il contributo dell'associazione Urban Curator TAT vorrebbe ribadire l'importanza di un metodo che consideri l'architettura come processo, interrogandosi sul proprio ruolo di guida rispetto al percorso di crescita e sviluppo della città. Nella convinzione che oggi l'interrogativo centrale sia da porre in relazione alla capacità del progetto – imprescindibile strumento disciplinare – di ricomporre e mettere insieme i nuovi oggetti con quelli esistenti, le nuove interpretazioni con quelle tradizionali, i nuovi modi di vivere con quelli sedimentati. Un percorso articolato e complesso, all'interno

del quale dovranno confluire competenze molteplici, visioni, memorie e narrazioni differenti. Un percorso però necessario, nella prospettiva della costruzione di un nuovo sostenibile e consapevole paesaggio urbano.

Martino Mocchi
Urban Curator TAT

Fabrizio Schiaffonati

La pubblicazione “Una strategia per il sud-est di Milano” documenta il recente processo di trasformazione di un vasto ambito urbano della città. Progetti e realizzazioni di complessi edilizi, manufatti e infrastrutture che dal secondo dopoguerra e a cavallo del secolo hanno determinato una profonda modificazione del paesaggio e delle scene di vita. Processo ancora in atto, anzi in una fase da qualche anno di forte accelerazione.

Il susseguirsi delle principali iniziative trova un riscontro nel testo. Non tanto in termini descrittivi e meramente cronologici quanto nell'ottica di sottolineare le problematiche ancora aperte e le criticità che si presentano quando le trasformazioni territoriali ed edilizie non sono accompagnate da una chiara strategia pubblica e privata. È il nodo di oggi, quando sempre più frequentemente le diverse istanze non trovano una coerente integrazione, col venir meno di una capacità di indirizzo dell'ente locale. Il macroscopico problema delle periferie ne è la rappre-

sentazione emblematica: dove si presentano le contraddizioni di un degrado fisico e sociale, di abbandono e di compromissione ambientale. Processi regressivi rispetto alle sorti della città, in un ciclo di decadenza che appare sempre più difficile da affrontare.

Ma il sud-est milanese ha delle peculiarità tra le più stimolanti. Un palinsesto di temi, di insediamenti, di architetture, di infrastrutture che delineano un contesto ambientale e la morfologia di un paesaggio che non ha riscontri in altre parti della città. Qui la trama territoriale presenta zone edificate e aree libere, aree agricole, parchi e riserve naturali (come il Parco Agricolo Sud) tra loro interrelate. Tracciati che delimitano quartieri, parti di città dalla forte autonoma identità, presenze che rimandano a una secolare storia, come il sistema abbaziale ancora visibile e ben tutelato nei manufatti, ma anche le colture che permangono come memoria di una riforma che avrebbe trasformato il bosco pianiziale bonificando una intera regione agraria.

Qui, come in nessuna altra parte della città, sono ancora rintracciabili i segni della storia del Ducato di Milano, delle sue alterne vicende, dall'autonomia alle dominazioni francese, spagnola e asburgica. Fino alla rivoluzione industriale dell'Ottocento e del secolo scorso di Rogoredo, dell'armatura territoriale ferroviaria e stradale, dei grandi quartieri popolari del Novecento. Per giungere alla *company town* di Metanopoli e alla partenza dell'autostrada del Sole, che, come oggi l'Alta Velocità, avrebbe dato avvio a una epocale trasformazione sociale e territoriale dell'intero Paese. Una storia ancora in corso con ulteriori sviluppi che qui presentano nuove opportunità.

Le immagini sono fondamentali per documentare vicende e figure che ne sintetizzano con una chiarezza esemplare la storia. Una storia che si accorcia con l'incalzare degli interventi come oggi sta accadendo. Ecco allora che la pubblicazione "Una strategia per il sud-est di Milano" accompagna gli scritti con un repertorio fotografico non esornativo, ma strutturale per l'analisi del contesto sociale e ambientale posto sotto osservazione. Un'analisi finalizzata a tradursi in concrete proposte e progetti per mettere mano alle criticità che sempre accompagnano le grandi trasformazioni urbane, quando le connessioni tra i diversi interventi non sono adeguatamente previste e progettate. Un ruolo che dovrebbe *in primis* essere assunto dalle pubbliche amministrazioni.

In questa "analisi-progetto" (metodo spesso ignorato) l'osservazione attenta dello spazio fisico e delle relazioni tra le costruzioni e le scale dei manufatti, delle prospettive e le visioni dei

paesaggi, lo strumento fotografico è di primaria importanza. Aiuta e stimola a vedere in profondità, può diventare una protesi sensoriale, sintetizza coordinate di una geometria descrittiva e proiettiva basilare per l'ideazione e la strutturazione del progetto. La "fotografia ambientale" nel contempo strumento e contenuto del progetto: tecnica e poetica dell'articolazione del progetto come simulazione della costruzione dello spazio. Un uso quindi dell'immagine fotografica non idealisticamente estetica, ma strutturale, tassonomica e analitica in grado di comporre e scomporre i complessi fattori ambientali che costituiscono le relazioni spaziali. Un uso anche in controtendenza rispetto al più comune impiego ad altri scopi documentali e narrativi; non facile perché deve essere esercitata un'attenzione fortemente finalizzata a trasmettere messaggi che andranno poi rielaborati dai progettisti.

Stefano Topuntoli è un fotografo che in quest'ottica rappresenta un sicuro riferimento, un innovatore per coerenza, continuità e vastità della sua analisi. La definizione di fotografo può apparire a mio giudizio limitativa, perché nel suo lavoro sono rintracciabili altre cifre espressive, come quella del geografo o di quanti non intendano ritrarre la sola immagine ma si prefiggono un uso dello strumento fotografico come *medium* di un'ulteriore esplorazione disciplinare. Come ad esempio la fotografia per la geografia, l'archeologia e il progetto di architettura.

Mai come ora la registrazione, la riproduzione e l'elaborazione delle immagini come mezzo di rappresentazione della realtà ha assunto una diffusa pregnanza. Viviamo la "civiltà delle im-

magini” e noi stessi con le nuove tecnologie ne diventiamo artefici. Civiltà iconica, con immagini statiche e in movimento, reali e virtuali, con impensate possibilità di manipolazione che espandono il nostro immaginario narrativo. Ciò tuttavia non limita il reale, anzi la possibilità di indagine e introspezione potenzia il significato nella sua messa a fuoco.

Topuntoli muove da questa prospettiva. Focalizzarsi su ogni traccia in grado di consentirci di narrare la città. Il suo obiettivo non è celebrativo ma programmaticamente reale a captare più segni del “territorio dell’architettura” di quanto non sia in grado l’occhio nudo, cioè con il lungo approccio esperienziale del suo sguardo. Il suo sguardo che a volo di uccello esplora dall’alto la città. La città di Milano, ma non solo, che lui ha sorvolato ripetutamente anticipando la diffusione delle attuali riprese satellitari, ora con la più ampia portata dei droni. Anche nelle fotografie più ravvicinate e non in movimento, Topuntoli di frequente alza il punto di vista per dare profondità alla visione, non solo come profondità di campo ma in generale prospettiva, perché l’osservazione di ogni singolo dettaglio possa riferirsi a un contesto più ampio. Un insieme che dia senso all’affastellarsi delle cose, dei manufatti, degli ambienti, per ricercare un senso della città e dell’architettura che li tengono insieme, li connettono in un ordine anche quando non armonico. La sua non è mai una “bella fotografia”, come un volto sorridente del paesaggio, ma un “realismo fotografico” che lo assimila del tutto a quello cinematografico. Concettualmente e operativamente per lo svelamento di una realtà sfuggente comprensibile solo da una fredda di-

stanza emotiva. Come acutamente André Bazin ha colto dell’essenza del neorealismo, esemplificandola nella ripresa del “risveglio di Maria” nel film “Umberto D” di Vittorio De Sica.

Il realismo fotografico di Topuntoli quindi non mirato al costume, agli stati d’animo, ma all’ambiente dove la presenza umana non è in primo piano ma sottotraccia degli alveari residenziali dello *sprawl* urbano, delle infrastrutture viarie dove gli individui scorrono come il sangue nelle vene. Una traslata visione antropomorfa della città.

La cultura visiva di Topuntoli si alimenta di molteplici stimoli e di una critica a un uso estetizzante della fotografia, per cercare di riconnettersi a valori oggettivi della comunicazione e dell’uso dell’immagine. Un punto di vista che rimanda quindi ai suoi studi sull’architettura e alle discipline scientifiche che sono alla base della rappresentazione dell’architettura. Un lungo percorso di ricerca e formazione che, come per ognuno, rimanda a maestri che hanno avuto un ruolo nel trasmettere stimoli e indirizzi fondamentali. Nel suo caso si evidenzia la figura di Virgilio Vercelloni. Un intellettuale dalla non comune capacità critica sui temi della forma urbana, del paesaggio e dell’ambiente naturale. Un ambientalista *ante litteram* con un ruolo di maestro per quanti hanno avuto la fortuna di incontrarlo, e ancor meglio di potere collaborare con lui. La sua conoscenza filosofica sulla tematica ambientale, con un approfondimento su quella del giardino, spiccava per unicità e profondità e si consolidava in un patrimonio librario unico per vastità e completezza. Vanno ricordate le grandi opere da lui promosse

se, come ad esempio “La storia del paesaggio urbano di Milano”, con gli spettacolari *reportage* fotografici di Stefano Topuntoli che corroborano l’eccezionalità di tale impresa editoriale.

Il libro “Una strategia per il sud-est di Milano. L’hub di Rogoredo” si avvale delle immagini di Topuntoli, per documentare il contesto territoriale e ambientale in un arco temporale di oltre vent’anni. Un’efficace rappresentazione delle trasformazioni che si sono succedute, tracce di una memoria essenziale per la storia urbana del luogo. Un paesaggio di infrastrutture, di cantieri, di manufatti in costruzione che esprimono i segni della modificazione dello spazio antropico, in una parte di città ancora protagonista di uno sviluppo destinato a ripercuotersi sull’intera area metropolitana.

Fabrizio Schiaffonati
Presidente Urban Curator TAT

Sono riportati i principali contributi bibliografici sviluppati dai soci UCTAT, con riferimento alle problematiche urbanistiche, architettoniche e ambientali riguardanti l'ambito del sud-est milanese.

Castaldo G., Mocchi M. 2019, "Tendenze e nuove forme di associazionismo per il progetto partecipato", presentato al Convegno internazionale "La produzione del progetto", Università Mediterranea di Reggio Calabria, 14-15 giugno 2018. In corso di pubblicazione negli atti del convegno.

Castaldo G., Granato A. (a cura di) 2015, Un progetto per gli scali ferroviari milanesi, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Centro Studi TAT (a cura di), "Uno sguardo dal ponte", L'Arca International 131/2016, p. 78.

Mocchi M., Riva R. 2019, "Decadenza attesa. Esperimento di "narrazione" sensoriale del paesaggio urbano tra Rogoredo e piazzale Lodi a Milano", presentato al Convegno Internazionale "La mente e il paesaggio nel mosaico paesistico-culturale", Aversa/Caserta, 2-3 luglio 2018. In corso di pubblicazione negli atti del convegno.

Mussinelli E., Castaldo G. 2015, "Design and Scale Issues in the New Metropolitan City: a study of the south-east homogeneous zone", *Techne* 10/2015, pp. 153-160.

Mussinelli E., Tartaglia A., Cerati D., Castaldo G. (2018), "Qualità e resilienza ambientale nelle proposte di intervento per il sud Milano: un'analisi quanti-qualitativa delle infrastrutture verdi", *Le Valutazioni Ambientali - Valutare la rigenerazione urbana* 2/2018, pp. 79-98.

Schiaffonati F. 2019, *Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano*, Lupetti, Milano.

Schiaffonati F. 2016, *Paesaggio italiano*, Lupetti, Milano.

- Schiaffonati F., Castaldo G., Mocchi M. 2016, Il progetto di rigenerazione urbana, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Tartaglia A., Debiaggi P., Dal Lago B. 2018, “Esperienze progettuali di edifici per attività natatorie”, Modulo 411//2018, pp. 60-70.
- UCTAT (a cura di) 2018, “Proposte e progetti per il sud Milano. Il ruolo dei Municipi”, Notizie dal Comune, Milano.

Collana STUDI E PROGETTI

Libri

1. Andrea Tartaglia, *Project Financing e Sanità. Processi, attori e strumenti nel contesto europeo*, 2005.
2. Daniele Fanzini (a cura di), *Il progetto nei programmi complessi di intervento. L'esperienza del Contratto di Quartiere San Giuseppe Baia del Re di Piacenza*, 2005.
3. Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli, Roberto Bolici, Andrea Poltronieri, *Marketing Territoriale. Piano, azioni e progetti nel contesto mantovano*, 2005.
4. Matteo Gambaro, *Regie evolute del progetto. Le Società di trasformazione urbana*, 2005.
5. Silvia Lanzani, Andrea Tartaglia (a cura di), *Innovazione nel progetto ospedaliero. Politiche, strumenti tecnologie*, 2005.
6. Alessandra Oppio, Andrea Tartaglia (a cura di), *Governo del territorio e strategie di valorizzazione dei beni culturali*, 2006.
7. Fabrizio Schiaffonati, Arturo Majocchi, Elena Mussinelli (a cura di), *Il Piano d'area del Parco Naturale della Valle del Ticino piemontese*, 2006.
8. Matteo Gambaro, Daniele Fanzini (a cura di), *Progetto e identità urbana. La riqualificazione di piazza Cittadella in Piacenza*, 2006.
9. Lorenzo Mussone, Luca Marescotti (a cura di), *Conoscenza e monitoraggio della domanda di mobilità nelle aree metropolitane: teoria, applicazioni e tecnologia*, 2007.
10. Luca Marescotti, Lorenzo Mussone (a cura di), *Grandi infrastrutture per la mobilità di tra-sporto e sistemi metropolitani: Milano, Roma e Napoli*, 2007.
11. Giorgio Casoni, Daniele Fanzini, Raffaella Trocchianesi (a cura di), *Progetti per lo sviluppo del territorio. Marketing strategico dell'Oltrepò Mantovano*, 2008.
12. Elena Mussinelli, Andrea Tartaglia, Matteo Gambaro (a cura di), *Tecnologia e progetto urbano. L'esperienza delle STU*, 2008.
13. Elena Mussinelli (a cura di), *Il Piano Strategico di Novara*, 2008.
14. Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli, *Il tema dell'acqua nella progettazione ambientale*, 2008.
15. Raffaella Riva, *Il metaprogetto dell'ecomuseo*, 2008.
16. Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli, Roberto Bolici, Andrea Poltronieri (a cura di), *Paesaggio e beni culturali. Progetto di valorizzazione dell'Area Morenica Mantovana*, 2009.
17. Matteo Gambaro (a cura di), *Paesaggio e sistemi territoriali. Strategie per la valorizzazione della fascia contigua al Parco naturale della Valle del Ticino piemontese*, 2009.
18. Roberto Bolici, Andrea Poltronieri, Raffaella Riva (a cura di), *Paesaggio e sistemi ecomuseali. Proposte per un turismo responsabile*, 2009.
19. Fabrizio Achilli, Daniele Fanzini, Valeria Poli, Cesarina Raschiani (a cura di), *Popolare la città. Cento anni di case popolari a Piacenza*, 2009.
20. Giovanni Boncinelli, *Simmetria e funzione nell'architettura*, 2009.
21. Giorgio Casoni, Daniele Fanzini, *I luoghi dell'innovazione. Complessità, management e progetto*, 2011.
22. Marta Ferretti, Tamara Taiocchi, *26 Km Bergamo - San Pellegrino Terme. Strategie e progetti per la riqualificazione della ferrovia della Valle Brembana*, 2012.
23. Giorgio Bezoari, Eduardo Salinas Chávez, Nancy Benítez Vázquez (a cura di), *San Isidro en el Valle de los Ingenios. Trinidad. Cuba*, 2013.
24. Elena Mussinelli (a cura di), *La valorizzazione del patrimonio ambientale e paesaggistico. Progetto per le Corti Bonoris nel*

Parco del Mincio, 2014.

25. Fabrizio Schiaffonati, *Il progetto della residenza sociale*, a cura di Raffaella Riva, 2014.
26. Fabrizio Schiaffonati (a cura di), *Renato Calamida, Marco Lucchini, Fabrizio Schiaffonati Architetti*, 2014.
27. Giovanni Castaldo, Adriana Granato (a cura di), *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*, 2015.
28. Elena Mussinelli (a cura di), *Design, technologies and innovation in cultural heritage enhancement*, 2015.
29. Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli, Arturo Majocchi, Andrea Tartaglia, Raffaella Riva, Matteo Gambaro, *Tecnologia Architettura Territorio. Studi ricerche progetti*, 2015.
30. Oscar Eugenio Bellini, *Student housing_1*, 2015.
31. Maria Teresa Lucarelli, Elena Mussinelli, Corrado Trombetta (a cura di), *Cluster in progress. La Tecnologia dell'architettura in rete per l'innovazione / The Architectural technology net-work for innovation*, 2016.
32. Paola De Joanna, *Architettura e materiali lapidei. Strategie sostenibili e processi estrattivi*, 2016.
33. Luca Mora, Roberto Bolici, *Progettare la Smart City. Dalla ricerca teorica alla dimensione pratica*, 2016.
34. Fabrizio Schiaffonati, Giovanni Castaldo, Martino Mocchi, *Il progetto di rigenerazione urbana. Proposte per lo scalo di Porta Romana a Milano*, 2017.
35. Raffaella Riva (a cura di), *Ecomuseums and cultural landscapes. State of the art and future prospects*, 2017.
36. Daniele Fanzini (a cura di), *Tecnologie e processi per il progetto del paesaggio. Reti e modelli distrettuali*, 2017.
37. Andrea Tartaglia, *Progetto e nuovo Codice dei contratti. Innovazioni nel processo edilizio*, 2018.
38. Roberto Ruggiero, *La versione di Rice. Cultura progettuale di un ingegnere umanista*, 2018.
39. Sergio Russo Ermolli (a cura di), *The Changing Architect. Innovazione tecnologica e modellazione informativa per l'efficienza dei processi / Technological innovation and information modeling for the efficiency of processes*, 2018.
40. Andrea Tartaglia, Davide Cerati (a cura di), *Il progetto di valorizzazione dei territori rurali metropolitani Proposte per il Sud-Abbatelese / Design for the enhancement of metropolitan rural territories Proposals for the Sud-Abbatelese*, 2018.
41. Oscar Eugenio Bellini, Andrea Ciaramella, Laura Daglio, Matteo Gambaro (a cura di), *La Progettazione tecnologica e gli scenari della ricerca*, 2018.
42. Maria Teresa Lucarelli, Elena Mussinelli, Laura Daglio (a cura di), *Progettare Resiliente*, 2018.
43. Massimo Lauria, Elena Mussinelli, Fabrizio Tucci (a cura di), *La Produzione del Progetto*, 2019.
44. Oscar Eugenio Bellini, *Student housing_2. Il progetto della residenza universitaria*, 2019.
45. Daniele Fanzini, Andrea Tartaglia, Raffaella Riva (a cura di), *Project challenges: sustainable development and urban resilience*, 2019.
46. Eugenio Arbizzani, Eliana Cangelli, Laura Daglio, Elisabetta Ginelli, Federica Ottone, Donatella Radogna (a cura di), *Progettare in vivo la rigenerazione urbana*, 2020.
47. Sergio Russo Ermolli, *The Digital Culture of Architecture. Note sul cambiamento cognitivo e tecnico tra continuità e rottura / Notes on cognitive and technical change between continuity and disruption*, 2020.

E-book

Maria Teresa Lucarelli, Elena Mussinelli, Laura Daglio, Mattia Federico Leone (a cura di), *Designing Resilience*, giugno 2019.

Maria Azzalin, Eliana Cangelli, Laura Daglio, Federica Ottone, Donatella Radogna (a cura di), *Il progetto tra ricerca e sperimentazione applicata. Il contributo dei giovani ricercatori*, ottobre 2019.