

TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI MILANESI

ESITI DI UN CONFRONTO SU ATTESE, ESIGENZE
E DESIDERI DEI SOGGETTI LOCALI



maggio 2014

POLITECNICO DI MILANO



DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA E
STUDI URBANI



TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI MILANESI

**ESITI DI UN CONFRONTO SU ATTESE, ESIGENZE
E DESIDERI DEI SOGGETTI LOCALI**

COMUNE DI MILANO

Assessorato Urbanistica, Edilizia Privata e Agricoltura

Ada Lucia De Cesaris

Settore Progetti Strategici, Servizio Grandi Riqualificazioni

Giancarlo Tancredi
Michela Brambati

DASTU - POLITECNICO DI MILANO

Coordinamento

Gabriele Pasqui

Gruppo di lavoro

Antonella Bruzzese
Francesca Cognetti
Marika Fior
Paolo Galuzzi
Diana Giudici
Antonio Longo
Laura Pogliani
Piergiorgio Vitillo

con la collaborazione di AMAT

Davide Fortini

Hanno partecipato agli incontri di ascolto

ZONE DI DECENTRAMENTO DEL COMUNE DI MILANO

Zona 1

Fabio Arrigoni
Stefano D'Onofrio

Zona 2

Mario Villa
Alberto Proietti
Elena Sala

Zona 3

Renato Sacristani
Vincenzo Casati
Dario Monzio Compagnoni
Gabriele Antonio Mariani
Sara Rossin

Zona 4

Loredana Bigatti
Stefano Giorgetti
Stefano Margiotti

Zona 5

Aldo Ugliano
Nino Consiglio
Emanuela Duina
Daniele Gilera

Zona 6

Gabriele Rabaiotti
Eugenio Garlaschielli
Giorgio Franchina
Paolo Lubrano
Vittorio Tavolato

Zona 7

Fabrizio Tellini

Zona 8

Simone Zambelli
Alessandro Bescapè
Igor Dal Dosso

Zona 9

Beatrice Uguccione
Luca Simi

ASSOCIAZIONI E COMITATI

Associazione 4Tunnel
Associazione 9x9
Associazione Ai-Cher
Associazione Amici dei Navigli
Associazione Beatrice D'Este
Associazione Bei Navigli
Associazione Connectiong cultures
Associazione De.Deep
Associazione Dynamoscopio
Associazione GAIA - Il mercatino della Bovisa
Associazione Mesopotamia Milanese
Associazione Museo Lab
Associazione Parco delle Risaie
Associazione Parco Segantini
Associazione Parco Sud
Associazione socio-culturale Cittadini di zona 9
Associazione sportiva OSG 2001
Associazione Terra del Fuoco
Associazione VerDiSegni
Associazione Vivi e progetta un'altra Milano
Associazione Vivi Rubattino
Associazione Zona Tortona
Bicycle Film Festival Milano
Centro Aggregazione Multifunzionale - CAM Pecetta
Centro Culturale Conca Fallata
Centro Culturale Multietnico La Tenda
Circolo ACLI Bicocca
Circolo ACLI Lambrate
Comitato Amici del Metrobosco. Il Parco della Lambretta
Comitato dei Navigli
Comitato ferrovia Milano-Mortara
Comitato Forlanini
Comitato Jenner Farini
Comitato La Goccia
Comitato Ponti
Comitato PRU Rubattino
Comitato Quartiere Greco
Comitato Quartiere Precotto
Comitato x Milano Giambellino e dintorni
Comitato x Milano Ticinese

Comitato x Milano Zona 3
Comitato x Milano Zona 4
Comitato x Milano Zona 5
Comitato x Milano Zona 8
Comitato x Milano Zona 9
Comunità del Giambellino
Distretto di Economia Solidale GAS Lola
Giornale locale Quattro
Giornale Z3 x Milano
Gruppo Mobilità Sostenibile Z2
Laboratorio di Democrazia Partecipata
Legambiente

Progetto Crescere nella città metropolitana
Progetto Rotaie Verdi - Cooperativa Eliante e WWF

Sommario

introduzione IL MANDATO E IL PERCORSO

La domanda	9
Il mandato	9
Le attività	10
Il Report	10
Un percorso ricco	10

capitolo 1 GLI SCALI E LA CITTÀ 11

L'avvio del processo di trasformazione negli strumenti negoziali dal 2005 al 2009	11
Contenuti e aspetti critici del PGT Moratti (2011)	13
Le nuove scelte dell'Amministrazione Pisapia	15

parte I

METODOLOGIA E FASI

9 capitolo 2 IL PROCESSO DI ASCOLTO E DI INTERAZIONE 19

La costituzione di un network locale di potenziali interlocutori	19
La ricostruzione del quadro locale di aspettative, immaginari, visioni e progettualità	19
Mettere al lavoro nell'interazione il sapere tecnico	20
L'apertura del dialogo	20
La costruzione di una conoscenza comune e pubblica sugli scali	21
L'attenzione alla comunicazione del processo	21
Le attese generate dal coinvolgimento	21

capitolo 3 LE FASI DEL LAVORO 23

Come trattare gli scali	23
Fase 1: selezione degli attori e preparazione della cartografia di base	24
Fase 2: l'ascolto dei Consigli di Zona e degli attori locali	24
Fase 3: costruzione del Report conclusivo	28
Fase 4: restituzione alle comunità locali del lavoro svolto	28

parte II

ESITI DELLA FASE DI ASCOLTO

capitolo 4 RESTITUIRE LA COMPLESSITÀ DEGLI SCALI	41
4.1 GRECO-BREDA	43
Bordi e connessioni	44
Spazi aperti	45
Servizi	46
4.2 LAMBRATE	51
Bordi e connessioni	52
Spazi aperti	53
Servizi	54
4.3 PORTA ROMANA, ROGOREDO	59
Bordi e connessioni	60
Spazi aperti	61
Servizi	62
4.4 PORTA GENOVA, SAN CRISTOFORO	67
Bordi e connessioni	69
Spazi aperti	70
Servizi	70
4.5 FARINI	77
Bordi e connessioni	78
Spazi aperti	79
Servizi	80
4.6 IL RUOLO DEGLI SCALI	85
Scalo Greco-Breda	85
Scalo Lambrate	85
Scalo Romana	87
Scalo Rogoredo	88
Scali Porta Genova e San Cristoforo	89
Scalo Farini	90

parte III

PRIME INTERPRETAZIONI

capitolo 5 TEMI RICORRENTI NELLA TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI	95
Gli scali nel contesto urbano e territoriale	95
Natura del progetto per gli scali: contenuti, esigenze, temi ricorrenti	95
Attenzione al passato e anticipazione del futuro	96
Usi temporanei	97
Attenzione alla gestione e alla fruibilità del cantiere	97
Patrimonio ed eredità	97
capitolo 6 CONCLUSIONI E PROSPETTIVE (come usare questo report)	99
Il percorso e il processo	99
Conoscenze in uso	99
Domande sociali: dotazioni e prestazioni	99
I limiti e le opportunità del percorso fatto	99
Le attese nel tempo	100
Nuove comunità di pratica	100
Verso un percorso dialogico	100
Verso le linee guida per la progettazione	100



Scalo Greco-Breda

introduzione

IL MANDATO E IL PERCORSO

La domanda

Il rapporto di ricerca presentato in queste pagine restituisce l'attività svolta nell'ambito della convenzione tra il Comune di Milano, Direzione Centrale del Territorio, e il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano "finalizzata alla definizione di linee di intervento per la trasformazione degli scali ferroviari dimessi basate sul riconoscimento dell'apporto progettuale delle comunità locali".

La convenzione, sottoscritta nel febbraio del 2013, si colloca nell'ambito del processo di attivazione di una strategia di riqualificazione e valorizzazione di una quota rilevante degli scali ferroviari milanesi (Farini, Porta Romana, Genova, San Cristoforo, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, per una superficie territoriale di circa un milione di mq), connessa all'impegno sul potenziamento del nodo ferroviario. Tale strategia avviata dal Comune di Milano già nel 2005, ha trovato una sua formalizzazione nel Piano di Governo del Territorio e potrebbe concretizzarsi nella definizione di un Accordo di Programma tra Comune, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato in corso di perfezionamento.

Nel quadro di questo processo di interazione e contrattazione multiattoriale lungo e complesso, l'Amministrazione comunale ha deciso di promuovere un'attività di riconoscimento delle domande e dei progetti sulle sette aree interessate dall'Accordo di Programma, al fine di ricostruire un quadro delle attese delle comunità

locali intorno alle aree soggette a potenziale trasformazione e di offrire materiali significativi alle fasi successive del processo di riqualificazione e progettazione.

Il mandato

Il mandato entro il quale si è collocata l'attività di indagine e di ascolto attivo realizzata nel corso del 2013 è stato definito con grande chiarezza: non si è trattato di una attività di progettazione partecipata, ma di una indagine esplorativa costruita attraverso l'interazione con le istituzioni decentrate (i Consigli di Zona) e con una selezione di attori locali, volta a delineare aspettative, domande, proposte e progetti relativi agli scali, a organizzarle unitariamente e a consegnarle agli attori che stanno definendo contenuti e percorso del processo di riqualificazione, a partire dal Comune di Milano.

Un secondo limite costitutivo dell'attività di ascolto attivo ha riguardato i temi intorno ai quali si è svolta l'interazione con gli attori locali coinvolti. La raccolta di indicazioni rispetto a esigenze, attese e desideri con riferimento alle trasformazioni degli scali milanesi ha assunto come un dato le scelte, in fase di definizione o già compiute, relative alla superficie in trasformazione e alle aree in cessione, ma anche agli indici edificatori e ai volumi in gioco.

Il confronto e l'ascolto attivo si è dunque concentrato in particolare su tre famiglie di questioni, tra loro connesse e nel seguito illustrate.

- Spazi aperti. Come può essere pensata la localizzazione di nuovi spazi aperti all'interno delle aree di trasformazione, anche in termini di funzioni che vi potranno essere ospitate? Quale connessione è possibile riconoscere tra questi e gli spazi aperti esistenti nell'intorno, anche attraverso l'individuazione di sistemi più ampi?
- Bordi e connessioni: quali relazioni sono pensabili e progettabili tra i nuovi progetti di trasformazione e la città a confine degli scali? In che modo gli scali potrebbero rappresentare delle importanti zone di connessione e ricucitura tra parti di città ora separate, sia in termini di forme e materiali urbani, sia in termini di funzioni?
- Servizi: quali funzioni pubbliche possono essere ospitate all'interno delle aree? Quali tipologie di nuovi servizi sarebbe auspicabile che venissero inserite nelle aree di trasformazione, anche in risposta a eventuali carenze nelle dotazioni pubbliche allo stato attuale e/o in previsione della domanda che si genererà in seguito alla trasformazione degli scali?

L'attività di ascolto non si è naturalmente concentrata esclusivamente su queste tre tematiche: ulteriori questioni e problemi, anche di scala diversa sono stati sollevati (problemi di accessibilità e di attraversamento, ipotesi relative alla collocazione dei nuovi volumi nello scalo, programmi funzionali, ...) e verranno puntualmente restituiti nel presente Report. Tuttavia, è

sempre stato chiarito che il mandato entro il quale si è collocato il dialogo con gli attori locali aveva una natura precisa e delimitata.

Le attività

Le attività realizzate e la metodologia utilizzata nell'ambito della Convenzione verranno descritte in questo Report.

È tuttavia importante sottolineare che il ruolo svolto dal gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani si è giocato in tre famiglie di attività.

In primo luogo un'attività di indagine e di ricostruzione del processo di trasformazione degli scali, di descrizione generale di ciascuno scalo nel suo contesto urbano, di ricostruzione di posizioni, progetti e proposte già emerse in passato, di mappatura della rete di attori locali già attivi o attivabili nel percorso di interazione. Questa famiglia di attività analitiche ed esplorative si è svolta in stretta collaborazione con la Direzione Centrale del Territorio e in particolare con il Settore Progetti Urbani Strategici, ma anche in dialogo con altri progetti del Comune che investono alcuni degli scali (a partire dal progetto Rotaie Verdi).

In secondo luogo un'attività di ascolto, attraverso interviste e *focus group*, ha permesso di riconoscere la ricchezza e la pluralità di attese, ma anche di ipotesi progettuali, che i contesti locali hanno maturato sulle potenzialità di trasformazione degli scali ferroviari milanesi.

In terzo luogo, una attività di organizzazione, sintesi e rappresentazione degli esiti del percorso di ascolto attivo ha permesso di far emergere connessioni tra diversi temi e ipotesi progettuali, ma anche contraddizioni e conflitti possibili tra attese e domande sociali. Nelle pagine seguenti ci si propone dunque sia di restituire fedelmente le posizioni e i punti di vista degli attori ascoltati, sia di offrire a questi stessi attori, all'Amministrazione comunale e agli altri *stakeholders* coinvolti, la ricchezza e l'articolazione del sistema delle attese e delle domande locali.

Il Report

Il Report è organizzato nel modo seguente.

Il capitolo 1 restituisce le relazioni tra scali ferroviari e città, proponendo una ricostruzione del processo di trasformazione degli scali e offrendo un quadro delle condizioni di partenza entro cui collocare l'esito dell'attività di ascolto attivo.

Il capitolo 2 e il capitolo 3 descrivono analiticamente metodologia e fasi del lavoro, con particolare attenzione alla modalità di selezione dei soggetti coinvolti e di interazione.

Il capitolo 4 descrive, per ciascuno scalo, l'esito dell'attività di ascolto attivo attraverso tavole e testi: viene proposta una descrizione generale dello scalo e del suo rapporto con il contesto; vengono restituite le indicazioni emerse in riferimento ai tre temi proposti (spazi aperti,

servizi, bordi e connessioni) e una descrizione sintetica del ruolo dello scalo in relazione al potenziamento dei beni pubblici e dei servizi consegnati al contesto locale e alla città; vengono raccolti i verbali dei momenti di ascolto con i Consigli di Zona e con gli altri attori locali.

Il capitolo 5 propone una riflessione sulle indicazioni emerse non più in relazione ai singoli scali, ma al ruolo della trasformazione degli scali in diversi settori urbani e nella città nel suo insieme, anche in relazione ad alcuni temi trasversali e ricorrenti che hanno permesso di riconoscere "idee di città" emergenti.

Infine, il capitolo 6 si propone di riconoscere sinteticamente alcuni usi possibili degli esiti del percorso di ascolto e interazione.

Un percorso ricco

Il lavoro svolto e descritto in questo documento deve essere interpretato e utilizzato a partire dai suoi limiti e dal perimetro entro il quale si è mosso.

Tuttavia, pur rispettando rigorosamente il mandato definito dall'Amministrazione comunale, il percorso di ascolto attivo che ha coinvolto un numero significativo di attori locali si è rivelato ricco e ha fatto emergere non solo attese e domande, ma anche conoscenze inedite sugli scali e sulle loro potenzialità di trasformazione, su ipotesi progettuali di grande interesse e su connessioni possibili tra la riqualificazione degli scali e il ripensamento dell'intera città.

Il valore di questo percorso non sta dunque nella rappresentatività degli attori e degli interessi coinvolti, ma piuttosto nella capacità di questo percorso di ascolto attivo di generare *usable knowledge*, spendibile sia nel successivo percorso di coinvolgimento dei cittadini, sia nella definizione tecnica di vincoli, potenzialità e limiti dell'attività progettuale che si dispiegherà nelle fasi successive.

capitolo 1

GLI SCALI E LA CITTÀ

L'avvio del processo di trasformazione negli strumenti negoziali dal 2005 al 2009

Localizzazione urbana e dimensione spaziale fanno degli scali ferroviari milanesi un potenziale indiscutibile di trasformazione urbanistica multiscalare. Dislocati lungo il semianello ferroviario che da nord ovest (direzione Torino e Sempione) cinge la città compatta della prima metà del Novecento passando per la fascia orientale (direzione Venezia) e si raccorda con la cintura sud (direzione Bologna) e l'asta sud ovest (verso Abbiategrasso e Vigevano), i sette scali (Farini; Greco-Breda; Lambrate; Porta Romana; Rogoredo; Porta Genova; San Cristoforo) coprono una superficie complessiva di oltre 120 ha. Si tratta di una dimensione superiore a quella che ha riguardato i maggiori e più noti interventi recenti come Santa Giulia (110 ha), ed Expo (97 ha) e paragonabile alle aree ex Falck di Sesto San Giovanni. Alla metà degli anni 2000, Comune di Milano e Gruppo Ferrovie dello Stato SpA decidono di sottoscrivere un Accordo Quadro¹ per sancire la decisione condivisa di associare la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in procinto di dismissione con il potenziamento e la riqualificazione del sistema ferroviario milanese. Il principio affermato nell'intesa consisteva nel riconoscere che la valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario e la conseguente creazione di plusvalenze economiche sarebbero state un'importante occasione per avviare un processo di potenziamento del nodo di Milano e di

miglioramento dell'accessibilità tra città e territorio. Merita sottolineare che il quadro urbanistico allora vigente (la Variante Generale 1980) confermava ancora la destinazione infrastrutturale delle aree ferroviarie e che, sulla scorta dell'accordo, il Comune si dimostrava intenzionato a procedere attraverso l'avvio di un percorso alternativo di programmazione negoziata, previsto nella legislazione regionale da poco entrata in vigore (LR 12/2005), da finalizzare ad una variante urbanistica con relativa Valutazione Ambientale Strategica. Un atto anticipatore delle nuove strategie urbanistiche che l'Amministrazione comunale stava delineando in quegli anni attraverso la predisposizione del nuovo strumento urbanistico generale, il Piano di Governo del Territorio (PGT), poi adottato nel 2010.

Nel 2007 (con integrazione l'anno successivo) l'Accordo di Programma viene formalizzato con la partecipazione della Regione Lombardia, per sottolineare l'importanza della dimensione trasportistica². Vi aderiscono anche le Poste, l'Agenzia del Demanio e il Fondo Immobili Pubblici in qualità di proprietari di aree contermini da integrare nelle trasformazioni urbanistiche (principalmente collocate nell'ambito Farini). La Variante urbanistica collegata (adottata nel 2009) anticipa le scelte del redigendo PGT, ma alcuni dettagli marcano le prime differenze. Le dimensioni ammontano complessivamente a 1.290.384 mq, che comprendono 190.500 mq di aree definite "strumentali all'esercizio ferroviario" e pertanto escluse dalla trasformazione. L'ambito di più ampia estensione

è indubbiamente lo scalo Farini che occupa la metà del complesso (651.139 mq) in una porzione urbana (Zona di decentramento 8 e 9) di grande densità infrastrutturale ed insediativa³. Il comparto sud (che interessa principalmente le Zone 4, 5 e 6 e tangenzialmente la Zona 1) presenta aree consistenti negli scali di Porta Romana (216.430 mq), Porta Genova (93.547) e San Cristoforo (165.790 mq). I tre scali rimanenti, pur di dimensioni ridotte (Lambrate: 69.830 mq, Greco-Breda: 71.078 mq e Rogoredo: 22-570 mq) sono collocati in aree nevralgiche per la contiguità con ambiti di rilevante trasformazione territoriale già in atto. A nord infatti Greco-Breda e Lambrate (Zone di decentramento 9, 2 e 3) si distribuiscono lungo l'asta Milano Monza, investita dai maggiori processi di riconversione funzionale di tutto il territorio provinciale (Pirelli, Breda, Falck), a sud Rogoredo (Zona di decentramento 4) è antistante alle aree di Santa Giulia e in prossimità dei terreni di Porto di Mare, parzialmente ricompresi nel Parco Agricolo Sud Milano.

Ai sensi dell'Accordo e della Variante 2009, l'edificabilità prevista ammonta ad un totale di 845.000 mq di slp a destinazioni miste (di cui 236.000 per funzioni di interesse generale ed edilizia sociale e convenzionata), corrispondente ad un indice medio di circa 0,75 mq/mq, applicato sulla effettiva superficie territoriale di intervento (1.136.400 mq) che esclude le aree strumentali per le ferrovie ad eccezione di quelle interessate da un'ipotesi di copertura dei binari e realizzazione di aree verdi attrezzate



FARINI

GRECO-BREDA

LAMBRATE

Scuola materna Milano

Pro Patria Milano

Università Bicocca

Scuola et. G.B. Pirelli

Scuola materna Grimm

Scuola media Verga

Teatro Arcimboldi

Università Bicocca

LAMBRATE

Università Bicocca

Scuola et. Leonardo

Et Palazzo Rosa

Scuola et. Pizzardi

Villa Simonetta

Pronto intervento

Caserma Montello

FER servizi

Ufficio elettorale

Ufficio stato pubblico

Spedizione postale Buzzi

S. Maria di Consola

Scuola et. Bonini

Ateneo Bicocca

Dipartimento

Ufficio del lavoro

Carabinieri del reparto

Comune Monumentale

Ufficio di polizia

ISS

TIC

Scuola materna Icco

Regione Lombardia

Agenzia delle entrate

Scuola media Icco

Centro sportivo S. Paolo

Centro sportivo Crago

Centro balneare Romano

Politecnico di Milano

Centro sportivo Giurati

BESTA

Politecnico di Milano

Istituto dei Turchi

Scuola et. Bonini

Biblioteca et. Informatica

Scuola et. Montello

RSB

Università Bicocca

RSB

(circa 55.000 mq). Questo porta un carico di abitanti teorici insediabili pari a circa 15.000 unità, che potranno disporre di un minimo di 654.000 mq di aree per servizi.

L'Accordo di Programma⁴ richiede di avviare una riflessione generale sulle potenzialità quantitative e funzionali delle diverse aree e ammettere trasferimenti al loro interno tra scali nei quali la densificazione appare più ammissibile che in altri. È richiesto a Ferrovie un impegno aggiuntivo ad avvalersi di modalità concorsuali per garantire una buona qualità del progetto, assicurare una flessibilità funzionale tra usi liberi e usi di interesse generale e anche comprendere quote significative (pari al 28% del totale) di residenza sociale nelle sue varie forme (da quella assistita, a quella temporanea per studenti, a quella in locazione e in vendita convenzionata). Come si è detto, la componente urbanistica dell'Accordo non può prescindere da quella trasportistica che, seppure non compare ufficialmente tra gli impegni di Variante, rappresenta tuttavia, almeno per l'Amministrazione Comunale, una ricaduta significativa, che viene ampiamente sostenuta dalla Regione. Lo scenario in cui si colloca l'insieme degli interventi prevede un incremento della capacità di trasporto del sistema ferroviario nell'ordine di 40.000 passeggeri/ora per direzione, il miglioramento del livello di accessibilità sia al centro città che alle altre polarità urbane e l'avvio di un progetto di *Circle Line* (da Certosa a San Cristoforo in senso orario). In particolare si sottolinea l'importanza del potenziamento infrastrutturale del nodo di Milano e soprattutto delle

linee connesse al Passante, all'asse Garibaldi-Monza e alle linee di Cintura, con la realizzazione di nuove stazioni e nuove fermate urbane (Canottieri, Tibaldi, Romana, Zama, Istria, Dergano), l'aumento della frequenza dei treni, lo sviluppo dei parcheggi di interscambio e l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Nonostante la netta presa di posizione dei due Enti territoriali coinvolti, le Ferrovie dimostrano progressivamente un interesse meno spiccato perché il loro progetto delinea un modello differente e specializzato: il Passante ferroviario esistente è destinato ai soli treni di carattere metropolitano, mentre il percorso di cintura assolve il ruolo di transito per le merci e per i treni di connessione tra le città principali.

Contenuti e aspetti critici del PGT Moratti (2011)

Con il nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT) della Giunta Moratti, (che, pur approvato nel 2011, non è mai stato pubblicato e pertanto non è entrato in vigore), i sette scali sono classificati tra gli Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU), con alcune modifiche nella perimetrazione delle aree e soprattutto una diversa attribuzione di edificabilità rispetto all'Accordo di Programma sopra illustrato. La superficie interessata dagli interventi diventa 1.306.256 mq, con un totale di 876.578 mq di slp di edificabilità generata in loco, che può incrementare fino a 1.012.580 mq di superficie lorda di pavimento (slp) complessiva (interna e accoglibile) in ragione del processo di densificazione previsto in quattro scali (Farini, Lambrate, Porta Romana, Rogoredo). L'indice

medio territoriale (che comprende anche la possibilità di densificazione) risulta pari a 0,79 mq/mq, ma tale valore raggiunge 1 mq/mq a Farini-Lugano e 1,14 mq/mq a Porta Romana e a Rogoredo. Infine, nel rispetto del principio di indifferenza funzionale introdotto dal Piano, le Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio (allegato 3 del Documento di Piano del PGT) segnalano solo una vocazione funzionale dei singoli scali, rinviando le scelte puntuali alla fase di trasformazione.

In sede di emendamenti consiliari nel dispositivo di Piano è stata inserita la destinazione obbligatoria di un 20% circa complessivo di housing sociale, per edilizia convenzionata, agevolata e per l'affitto, per un totale di 223.000 mq di slp. Le previsioni di aree a verde ammontano a 757.000 mq, con una percentuale minima del 30% di superficie territoriale (St) negli scali di Porta Romana e Greco-Breda e massima dell'80% della St a San Cristoforo.

Le numerose osservazioni pervenute al PGT Moratti, da parte anche delle Zone di decentramento interessate dalla trasformazione degli scali, si sono focalizzate principalmente sulle densità previste: ad esempio allo scalo di Farini, di gran lunga il più vasto tra tutti i sette scali, il dispositivo normativo consente l'atterraggio di circa 650.000 mq di slp in un'area ritagliata da un ampio fascio di binari e incastonata tra i sistemi infrastrutturali complessi che mettono in relazione il settore nord Milano con l'asse del Sempione.



PORTA GENOVA

PORTA ROMANA

SAN CRISTOFORO

ROGOREDO

Scuola St. Maurizio

Centro storico San Pietro

S. M. del Rosario

Scuola St. Tortona

San Carlo 1°

Deposito A.M.

Scuola St. Stefano

Scuola St. Rocco

Scuola St. Anselmo

Scuola St. Romano

Chiesa grande S. Maria

201

Chiesa di S. Maria e S. Rosalia

Asilo nido Coll. Carlo

La Compagnia Pizzani

Campi e seminari

Ex Proseminario

Ch. St. Cris.

Chiesa St. Pietro

Chiesa St. Rocco

Asilo nido Osimo

Spazio San Corrado

Scuola St. Carlo

Chiesa St. Maria

Chiesa St. Maria

Altro elemento critico emerso dall'analisi del PGT approvato riguarda le procedure attuative, che svincolando la trasformazione dei singoli scali dalla definizione di un accordo comune, non consentono di riconoscere la straordinarietà di un arcipelago di aree inserite in un sistema infrastrutturale primario (la rete ferroviaria urbana e metropolitana). In questo modo si rinuncia altresì a valorizzare l'unicità di una proposta che possa essere bilanciata al proprio interno tra l'assegnazione di carichi insediativi anche consistenti e l'offerta di aree e servizi, oltre che contraddistinta da una precisa correlazione tra valorizzazione immobiliare e ricadute pubbliche.

Le nuove scelte dell'Amministrazione Pisapia: dal PGT vigente (2012) alla revisione (in corso) dell'Accordo di Programma

Nel 2011, con la revoca della delibera di approvazione del PGT Moratti e la ripresa del processo di pianificazione generale a partire dal riesame delle osservazioni, che porta all'entrata in vigore del PGT rivisto nel novembre 2012, l'Amministrazione comunale riavvia la costruzione dell'Accordo di Programma, aggiornandolo con le nuove scelte di Piano. L'aspetto politicamente più rilevante riguarda il riconoscimento, nel PGT, della natura infrastrutturale degli scali ferroviari, che pertanto, in assenza di una stipula dell'Accordo, non possono vantare alcun diritto edificatorio e per i quali restano ammesse solo le modalità manutentive (art. 8.4 del Documento di

Piano). Per questa ragione il PGT non assegna indici di edificabilità per i singoli scali, ma fissa alcuni principi da applicarsi alle trasformazioni, quali:

- ricavare benefici effettivi per la città, condividendo le plusvalenze con le FS, per garantire le connessioni sulle radiali, le nuove stazioni e fermate e le indispensabili bonifiche dei suoli, queste ultime a totale carico dell'operatore;
- ricavare benefici per le comunità locali (e per estensione anche per la città nel suo complesso), attraverso la realizzazione di parchi di estensione considerevole, e di attrezzature di interesse generale (per una superficie pari a circa il 50% delle aree, cioè almeno 630.000 mq);
- garantire una procedura unitaria, attraverso l'Accordo, che eviti il rischio del frazionamento proprietario (prima dell'attuazione) e di un conseguente sfilacciamento dei progetti, degli scambi e delle garanzie reciproche;
- aprire un dialogo con la città e con le sue componenti attive, per avviare un percorso di condivisione dei contenuti, delle scelte e delle possibili ricadute locali, da inserire quali condizioni imprescindibili per gli strumenti urbanistici di dettaglio.

Pur confermando alcuni elementi essenziali dell'Accordo precedente, relativamente alla necessità di potenziare il sistema ferroviario milanese e riqualificare il sistema delle aree coinvolte, aprendo gli scali alla città e potenziando le

dotazioni di verde, collegamenti carrabili e ciclabili, servizi e stazioni, l'Accordo che viene riavviato dalla Giunta Pisapia nel 2012 si pone in discontinuità con quello precedente e soprattutto con il PGT della Giunta Moratti per quanto concerne i carichi insediativi.

Infatti, la proposta ancora in discussione, prevede una slp edificabile di 676.578 mq di slp, con una riduzione pari al 18% rispetto al precedente Accordo 2009 e al 33% rispetto al PGT Moratti. A Farini e Porta Romana questi valori sono sensibili, rispettivamente pari a -25% e -21%, e a San Cristoforo si prevede l'annullamento (con trasferimento) dell'edificabilità.

La dotazione minima di aree pubbliche o di uso pubblico ammonta a 595.000 mq, pari al 50% delle aree degli scali ripериметrate (1.041.000 mq), mentre si stimano circa 2.600 alloggi sociali, per una quantità complessiva obbligatoria di oltre 156.000 mq.

Merita infine segnalare l'impegno espresso dalla Cassa Depositi e Prestiti di finanziare una quota molto rilevante di edilizia in affitto pubblica nelle tre aree di Greco-Breda, Lambrate e Rogoredo, per far fronte alla domanda crescente di residenza a costi accessibili, anche per categorie speciali (quali studenti, lavoratori temporanei, giovani).

Nel complesso la ricalibratura in diminuzione delle quantità edificabili e l'incremento delle aree di cessione per aree verdi e parchi, contenuto essenziale dei nuovi termini dell'Accordo in fase di definizione, nonché

una diversa attenzione espressa dall'Amministrazione comunale nei confronti della domanda locale di servizi ed infrastrutture, fanno emergere l'esigenza primaria di una formulazione attenta delle linee guida di assetto generale, che possa scaturire da una reale condivisione delle scelte progettuali fra gli attori in gioco.

¹ "Accordo Quadro per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse ed il potenziamento del sistema ferroviario milanese" (25 luglio 2005).

² L'Accordo di Programma (20 marzo 2007 integrato in data 18 luglio 2008) assume i contenuti di Variante urbanistica al PRG 1980 e definisce obiettivi, criteri generali e contenuti specifici delle trasformazioni urbanistiche oltre ad indicare gli interventi di completamento e potenziamento della cintura ferroviaria e alcuni altri interventi: la realizzazione di piattaforme logistiche di vicinato urbano, la realizzazione di centri polifunzionali di interscambio lungo le direttrici di accesso ferroviario e viabilistico, il potenziamento dei parcheggi di interscambio, il rinnovo e potenziamento del materiale rotabile, nonché il riordino degli impianti industriali necessari ai servizi ferroviari da istituire.

³ Cfr la descrizione delle caratteristiche urbanistiche e territoriali presenti nelle 9 zone di decentramento contenuta nel Rapporto sullo Stato dell'Ambiente (RSA 2004) e suo aggiornamento (2006) del comune di Milano.

⁴ Gli elementi qualificanti l'Accordo sono così sintetizzati nella relazione illustrativa della Variante urbanistica (pag.20):

- Formazione di Comparti Urbanistici che associano aree anche non contermini;
- Attribuzione di carichi insediativi, espressi in slp massima e destinazioni funzionali per comparto;
- Indicazione per ogni singola area, anche interna ad un comparto, dei minimi e massimi di concentrazione dei carichi insediativi e delle quantità minime di spazio pubblico;

- Flessibilità funzionale tra funzioni compatibili, rimandando eventuali prescrizioni restrittive alla pianificazione di dettaglio;
- Previsione di una quota minima da destinare a funzioni di interesse generale e housing sociale;
- Definizione di linee guida, illustrative degli obiettivi della variante, con valore di supporto e orientamento alla pianificazione attuativa, definendo le scelte e gli orientamenti principali, il livello atteso e i punti fermi del progetto;
- Obbligo del ricorso a procedure concorsuali nella selezione dei progetti o progettisti;
- Ricorso a cessioni e sistemazioni extra comparto per l'attuazione di interventi strategici dello spazio pubblico urbano.

parte I
METODOLOGIA E FASI



Scalo Lambrate

capitolo 2

IL PROCESSO DI ASCOLTO E DI INTERAZIONE

La costituzione di un network locale di potenziali interlocutori

Una premessa necessaria di un percorso di ascolto è legata ad alcuni interrogativi relativi agli interlocutori: chi sono i soggetti che vanno intercettati, ascoltati, presi in considerazione? Quali interessi rappresentano e come possono queste figure farsi portavoce di interessi più ampi? Dalla scelta iniziale e dalle modalità di identificazione, come si può ben capire, dipende la “qualità” delle informazioni che si può prevedere vengano immesse nel processo.

Seguendo gli orientamenti assegnati al gruppo di lavoro sulla costruzione di una domanda sociale relativa alle trasformazioni degli scali milanesi, la prima operazione di ricerca che ha dato avvio al processo di ascolto ha provato a dare risposta a questi interrogativi, concentrandosi sugli elementi di costituzione di un network locale di potenziali interlocutori.

Il Consiglio di Zona è stato ritenuto un attore fondamentale, ma non esaustivo, per comprendere interessi e dinamiche locali.

Per questa ragione, il gruppo di lavoro ha messo a punto un “registro” costituito da schede e mappe, che raccoglie (attraverso la consultazione di diverse fonti quali gli albi zonalisti delle associazioni, siti web, progetti di rete, ecc..) e organizza le realtà sociali presenti nelle zone a ridosso degli scali.

Questa mappatura, è stata verificata e integrata con il

contributo dei referenti dei Consigli di Zona e organizzata per gruppi di interesse: socio-assistenziale; culturale-lavorativo; sportivo; tempo libero; territoriale; ambientale; altro. Da questo primo quadro si è attinto per costruire la rete degli interlocutori, procedendo ad un invito mirato e contenuto in questa prima fase a 20-30 soggetti per scalo. A questo percorso, dedicato all’avvio di un dialogo con le realtà sociali, si è affiancato un percorso di interlocuzione e ascolto, a vari livelli, con i soggetti istituzionali.

Un passaggio importante di ascolto è stato infatti quello svolto con gli uffici del Comune di Milano, responsabili della stesura dell’Accordo di Programma; un contributo che ha permesso di inquadrare in forma specifica il tema scalo per scalo, dal punto di vista procedurale ed urbanistico. Il confronto è stato anche l’occasione per mettere a fuoco un progetto parallelo a quello avviato dal DASTU, finalizzato al recupero ecologico di alcuni degli scali in dismissione. Il progetto Rotaie verdi, cofinanziato da Fondazione Cariplo, vede la partecipazione di WWF e Cooperativa Eliante impegnati insieme al Comune di Milano nella creazione di un parco lineare tra lo scalo di San Cristoforo e quello di Porta Romana, che utilizza le fasce di rispetto dei binari ferroviari in attività come elementi di connessione tra i parchi urbani che potranno essere realizzati negli scali in dismissione.

Un altro passaggio cruciale è stato l’incontro che ha visto protagonisti i Consigli di Zona, attraverso i Presidenti, i Presidenti di Commissione o loro delegati. L’incontro era finalizzato alla raccolta di pareri, osservazioni, visioni

sul futuro della zona, anche attraverso una ricostruzione del quadro più ampio delle dinamiche e dei progetti che attraversano la zona. Una attenzione specifica è stata dedicata alle opportunità e ai rischi derivanti dalla trasformazione dello scalo. Le indicazioni emerse sono state tradotte in scritti e schemi grafici che trovano spazio all’interno di questo Report.

La ricostruzione del quadro locale di aspettative, immaginari, visioni e progettualità

Il recepimento delle posizioni in campo, la raccolta dei pareri in merito a uno specifico tema, la catalogazione delle progettualità esistenti prima dell’avvio di un percorso progettuale, sono tutti tasselli chiave per l’impostazione di un progetto partecipato. La comprensione delle aspettative e delle domande locali, appare infatti un elemento che arricchisce l’interpretazione degli ambiti da trattare e dei temi da sviluppare successivamente in chiave di progetto. La ricostruzione del quadro locale delle visioni, degli immaginari e delle azioni in corso restituisce la complessità dei diversi punti di vista su uno stesso territorio, mettendone in luce anche possibili posizioni divergenti.

Una seconda fase del lavoro si è quindi svolta a ridosso di questo obiettivo: la comprensione di questi territori attraverso le chiavi di lettura offerte da abitanti e realtà locali. Non si è trattato di portare a sintesi i diversi contributi emersi, quando piuttosto di costruire un repertorio delle diverse posizioni e percezioni, fissandolo



Porta Genova, San Cristoforo - 22 ottobre 2013



Porta Romana, Rogoredo - 23 ottobre 2013



Farini - 29 ottobre 2013

all'interno di alcune rappresentazioni (contenute negli schemi e nelle mappe di questo Report).

L'ascolto si è organizzato scalo per scalo, attraverso incontri che hanno messo intorno a un tavolo le diverse realtà operanti in ogni zona; obiettivo dell'attività, contenuta nel paio di ore per ogni sessione, è stato quello di registrare le posizioni di ogni singolo gruppo intervenuto: a chi ha preso parola è stato chiesto un approfondimento di temi specifici, ma anche il riconoscimento di un livello di coerenza e/o opposizione tra le idee espresse da chi intervenuto in precedenza.

Gli incontri, introdotti dal racconto delle posizioni espresse dai Consigli di Zona, hanno evitato di generare del dibattito offrendo invece ai partecipanti, anche attraverso i materiali di sintesi loro rinviati a valle degli incontri e aperti a loro correzioni ed integrazioni, un primo momento di visualizzazione e riconoscimento delle reciproche attese di trasformazione delle aree.

La scelta di una seconda tornata di incontri sugli scali, questa volta con la partecipazione congiunta dei referenti politici delle Zone e delle realtà associative, è stata fatta di concerto con l'Assessore all'Urbanistica. Obiettivo di questa seconda fase è quello di restituire il materiale prodotto e accogliere le ultime osservazioni.

Mettere al lavoro nell'interazione il sapere tecnico

In questo processo di ascolto è stato decisivo il contributo tecnico, sia dal punto di vista della gestione

del processo di coinvolgimento e ascolto, sia dal punto di vista della comprensione e ricostruzione del processo di trasformazione in corso.

Da una parte, infatti, un ruolo importante è quello di chi "conduce il gioco", l'esperto, l'incaricato del governo del percorso di ascolto. Anche questo è un attore del processo perché con le sue decisioni influenza il gioco; al suo ruolo, oltre a quello di sapere gestire ("creativamente") delle tecniche, è anche affidato il compito di stimolare e arricchire le visioni, per ricomporle in un quadro nuovo, differente dalla loro sommatoria, perché il problema non è dato a priori ma si costruisce all'interno del processo di coinvolgimento.

La domanda di partecipazione, così alta all'interno delle agende della politica e delle istanze sociali, raramente si traduce in un reale bisogno di confronto e comprensione, anche del valore della posizione espressa, ma spesso è niente altro che la ricerca di un luogo ove far approdare la propria richiesta, la propria idea, nella speranza che trovi così spazio di attuazione, anche a discapito di altre idee. Sin dalla fase di ascolto è quindi necessario che chi conduce il gioco si sforzi di costruire un clima di fiducia, una percezione di un ambito dove tutti sono in gioco e dove tutti concorrono a definire una proposta che per ognuno vorrà significare, allo stesso tempo, guadagnare e perdere qualche cosa. Un gioco che potrà restituire spazi successivi di coinvolgimento nelle fasi forse più delicate della trasformazione.

Inoltre, in questo percorso di reciproco arricchimento,

di "ascolto attivo", spesso è utile immettere nella discussione anche un sapere tecnico specifico, dei dati e delle rappresentazioni a supporto delle affermazioni fatte, che consentano di comprendere le dinamiche e le tendenze, così da dare ulteriori elementi di riflessione e sostanza all'immagine di futuro che si sta progettando.

Per alimentare il processo sono state quindi svolte una serie di operazioni tecniche che hanno messo a disposizione, all'interno dell'incontro, immagini di sintesi, schemi, rappresentazioni utili alla comprensione dei processi in corso e dei materiali della futura trasformazione.

L'apertura del dialogo

Queste prime interlocuzioni hanno aperto un nuovo fronte di confronto e dialogo con i contesti locali attraverso la costituzione di un network di potenziali interlocutori ampio e complesso che rappresenta, in vario modo, le spinte, le azioni e le volontà di un tessuto legato a singoli abitanti, associazioni, comitati, realtà culturali e sociali.

Questa attività di ascolto, negli auspici, è stata una chance alla costituzione di una prima "rete" di attori impegnati nella riflessione pubblica sul futuro di queste aree.

In occasioni successive sarà utile lavorare al consolidamento e alla apertura di questo network, perché divenga maggiormente rappresentativo e inclusivo. Alcuni soggetti, infatti, hanno avuto maggiori difficoltà nel comprendere l'utilità della loro presenza. Nelle fasi successive, quando l'ascolto potrebbe



Greco-Breda - 30 ottobre 2013



Lambrate - 6 novembre 2013

trasformarsi in partecipazione bisognerà quindi dedicare nuova attenzione a questi attori deboli. In questo modo, le aree di trasformazione potranno divenire occasioni per edificare una città inclusiva; non solo luoghi di nuova “competitività urbana” ma anche luoghi di nuova “comprensione umana”.

La costruzione di una conoscenza comune e pubblica sugli scali

Un ulteriore contributo di queste prime interlocuzioni rispetto ai soggetti locali (che potrebbe essere ampliato anche con strumenti specifici) è stata la costruzione di una conoscenza pubblica e comune degli elementi e dei processi che comporranno nei prossimi anni la vicenda della trasformazione degli scali.

Si è così colmato, in parte, un *gap* di informazione pubblica sulle trasformazioni della città che rimanda alla possibilità che cittadini e realtà locali siano maggiormente coinvolti, anche solo attraverso l'informazione, sulle scelte di governo della città. Un compito questo che spetta all'Amministrazione comunale e che l'attività di ascolto sugli scali potrebbe aiutare a comprendere come meglio organizzare.

L'attenzione alla comunicazione del processo

Da non dimenticare nei programmi di partecipazione è il ruolo che gioca la comunicazione del processo, sia all'interno del quadro degli attori coinvolti sia all'esterno verso la “comunità”; l'aggiornamento sulle fasi di lavoro,

la messa a disposizione dei materiali prodotti, sono alcuni dei passaggi che possono garantire un ritmo temporale al processo. Un modo questo per dare l'idea della continuità dello stesso a chi vi partecipa e allo stesso tempo la possibilità di dare a chi vi assiste da fuori la possibilità di scegliere di entrare.

La comunicazione di quanto avvenuto negli incontri è stata rilanciata alla città in alcuni casi attraverso l'uso dei mass media 2.0, in altri attraverso articoli sulla *free press* di quartiere. Anche in questo caso molto di più si potrebbe fare; per ora si sono organizzate prime comunicazioni, che andrebbero potenziate e diffuse.

Le attese generate dal coinvolgimento

Rimandando alle schede di seguito riportate sulle attese di trasformazione per ogni scalo, in questa sede si può confermare un generale interesse espresso per i processi partecipativi, soprattutto quando questi si configurano, come nel caso specifico, a valle delle decisioni. Interesse che si rafforza e si proietta per molti attori anche sulle fasi successive, nel momento in cui si riterrà necessario affrontare i temi aperti e approfondire le scelte condivise così come registrate in questa prima fase, sino al punto di attendere trasformazioni spaziali che contengano l'opportunità di nuovi presidi della partecipazione, “case di quartiere” ove esercitare questa arte in modo puntuale, su temi concreti e in forme diffuse nella città.



Scalo Porta Romana

capitolo 3

LE FASI DEL LAVORO

Come trattare gli scali

La fase di ascolto dei soggetti attivi sul territorio è andata definendosi attraverso una successione di momenti che sinteticamente possono essere così riassunti:

- una **prima fase** preparatoria finalizzata alla selezione delle associazioni e dei comitati con cui interloquire, e alla preparazione dei materiali cartografici da impiegare durante il primo incontro;
- una **seconda fase** costituita dagli incontri avvenuti in ogni Zona sia con i Presidenti e alcuni Consiglieri sia, in un secondo momento, con le comunità locali attive sul territorio;
- una **terza fase** di rielaborazione dei contenuti emersi dalla fase di ascolto attraverso la stesura iniziale dei verbali degli incontri e successivamente nella costruzione del presente Report di sintesi;
- una **quarta fase** di restituzione alle Zone e alle comunità locali dei principali esiti che tale attività di ascolto ha generato.

Si tratta di momenti che hanno caratterizzato l'intero arco di tempo della ricerca e che hanno scandito un processo di ascolto attivo e partecipato attorno ad un tema specifico e puntuale, come quello della trasformazione degli scali ferroviari, ma che sembra rivestire un ruolo strategico nella visione al futuro della città di Milano. La strategicità della trasformazione si evince anche dalle modalità con cui durante la ricerca sono stati trattati gli

scali: all'inizio singolarmente, poi in riferimento alle Zone e agli attori coinvolti.

Nei primi mesi di lavoro, la scelta di fondo ha previsto di trattare gli scali uno a uno, attraverso lo studio e l'analisi dei contesti territoriali che li caratterizzano con l'obiettivo di conoscere al meglio le condizioni dei tessuti urbani che li circondano. L'*output* di tale metodologia è stato la predisposizione di elaborati cartografici descrittivi di ogni scalo, ad una scala di dettaglio che mettesse in luce soprattutto le dotazioni e le prestazioni pubbliche della città.

Dopodiché, l'approccio con il quale si è discusso con i Consigli di Zona ha previsto l'accorpamento degli scali rispetto alla Zona di riferimento in cui ricadono, ad esempio durante l'incontro con la Presidente e i Consiglieri di Zona 9 sono stati discussi sia lo scalo Farini sia lo scalo Greco-Breda poiché entrambi lambiscono tale settore della città. Questo metodo è stato scelto poiché l'obiettivo principale era di avere un primo riscontro in merito alle aspettative di trasformazione degli scali da parte di tutta la città di Milano e quindi i primi incontri hanno avuto luogo anche con le Zone di Milano che non hanno direttamente a che fare con gli scali ferroviari come la Zona 1 e la Zona 7.

Un approccio ibrido è stato adottato, invece, durante gli incontri con le associazioni e i comitati: in questi momenti, la discussione ha previsto di legare a ogni Zona lo scalo di riferimento e laddove lo scalo fosse

stato ai margini di più Zone, gli attori da coinvolgere sarebbero stati quelli delle zone coinvolte; mentre laddove alcune Zone avessero "legami" con più scali o questi rappresentassero un sistema continuo di relazioni e sistemi territoriali, tali scali sarebbero stati presentati simultaneamente. Per questa ragione, gli incontri avvenuti con le comunità locali sono stati i tutto cinque accomunando di volta in volta:

- zone limitrofe (come è avvenuto per le Zone 8 e 9 discutendo di scalo Farini; oppure per la Zona 3 per Lambrate o infine le Zone 2 e 9 per lo scalo Greco-Breda);
- scali che presentano una continuità di sistema (come è avvenuto per Porta Genova e San Cristoforo presentati allo stesso incontro presso la Zona 6);
- o entrambi (sia Zone sia scali) come è avvenuto per le Zone 4 e 5 che hanno discusso nello stesso momento degli scali porta Romana e Rogoredo.

Quest'ultima impostazione è stata, infine, mantenuta anche nella restituzione del presente Report. Cinque sono le sezioni create per la descrizione delle questioni emerse in riferimento ai tre temi di lavoro (spazi aperti, servizi, bordi e connessioni), per cui si è data lettura degli scali accorpando rispettivamente Porta Genova e San Cristoforo, e Porta Romana e Rogoredo; e trattando singolarmente gli scali di Greco-Breda, Lambrate e Farini.

Fase 1: selezione degli attori e preparazione della cartografia di base

Di seguito si darà una breve descrizione delle quattro fasi che hanno scandito l'evoluzione della ricerca condotta dal DASTU e in particolare della metodologia di lavoro che è stata di volta in volta applicata nonché degli elaborati realizzati.

La fase preparatoria all'avvio degli incontri è cominciata nei primi mesi del 2013 e ha caratterizzato buona parte dell'attività di ricerca iniziale poiché finalizzata alla realizzazione dei materiali da impiegare durante gli incontri nonché alla prioritaria selezione dei soggetti da invitare durante gli stessi.

Per quanto riguarda questo primo passo, la selezione dei soggetti è avvenuta attraverso la lettura degli albi zonali già predisposti dai differenti Consigli di Zona, che hanno fornito un primo elenco dei possibili interlocutori. Sulla base di tali elenchi, è stata effettuata una mappatura sul territorio dei soggetti ritenuti interessati ad aprire un tavolo di confronto sul tema della trasformazione degli scali.

Questa attività si è conclusa attraverso la predisposizione di una breve relazione nella quale sono stati documentati per ogni Zona di Milano i possibili soggetti da coinvolgere nella fase di lavoro successiva. In particolare tale documento si compone di una parte grafica che riporta la localizzazione delle sedi delle Associazioni o dei Comitati a loro volta suddivisi in base all'ambito tematico in cui operano.

Tale elaborato di sintesi con le rispettive mappe è stato consegnato al primo incontro avvenuto con i Consigli di Zona di modo che si potesse, in concertazione con essi, decidere il *panel* di attori da coinvolgere nelle fasi di lavoro successive.

A caratterizzare questa prima parte del lavoro è stata anche la predisposizione di elaborati cartografici che illustrassero la condizione degli scali rispetto all'assetto urbano della città e al sistema di servizi e dotazioni presenti nel loro immediato intorno. Complessivamente sono state elaborate tre tipologie di carte:

- la prima, con un rapporto di scala 1:20.000, è stata finalizzata a inquadrare gli scali ferroviari rispetto alle trasformazioni urbane già in atto o previste dal nuovo Piano di Governo del Territorio della città;
- la seconda, elaborata su due quadranti nord e sud ad un rapporto di scala 1:10.000, mette in luce gli scali ferroviari su una immagine ortofotogrammetrica per far risaltare i rapporti tra pieni e vuoti della città;
- la terza, elaborata alla scala 1:2.000, è stata sviluppata per ogni scalo. La base del disegno è un'immagine aerofotografica sulla quale sono stati mappati i servizi esistenti (derivati dalla lettura del Piano dei Servizi vigente) nonché dei "materiali urbani" che caratterizzano i bordi di ogni scalo e che sinteticamente fanno riferimento a progetti, funzioni o attività. Le sette tavole così redatte, di

cui un estratto si trova in apertura della sezione dedicata a ciascuno scalo o coppie di scali, nella III Parte del presente documento, sono state usate come supporto durante gli incontri con i Consigli di Zona e gli altri soggetti territoriali. A ultimare il quadro di riferimento di ogni scalo, da impiegare nella fase di ascolto vera e propria, è stata creata una apposita sezione nella tavola dedicata alle "questioni aperte" in ciascuno scalo. Sostanzialmente esse rappresentano le questioni emerse durante la redazione e/o approvazione dello strumento urbanistico vigente, già sollevate dai gruppi associativi, ma che non avendo ancora trovato adeguato soddisfacimento potevano essere riprese e ridiscusse durante l'attività condotta dal DASTU.

Per la predisposizione di questi elaborati sono stati impiegati differenti documenti, banche dati e strumenti informatici (PGT di Milano, DUSAF, Google Earth, ecc...) e l'aggiornamento di alcune informazioni attraverso attività di rilievo diretto sul campo. In particolare i sopralluoghi sono stati condotti durante i mesi di maggio e giugno 2013 e documentati attraverso un repertorio fotografico.

Fase 2: l'ascolto dei Consigli di Zona e degli attori locali

Alla fase di ascolto vera e propria è stato dato avvio nel mese di luglio 2013, momento in cui sono stati

calendarizzati gli incontri con i Presidenti dei Consigli di Zona. Nei mesi di settembre e ottobre 2013, infatti, il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano ha incontrato ogni referente delle Zone di Milano per discutere delle aspettative delle comunità locali in seguito alla trasformazione degli scali ferroviari.

Otto sono stati complessivamente gli incontri sviluppati come illustrato nel seguito.

10 settembre 2013 | Consiglio di Zona 3

Sede del CdZ 3 in Via Sansovino, 9

Scalo Lambrate, presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Diana Giudici, Davide Fortini, Antonio Longo, Laura Pogliani

Consiglio di Zona

- Renato Sacristani, Presidente Zona 3
- Sara Rossin, Vicepresidente Zona 3
- Gabriele Antonio Mariani, Presidente Commissione Urbanistica e Territorio
- Vincenzo Casati, Consigliere
- Dario Monzio Compagnoni, Consigliere

11 settembre 2013 | Consigli di Zona 4 e 5

Sede del CdZ 5 in Via Tibaldi, 41

Scali Porta Romana e Rogoredo, presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Paolo Galuzzi, Gabriele

Pasqui, Piergiorgio Vitillo

Consigli di Zona

- Loredana Bigatti, Presidente Zona 4
- Aldo Ugliano, Presidente Zona 5
- Nino Consiglio, Presidente Commissione Lavori Pubblici Zona 5
- Daniele Gilera, Vice-presidente Commissione Urbanistica Zona 5
- Emanuela Duina, Presidente Commissione ambiente, arredo urbano, mobilità Zona 5

12 settembre 2013 | Consiglio di Zona 9

Sede del CdZ 9 in Via Guerzoni, 38

Scali Greco-Breda e Farini, presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Diana Giudici, Antonio Longo, Laura Pogliani

Consiglio di Zona

- Beatrice Uguccini, Presidente Zona 9
- Luca Simi, Presidente Commissione Territorio Zona 9

13 settembre 2013 | Consiglio di Zona 6

Sede del CdZ 6 in Viale Legioni Romane, 54

Scali di Porta Genova e San Cristoforo, presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Antonella Bruzzese, Francesca Cognetti, Davide Fortini, Diana Giudici, Piergiorgio Vitillo

Consiglio di Zona

- Gabriele Rabaiotti, Presidente Zona 6
- Eugenio Garlaschielli, Presidente Commissione Servizi alla persona, sicurezza e coesione
- Vittorio Tavolato, Vice-presidente Commissione Territorio, casa e mobilità
- Giorgio Franchina e Paolo Lubrano, Ass. Bei Navigli

18 settembre 2013 | Consiglio di Zona 8

Sede del CdZ 8 in Via Quarenghi, 21

Scalo Farini, presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Francesca Cognetti, Davide Fortini, Diana Giudici, Antonio Longo, Gabriele Pasqui

Consiglio di Zona

- Simone Zambelli, Presidente Zona 8
- Alessandro Bescapè, Vice presidente Commissione Ambiente e Mobilità

23 settembre 2013 | Consiglio di Zona 2

Sede del CdZ 2 in Viale Zara, 100

Scalo Greco-Breda, presenti all'incontro

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Laura Pogliani

Consiglio di Zona

- Mario Villa, Presidente Zona 2
- Alberto Proietti, Presidente Commissione Urbanistica
- Elena Sala, Direttore di Settore arredo urbano e verde

27 settembre 2013 | Consiglio di Zona 1 presso la Sede del CdZ 1 in Via Marconi, 2

Presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Antonella Bruzzese, Davide Fortini, Diana Giudici

Consiglio di Zona

- Fabio Arrigoni, Presidente Consiglio di Zona 1
- Stefano D'Onofrio, Consigliere della Commissione Ambiente, Verde, Demanio, Casa

14 ottobre 2013 | Consiglio di Zona 7

Sede del CdZ 7 in Via Anselmo da Baggio, 55

Presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Antonella Bruzzese, Piergiorgio Vitillo, Davide Fortini,

Diana Giudici

Consiglio di Zona

- Fabrizio Tellini, Presidente Zona 7

Durante ogni incontro il gruppo del Politecnico di Milano ha presentato le finalità del mandato di lavoro e presentato gli elaborati cartografici predisposti durante la prima fase dell'attività di ricerca. Durante questi primi incontri con le Zone, sono stati discussi i nodi e i problemi che per ogni scalo emergevano con forza e di cui i Consigli di Zona erano a conoscenza. Alla fine di ogni incontro è stato concordato il passo successivo da intraprendere, ovvero la convocazione dei soggetti attivi sul territorio

da effettuare in accordo tra Politecnico di Milano e Consiglio di Zona. Per ogni incontro è stato steso un breve rendiconto delle questioni discusse, condiviso da tutti i presenti agli incontri.

Il secondo momento di ascolto dei gruppi associativi si è svolto prevalentemente nel mese di novembre 2013. Dopo aver condiviso con i Consigli di Zona i referenti di associazioni e comitati da convocare, il DASTU ha inviato ai vari gruppi l'invito a partecipare a delle serate di confronto sul tema di trasformazione degli scali ferroviari da svolgersi presso le sedi dei Consigli di Zona.

Durante gli incontri gestiti dall'Arch. Fortini, le tavole analitiche in scala 1:2.000 sono state impiegate come supporto cartografico sul quale ogni referente dei gruppi associativi presenti ha potuto fissare e appuntare le questioni più significative rilevate per ognuno dei temi su cui è stato impostato il lavoro di ascolto.

Il confronto e l'ascolto attivo ha posto l'attenzione sui seguenti temi presentati spesso sotto forma di prestazione attesa dalla trasformazione dello scalo: spazi aperti, bordi, servizi. A partire da questi tre fuochi è stato chiesto ai presenti di esprimere il proprio punto di vista. Per aiutare gli interlocutori che hanno partecipato alle serate di ascolto sono state preparate delle apposite schede riassuntive per ogni scalo consegnate durante ogni workshop. La finalità di queste schede è stata quella di riassumere, attraverso uno schema di sintesi e alcune note a margine, le principali questioni sollevate

dai Consigli di Zona in modo che anche su quei nodi potessero esprimersi i soggetti attivi sul territorio.

Gli incontri svolti hanno visto coinvolti gli attori elencati nel seguito.

22 ottobre 2013 | Scali Porta Genova e San Cristoforo

Sede del CdZ 6 in Viale Legioni Romane, 54

Presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Antonella Bruzzese, Francesca Cognetti, Marika Fior,

Davide Fortini, Diana Giudici, Piergiorgio Vitillo

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Associazione Dynamoscopio (Jacopo Faccini)
- Associazione Connecting cultures (Anna Detheridge)
- Comunità del Giambellino (Dario Anzani)
- Amici dei Navigli (Empio Malara)
- Comitato x Milano Ticinese (Giovanni Lazzaretto)
- Associazione Zona Tortona (Uberto Cajrati Crivelli)
- Comitato x Milano Giambellino e dintorni (Massimina Lauriola e Paola Fantaguzzi)
- Associazione Mesopotamia Milanese
- Associazione Parco Segantini
- Comitato dei Navigli (Gabriella Valassina)
- Associazione Museo Lab, Comitato Ponti (Anelisa Ricci, Fabrizio Delfini più integrazioni Associazione VerDiSegni)
- WWF, Rotaie Verdi (Guido Trivellini e Marina Trentin)
- Associazione Bei Navigli (Giorgio Franchina)

- Parco Sud, Associazione Parco delle Risaie
- Consiglio di Zona 6 (Gabriele Rabaiotti)

23 ottobre 2013 | Scali Porta Romana e Rogoredo

Sede del CdZ 5 in Via Tibaldi, 41

Presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Paolo Galuzzi, Diana Giudici, Gabriele Pasqui, Piergiorgio Vitillo

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Giornale locale "Quattro" (Francesco Tosi)
- Comitato Ferrovia Milano-Mortara (Marta Infuso)
- Legambiente/Comitato x Milano Z5 (Marco Armanini)
- Associazione Beatrice D'Este (Maria Antonia Puleda Piras)
- Centro culturale Conca Fallata
- Referente per il progetto Crescere nella città metropolitana (Luciana Pisciotano)
- WWF, Coop. Eliante (Guido Trivellini e Marina Trentin)
- Comitato Forlanini (Stefano Margiotti)
- Consigliere Consiglio di Zona 4 (Stefano Giorgetti)
- Comitato per Milano Zona 4 (Roberto Ferraris)
- Presidente Consiglio di Zona 4 (Loredana Bigatti)

29 ottobre 2013 | Scalo Farini

Sede del CAM Pecetta in Via della Pecetta, 29

Presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Francesca Cognetti, Marika Fior, Davide Fortini, Diana

Giudici, Antonio Longo, Gabriele Pasqui

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Associazione 9 per 9 (Alessandro Boscaro)
- Centro Culturale Multietnico La Tenda (Raffaele Taddeo)
- Associazione De.Deep (Claudia Barana)
- Associazione socio-culturale Cittadini di Zona 9 (Giuseppe Lardieri)
- Associazione Terra del Fuoco (Andrea Crivelli)
- Gruppo di cittadini residenti all'interno dello scalo
- Comitato per Milano di Zona 9 (Maurilio Pogliani)
- Comitato La Goccia
- CAM Pecetta (Ugo Iacopino)
- Associazione sportiva OSG 2001 (Leonardo Acquaviva)
- Comitato per Milano Zona 8
- Associazione Vivi e progetta un'altra Milano (Sergio Luigi Brenna)
- Consigliere di Zona 8 (Igor Dal Dosso)
- Comitato Jenner Farini (Luca Tafuni)

30 ottobre 2013 | Scalo Greco-Breda

Sede del DASTU Politecnico di Milano in Via Bonardi, 3

Presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Diana Giudici, Antonio Longo, Laura Pogliani, Gabriele Pasqui

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Circolo ACLI Bicocca (Renzo Cislighi)

- Comitato per Milano Zona 9 (Elena Mantelli)
- Comitato Quartiere Precotto (Riccardo Magni)
- Legambiente (Giampaolo Artoni)
- Gruppo Mobilità Sostenibile Z2 (Pierluigi Bulgheroni)
- Comitato Quartiere Greco (Giuseppe Amato)
- Associazione 4Tunnel (Nino Strada)
- Consiglio di Zona 2 (Alberto Proietti)

6 novembre 2013 | Scalo Lambrate

Sede del CdZ 3 in Via Via Sansovino, 9

Presenti all'incontro:

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Diana Giudici, Antonio Longo, Laura Pogliani

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Associazione Ai-Cher
- Associazione Vivi Rubattino (Dario Monzio Compagnoni)
- Laboratorio di democrazia partecipata (Sergio De La Pierre, Attilia Cozzaglio)
- Comitato per Milano Zona 3
- Comitato Amici del Metrobosco - Il Parco della Lambretta (Cesare Monti)
- Circolo ACLI Lambrate (Franco Sala)
- Distretto di economia solidale, GAS Lola
- Giornale Z3 X Milano (Paolo Morandi)
- Comitato per Milano Zona 4 (Stefano Margiotti)

A conclusione di ogni incontro, documentato anche attraverso un repertorio fotografico in parte restituito nelle immagini presenti in questo Report, è stato redatto un verbale sintetico dei diversi interventi che è stato inoltrato a tutte le Associazioni perché potesse essere eventualmente integrato e/o corretto. Di tale verbale e del precedente documento stilato a seguito dell'incontro con i Presidenti dei Consigli di Zona si è dato riscontro alla fine di ogni sezione creata per gli scali nella III Parte del Report.

Si sottolinea, inoltre, che alcune Associazioni o Comitati, a seguito degli incontri hanno inoltrato ai referenti del Politecnico di Milano dei materiali aggiuntivi e descrittivi, ad esempio, dei progetti presentati alle serate di ascolto. Il materiale è stato consultato e di esso si è dato riscontro nella III Parte del presente documento.

Fase 3: costruzione del Report conclusivo

Come anticipato gran parte dei documenti preparati nella prima parte dell'attività di ricerca sono confluiti, con opportune rielaborazioni, in questo Report. Alla stesura del documento sono stati interamente dedicati i mesi di dicembre 2013, gennaio, febbraio e marzo 2014.

I verbali stesi a seguito degli incontri con i Consigli di Zona e quelli elaborati a seguito degli incontri con i gruppi associativi, così come gli elaborati cartografici di inquadramento degli scali, le foto scattate dai sopralluoghi e durante gli incontri di ascolto sono tutti materiali che documentano l'attività di ricerca condotta dal DASTU.

Questo documento ricomponne le attività svolte cercando di sistematizzarne gli esiti.

Fase 4: restituzione alle comunità locali del lavoro svolto

Il secondo ciclo di incontri si è sviluppato tra la seconda metà del mese di marzo e la prima metà del mese di aprile 2014. Gli incontri, che hanno visto anche la presenza dell'Assessore all'Urbanistica, Ada Lucia De Cesaris, si sono svolti:

- 25 marzo 2014 | Scalo Lambrate, sede del Consiglio di Zona 3 in via Sansovino, 9
- 26 marzo 2014 | Scalo Greco-Breda, sede del Politecnico di Milano in via Bonardi, 3
- 28 marzo 2014 | Scali Porta Genova e San Cristoforo, sede del Consiglio di Zona 6 in viale Legioni Romane, 54
- 1 aprile 2014 | Scalo Farini, sede del CAM Pecetta in via della Pecetta, 29
- 15 aprile 2014 | Scali Porta Romana e Rogoredo, sede del Consiglio di Zona 5 in via Tibaldi, 41

La finalità di questi incontri è stata quella di restituire alle comunità locali i primi esiti del lavoro svolto in modo da verificare, ed eventualmente correggere, se le questioni e i temi affrontati ed espressi dai soggetti locali sono stati adeguatamente recepiti e restituiti. In generale gli incontri si sono quasi sempre svolti attraverso una duplice introduzione: una prima dell'Assessore De Cesaris che

ha inquadrato il processo entro cui si trovano attualmente le trasformazioni degli scali e l'utilizzo del lavoro svolto dal DASTU in relazione alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma; una seconda dell'Arch. Fortini il quale ha messo in luce le ragioni dell'incontro e gli esiti attesi specificando che il lavoro svolto ha previsto una lettura coordinata degli interventi che non si sono tradotti in un progetto per gli scali.

In particolare, alle Associazioni e ai Comitati partecipanti è stato chiesto di ascoltare la sintesi delle questioni emerse che il gruppo di lavoro del DASTU ha restituito sia attraverso delle relazioni sia con delle rappresentazioni cartografiche illustrate durante il corso del secondo workshop, ma soprattutto di specificare, dettagliare o modificare tale resoconto laddove esso risultasse incoerente o incompleto rispetto a quanto gli stessi avevano espresso durante il primo workshop.

L'esito di questo secondo momento di ascolto è stato un approfondimento di alcuni temi e la sottolineatura degli aspetti che risultavano prioritari, come ad esempio l'uso temporaneo che gli scali potrebbero avere finché non avverrà la trasformazione completa e definitiva, o ancora la necessità di avere maggiore integrazione tra le scelte decisionali del Comune di Milano e quelle dei Comuni confinanti.

CULTURA

- 1C01 Associazione culturale La Crocetta
- 1C02 Associazione Escursionisti Milanesi
- 1C03 Associazione Artisti del Quartiere Garibaldi
- 1C04 Associazione L.E.S.
- 1C05 Associazione Il Bariano
- 1C06 Associazione SpazioMediazione
- 1C07 Associazione Le Belle Arti del Liceo Artistico di Brera
- 1C08 Associazione Arca2000
- 1C09 Associazione Italia Russia Lombardia
- 1C10 Teatro Inverosimile

SOCIALE

- 1S01 La Ronda della Carità e della Solidarietà
- 1S02 E.L.D.
- 1S03 Universalia
- 1S04 Associazione Beata Vergine Addolorata
- 1S05 Associazione Area G
- 1S06 ceLIM
- 1S07 Associazione Gaetano Negri
- 1S08 Associazione Infamiglia
- 1S09 Emergency
- 1S10 Fondazione Franco Verga

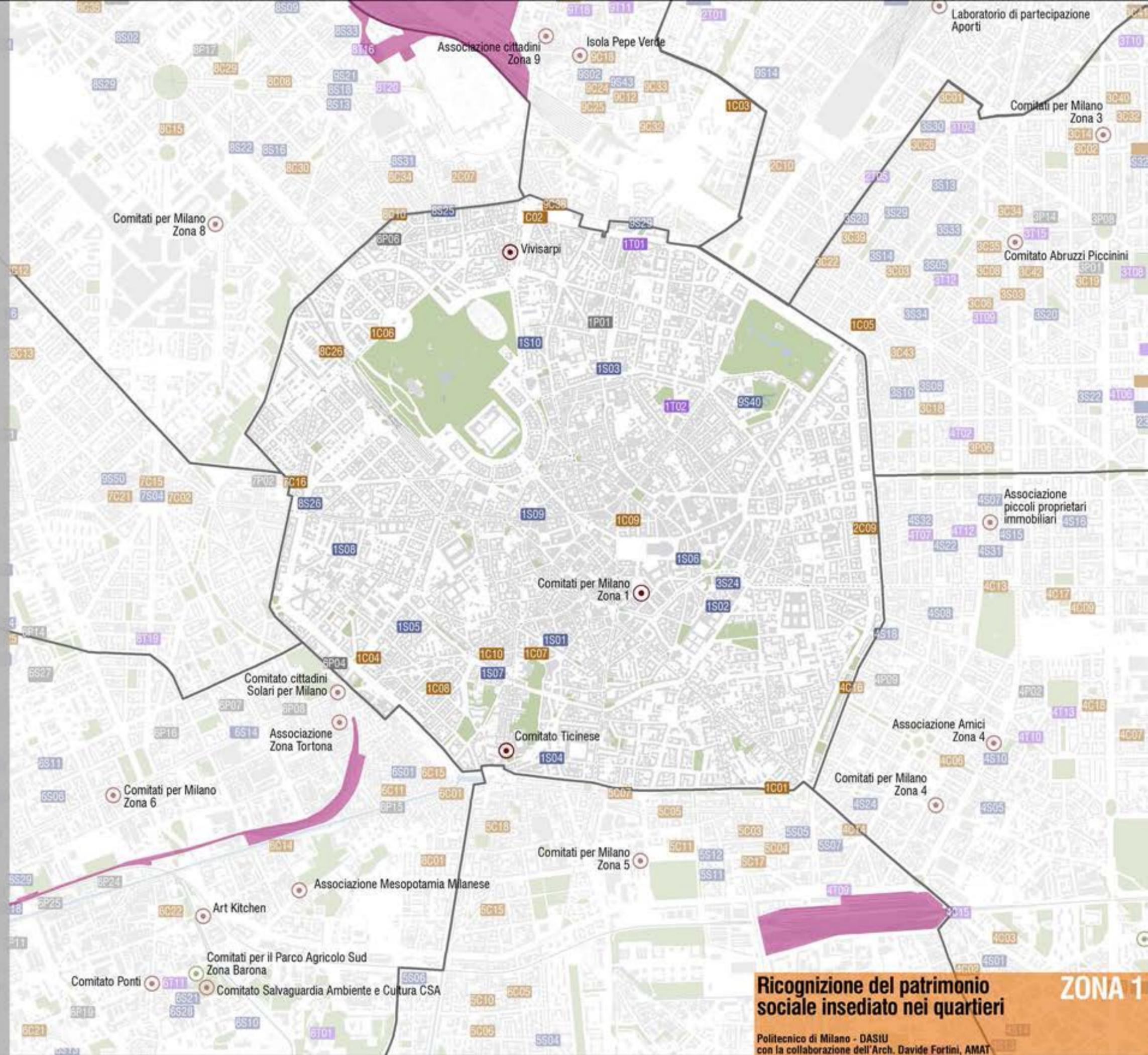
TEMPO LIBERO

- 1T01 ANPI Sezione Zona 1
- 1T02 Feder Italia Lombardia

SPORT

- 1P01 ASD Kids United

- ABITANTI - TERRITORIO
- SPAZI APERTI



Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri

ZONA 1

Politecnico di Milano - DASU
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT

CULTURA

- 2C01 A.C.C.E.S.S.O
- 2C02 ACEA
- 2C03 ACLI Gorta
- 2C04 Associazione culturale Naviglio piccolo
- 2C05 Associazione Elementare Russo
- 2C06 Associazione L'Ortica
- 2C07 Associazione Veronica Sacchi
- 2C08 Associazione Villa San Giovanni
- 2C09 ATDAL Diritti lavoratori
- 2C10 Centro Studi Legalità
- 2C11 G.M.I. Mussulmani
- 2C12 Genitori San Elombardo
- 2C13 Giardino delle Idee
- 2C14 Khorakane
- 2C15 L'Ordine dell'universo macrobiotica

SOCIALE

- 2S01 AMENANO Società cooperativa
- 2S02 Arcobaleno
- 2S03 Associazione Archè
- 2S04 Associazione CSRC Sammartini
- 2S05 Associazione Paraplegici
- 2S06 Associazione Pluriversi
- 2S07 AIUSER crescenzago-gorta
- 2S08 Centro anziani cascina San Paolo
- 2S09 Centro sociale Villa Finzi
- 2S10 Comin Cooperativa sociale
- 2S11 L'incontro
- 2S12 Lavoriamo Cooperativa sociale
- 2S13 S.O.S. Associazione volontaria
- 2S14 Spazio Nautilus
- 2S15 Talità Kum
- 2S16 Tempo per l'infanzia Società cooperativa
- 2S17 Willy Down onlus

TEMPO LIBERO

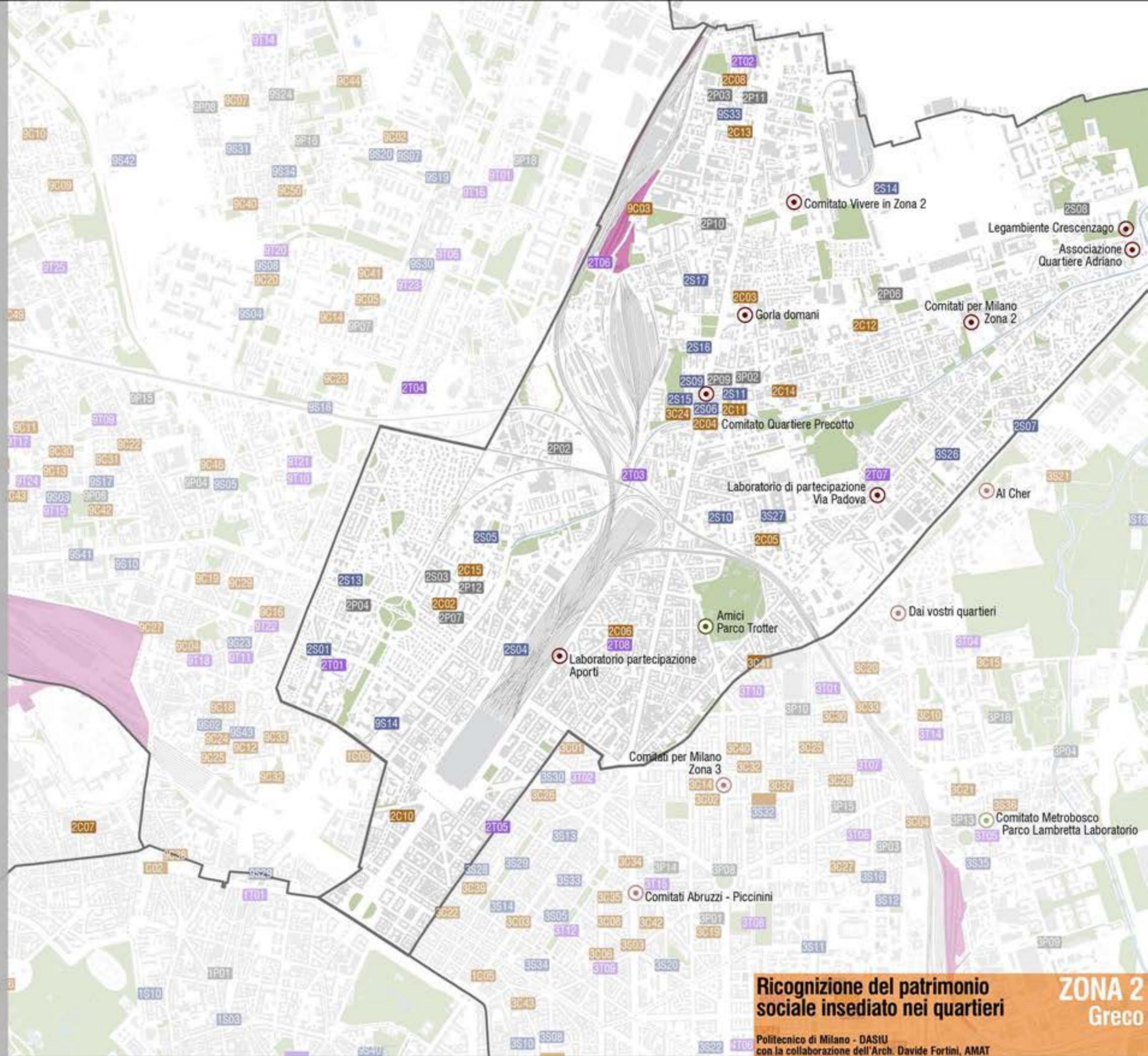
- 2T01 Associazione Talento
- 2T02 Blueshouse Club
- 2T03 Circolo Martesana
- 2T04 Coro Polifonico
- 2T05 Coro Polifonico Acqua Potabile
- 2T06 Federmodellisti Greco Pirelli
- 2T07 Orchestra di via Padova
- 2T08 Teatro 2

SPORT

- 2P01 AC Crescenzago
- 2P02 AS Greco San Martino
- 2P03 G.S. Villa
- 2P04 Ginnastica Milano 2000
- 2P05 GS Cagliari
- 2P06 GS Saint Basil
- 2P07 L'Altropallone
- 2P08 OSA Basket
- 2P09 San Gabriele Basket
- 2P10 Shiatzu Xin
- 2P11 Sport della Menta
- 2P12 TNT Dilettanti

● ABITANTI - TERRITORIO

● SPAZI APERTI



Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri

ZONA 2 Greco

Politecnico di Milano - DASU
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT

CULTURA

- 3C01 A.I.A.B.
- 3C02 AB Harmoniae
- 3C03 AESPI
- 3C04 Algo Mas
- 3C05 AMAL Bambini per la pace
- 3C06 Amici del cane
- 3C07 Appliet Scholastics
- 3C08 Architettura e Natura
- 3C09 Associazione Amici di Silvia
- 3C10 Associazione Blimunde
- 3C11 Associazione Cristiano Evangelico
- 3C12 Associazione culturale Aprile
- 3C13 Associazione culturale Onyhana
- 3C14 Associazione culturale Riviera Jonica
- 3C15 Associazione culturale Zaffiro
- 3C16 Associazione Extramondo
- 3C17 Associazione Formazione Piamarta
- 3C18 Associazione Genitori amici scuola Pisacane
- 3C19 Associazione Lirica Domani
- 3C20 Associazione Mondo senza Guerre
- 3C21 Associazione Pedagogica R. Steiner
- 3C22 Associazione per la Famiglia
- 3C23 Associazione per un Futuro Migliore
- 3C24 Associazione Polifonica Città Studi
- 3C25 Associazione Pandagi e animali abbandonati
- 3C26 Associazione Yoga Satyananda
- 3C27 Centro Formazione Pedagogica Proveda
- 3C28 Centro Olistico Entelechia
- 3C29 Cidiesse
- 3C30 Cooperativa Pensieri e Colori
- 3C31 Donne di Milano
- 3C32 Effiata
- 3C33 Familiari Fausto e Iain
- 3C34 I Baconiani
- 3C35 I colori dell'Arte
- 3C36 Il Fogolar Furlan
- 3C37 Istituto Formazione Europeo
- 3C38 Istituto Psicoartisti
- 3C39 Lega Antivisezionista
- 3C40 Lega difesa del cane
- 3C41 Narcoron
- 3C42 Neagea
- 3C43 Oltre l'immagine
- 3C44 Perypeze Urbane
- 3C45 SOS Giovani
- 3C46 Viridalia

SOCIALE

- 3S01 A.L.S.I.
- 3S02 AbiZero
- 3S03 Amici Casa Marta Larcher
- 3S04 ARFSAG
- 3S05 Associazione Auto Mutuo Aiuto
- 3S06 Associazione Benefica Sordoparanti
- 3S07 Associazione Contro Diffusione Droga
- 3S08 Associazione Dei Bue
- 3S09 Ass. Donatori Sangue Istituto Tumori
- 3S10 Associazione Fanciullezza e Adolescenza
- 3S11 Associazione Miastenia
- 3S12 Associazione Nazionale Subvedenti
- 3S13 Associazione Ricerca Schizofrenia
- 3S14 Associazione Terza Età
- 3S15 AUSER
- 3S16 AVIS
- 3S17 Casamica
- 3S18 Centro Ambrosiano Solidarietà
- 3S19 Centro Anziani Ricordi
- 3S20 Centro Riflessologia Fitzgerald
- 3S21 Centro Solidarietà E. Olinas
- 3S22 Centro Trattamento Dipendenze
- 3S23 Cooperativa Arcoiris
- 3S24 Cooperativa Farni Prossimo
- 3S25 Cooperativa Il Fontanile
- 3S26 Diversamente
- 3S27 Emergency
- 3S28 Ente assistenza Sordomuti
- 3S29 Guida Orlus
- 3S30 La Nave del Sole
- 3S31 Lega Italiana Lotta Tumori
- 3S32 Ma-Mi
- 3S33 Non Solo Parole
- 3S34 Pollicino e centro crisi genitori
- 3S35 SOS Lambrate

SPORT

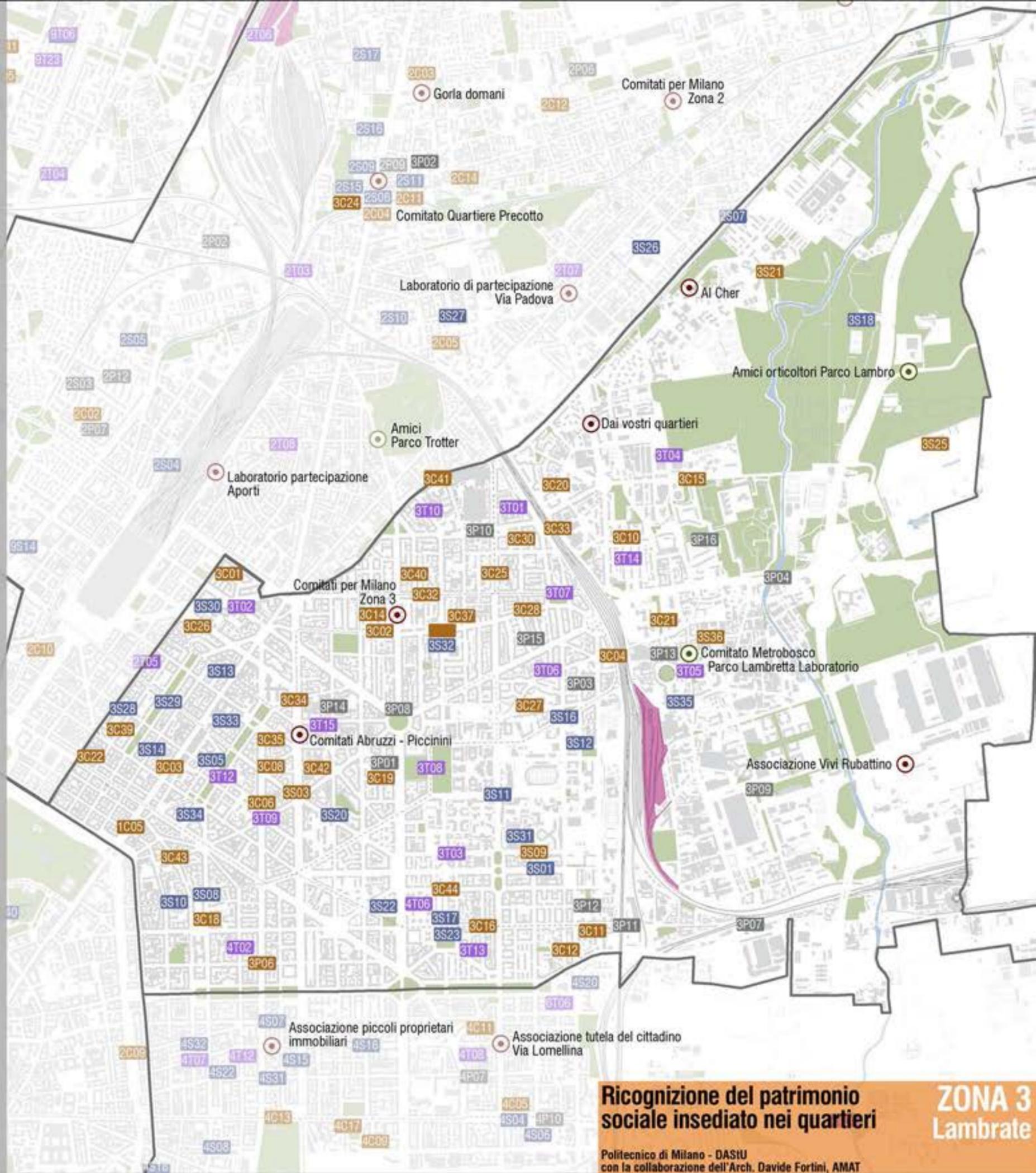
- 3P01 Atleti Libertas
- 3P02 Hinode
- 3P03 Associazione Sport Eurosport
- 3P04 Polisportiva Sacro Cuore Lambrate
- 3P05 Associazione Sportiva Santo Spirito
- 3P06 Associazione Sport O.S.C.A.R.
- 3P07 Società sportiva Scarioni
- 3P08 Judo club
- 3P09 Associazione sportiva Giovanni XXIII
- 3P10 Associazione sportiva Oratorio San Carlo
- 3P11 Zeronove
- 3P12 Monkeys
- 3P13 Associazione sportiva ALGO
- 3P14 Bocciofila Aspromonte
- 3P15 Associazione sportiva Cachi
- 3P16 Circolo Feltra

TEMPO LIBERO

- 3T01 Accademia dello Spettacolo
- 3T02 Amici Tutti Insieme Solidali
- 3T03 Associazione dipendenti Università
- 3T04 Centro anziani Sorriso
- 3T05 Circolo ACLI
- 3T06 Compagnia del bel canto
- 3T07 Complesso vocale Syntagma
- 3T08 Coro Ensemble 95
- 3T09 Ecletika percorsi arte
- 3T10 Maisentiti
- 3T11 Musica e incanto
- 3T12 Quelli delle 21
- 3T13 Radio Amatori
- 3T14 Semaforo Blu
- 3T15 Soffio di Stelle

● ABITANTI - TERRITORIO

● SPAZI APERTI



Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri

**ZONA 3
Lambrate**

Politecnico di Milano - DASU
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT

CULTURA

- 4C01 Archi Gallery
- 4C02 ARCI La natura dell'uomo
- 4C03 Associazione Animondo
- 4C04 Associazione culturale Guazart
- 4C05 Associazione culturale La Lampada
- 4C06 Associazione culturale La Valle Incantata
- 4C07 Associazione culturale Teatro del Bettino
- 4C08 Associazione L'Imprevisto
- 4C09 Associazione La Senavra
- 4C10 Associazione Messì Notificatori Comunali
- 4C11 Associazione Mosaiko
- 4C12 Centro culturale Insieme
- 4C13 Centro culturale Antonianum
- 4C14 Centro Umanisti Comunicazioni Diretta
- 4C15 Circolo culturale Giovanile Porta Romana
- 4C16 Gruppo Renzo e Lucia
- 4C17 In Out Officina dei progetti
- 4C18 La Meta

SOCIALE

- 4S01 ACLI San Luigi
- 4S02 Asilo Sicomoro Cooperativa Sociale
- 4S03 Associazione Aiuto giovani diabetici
- 4S04 Associazione Anniverdi
- 4S05 Associazione DALET
- 4S06 Associazione Ecccoci Insieme
- 4S07 Associazione Famiglie per l'Accoglienza
- 4S08 Associazione Genitori di omosessuali
- 4S09 Associazione Gli Aquiloni
- 4S10 Associazione Il Gabbiano
- 4S11 Associazione La Strada
- 4S12 Associazione Nocetum
- 4S13 Associazione per il bambino in ospedale
- 4S14 Associazione Pronto Soccorso Croce d'Oro
- 4S15 Ass. relazione d'aiuto e solidarietà sociale
- 4S16 Associazione Sostegno condivisione unione diversamente abili oggi
- 4S17 Associazione Sviluppo Umano
- 4S18 Casa per la pace
- 4S19 Centro anziani Zante
- 4S20 Centro socio ricreativo Acquabella
- 4S21 Centro socio ricreativo Mazzini
- 4S22 Centro socio ricreativo Tulipano
- 4S23 DEDO Cooperativa Sociale
- 4S24 Istituto Approccio Centrato sulla Persona
- 4S25 L'Immagine
- 4S26 La Grangia di Monlue
- 4S27 La Nostra Comunità
- 4S28 La Strada Cooperativa Sociale
- 4S29 Lega Sclerosi Sistemica
- 4S30 Lo Specchio Cooperativa sociale
- 4S31 Pinoy Club sportello immigrazione
- 4S32 Sicurezza e Tutela salute dei Lavoratori "Marco Grassi"
- 4S33 Unidos por Milagro

TEMPO LIBERO

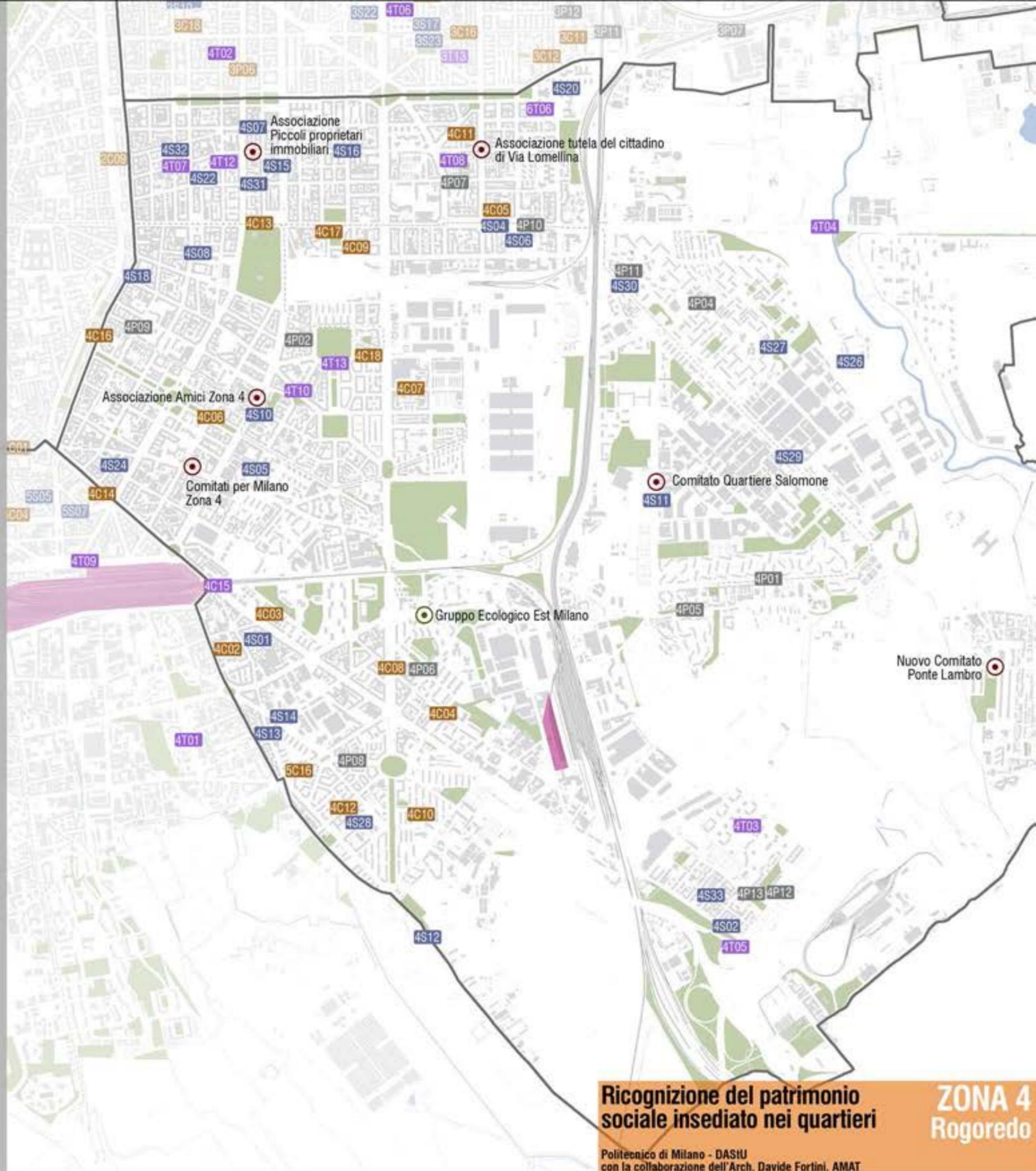
- 4T01 A Piedi nudi sul Palco
- 4T02 Associazione Crescer Cantando
- 4T03 Associazione Danze Antiche
- 4T04 Associazione Magazzino degli Artisti
- 4T05 Associazione Musica Corale
- 4T06 Associazione Musica XXI
- 4T07 Associazione regionale Pugliesi
- 4T08 Associazione Skantinar
- 4T09 Associazione Teatrale Coperte Strette
- 4T10 Centro studi Arcipelago Musica
- 4T11 Gruppo Archeologico
- 4T12 L'Officina dell'Arte
- 4T13 Officina della Musica

SPORT

- 4P01 AC Macallesi 1927
- 4P02 ASD Pugilistica Fight Club
- 4P03 Ass. Attività subacquee e notatorie per disabili
- 4P04 ASD San Francesco
- 4P05 Atleticamente
- 4P06 Centro subacqueo milanese
- 4P07 Club Bocciafilo
- 4P08 Gruppo Alpinisti Fior d'Alpe
- 4P09 GS Vittoria
- 4P10 Polisportiva Kolbe
- 4P11 Primavera Danze Sport
- 4P12 Società sportiva Arcieri San Bernardo
- 4P13 SS Rogoredo 84

● ABITANTI - TERRITORIO

● SPAZI APERTI



Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri

ZONA 4 Rogoredo

Politecnico di Milano - DASU
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT

CULTURA

- 5C01 Centro Culturale Conca Fallata
- 5C02 Associazione Milano Sud
- 5C03 Laboratorio Artistico
- 5C04 Musica XXI
- 5C05 Quinto Cortile
- 5C06 Associazione Il Classico Musica e Arte
- 5C07 Ass. Teatrale Indipendente per la Ricerca A.T.I.R.
- 5C08 El Pontesell
- 5C09 Borgo di Chiaravalle
- 5C10 Cuore in pezzi
- 5C11 Insieme con la musica
- 5C12 Circuiti Dinamici
- 5C13 Associazione Note d'Arcadia
- 5C14 Cinercircolo Asteria
- 5C15 Associazione I.S.A. Interreligious Studies Academy
- 5C16 Assleassime
- 5C17 MilanoInMusica
- 5C18 Porta Marengo
- 5C19 Musicopoli Città delle Arti

SOCIALE

- 5S01 Associazione L'impronta
- 5S02 Cooperativa Lo Scigno
- 5S03 Associazione A.L.A. Milano
- 5S04 Associazione C.I.A.O.
- 5S05 Isola che non c'è
- 5S06 Centro Italiano Aiuti all'Intarzia C.I.A.I.
- 5S07 Cooperativa Cerchi d'Acqua
- 5S08 Amici del Rifugio
- 5S09 Comunità Oklaoma
- 5S10 La Cascina
- 5S11 A.I.M.A. Milano
- 5S12 Filel Lombardia

TEMPO LIBERO

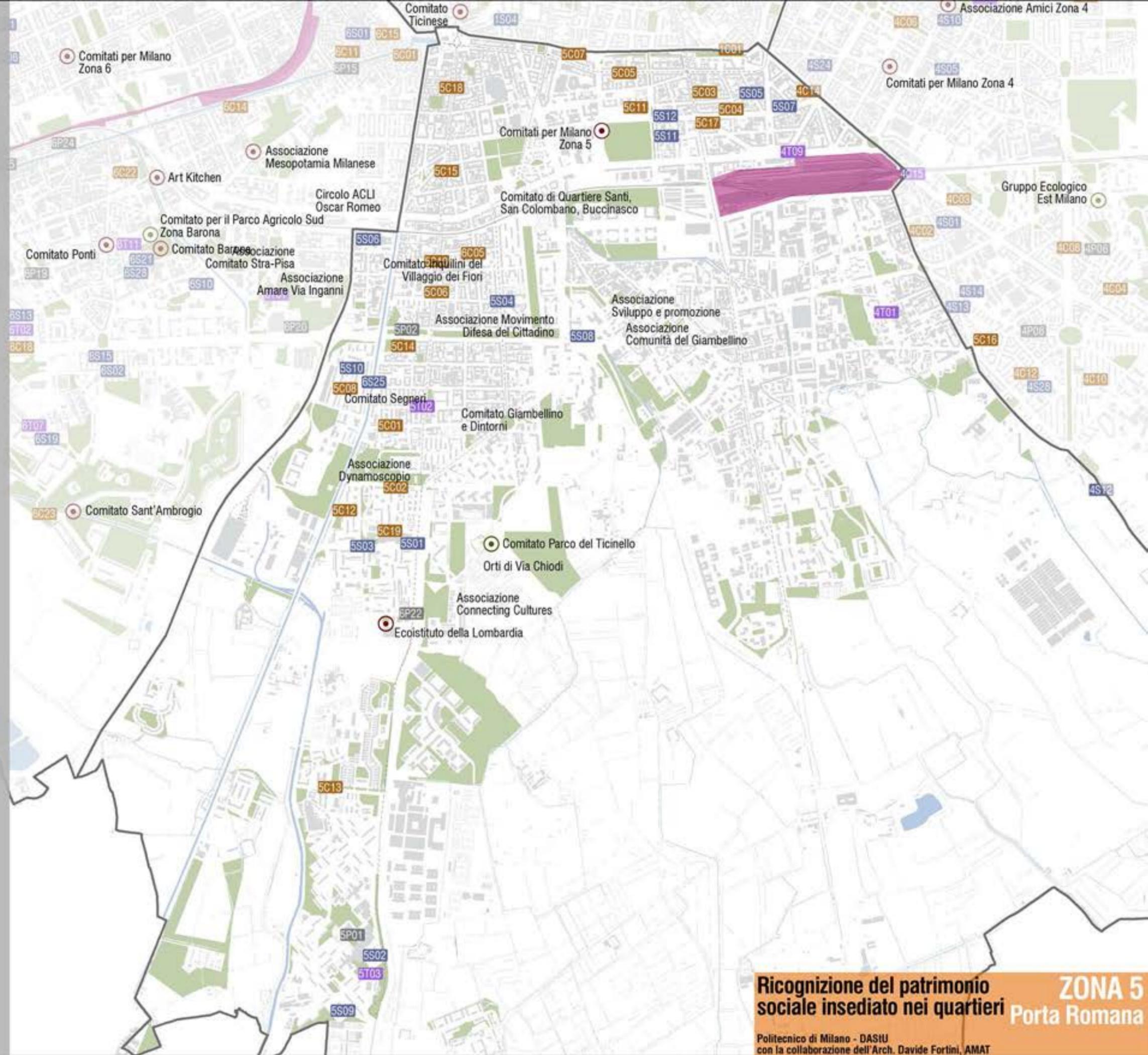
- 5T01 Associazione Il Ritrovo 15
- 5T02 Banca del Tempo 4 Corti
- 5T03 Cascina Ronchettino

SPORT

- 5P01 ASD Fenice
- 5P02 ASD Centro Asteria

● ABITANTI - TERRITORIO

● SPAZI APERTI



Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri

ZONA 5
Porta Romana

Politecnico di Milano - DASU
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT

CULTURA

- 6C01 Associazione Alzaia Naviglio 4 Milano
- 6C02 Associazione Aurora
- 6C03 Associazione Bellini
- 6C04 Associazione Circolo dell'Amicizia
- 6C05 Comuna Baires
- 6C06 Associazione Coro Orlando di Lasso - culturale
- 6C07 Associazione culturale Galassia
- 6C08 Associazione culturale La Creta
- 6C09 Associazione culturale Le radici e le ali
- 6C10 Associazione culturale Linguaggi Creativi
- 6C11 Associazione culturale Lun'Art
- 6C12 Associazione culturale Progetto Lingue
- 6C13 Associazione culturale Vasilij Grossman
- 6C14 Associazione Gabriella Finzi - culturale
- 6C15 Associazione il Circolo dell'Arte sui Navigli
- 6C16 Associazione Kristall Radio
- 6C17 Associazione La Fragolina
- 6C18 Associazione Liberi Pensieri
- 6C19 Associazione LIBLAB
- 6C20 Associazione Od'A Officina dell'Arte
- 6C21 ZAM
- 6C22 Associazione Scuola Steineriana Cometa
- 6C23 Associazione Strega Comanda Color
- 6C24 Associazione Via Segneri per la Musica
- 6C25 Centro Culturale Orione
- 6C26 Circolo culturale Pietro Gobetti

TEMPO LIBERO

- 6T01 Associazione Colore
- 6T02 Scout Milano AGESCI
- 6T03 Associazione Gruppo Alpini Lorenteggio
- 6T04 Associazione Il Mottese
- 6T05 Associazione Rinascita per il 2000
- 6T06 Associazione Sagome Teatro
- 6T07 Barno's
- 6T08 Club Amici della Topolino
- 6T09 Cooperativa del popolo
- 6T10 Cooperativa sociale Azione Solidale
- 6T11 Hub Barona
- 6T12 I ragazzi dell'arcobaleno

SPORT

- 6P01 Agora Staking Team
- 6P02 Asd Ariel
- 6P03 Asd Elicoides
- 6P04 Asd Esp Artekia
- 6P05 Asd Kumile
- 6P06 Asd Lorenteggio
- 6P07 Associazione Atletico Milano
- 6P08 Piccola Società Cooperativa L'arcobaleno
- 6P09 Associazione Calcistica Gobetti Pietro
- 6P10 Gruppo Amici del Pianeta
- 6P11 Associazione Iris 1914 Orlus
- 6P12 Associazione Millennium Bug
- 6P13 Associazione Polisportiva Assisi
- 6P14 Associazione Progetto Danza
- 6P15 Associazione Sarabanda
- 6P16 Associazione Sportleague
- 6P17 Associazione Tennis Club Anemoni
- 6P18 Federazione Italiana FUTSAL
- 6P19 Gruppo podistico Tiram Innanz
- 6P20 Gruppo sportivo La Spezia Calcio
- 6P21 Gruppo sportivo Murialdina Calcio
- 6P22 Gruppo Sportivo Naviglio
- 6P23 Gruppo sportivo Pianeta Verde
- 6P24 Nuova Canottieri Olona
- 6P25 Canottieri Milano

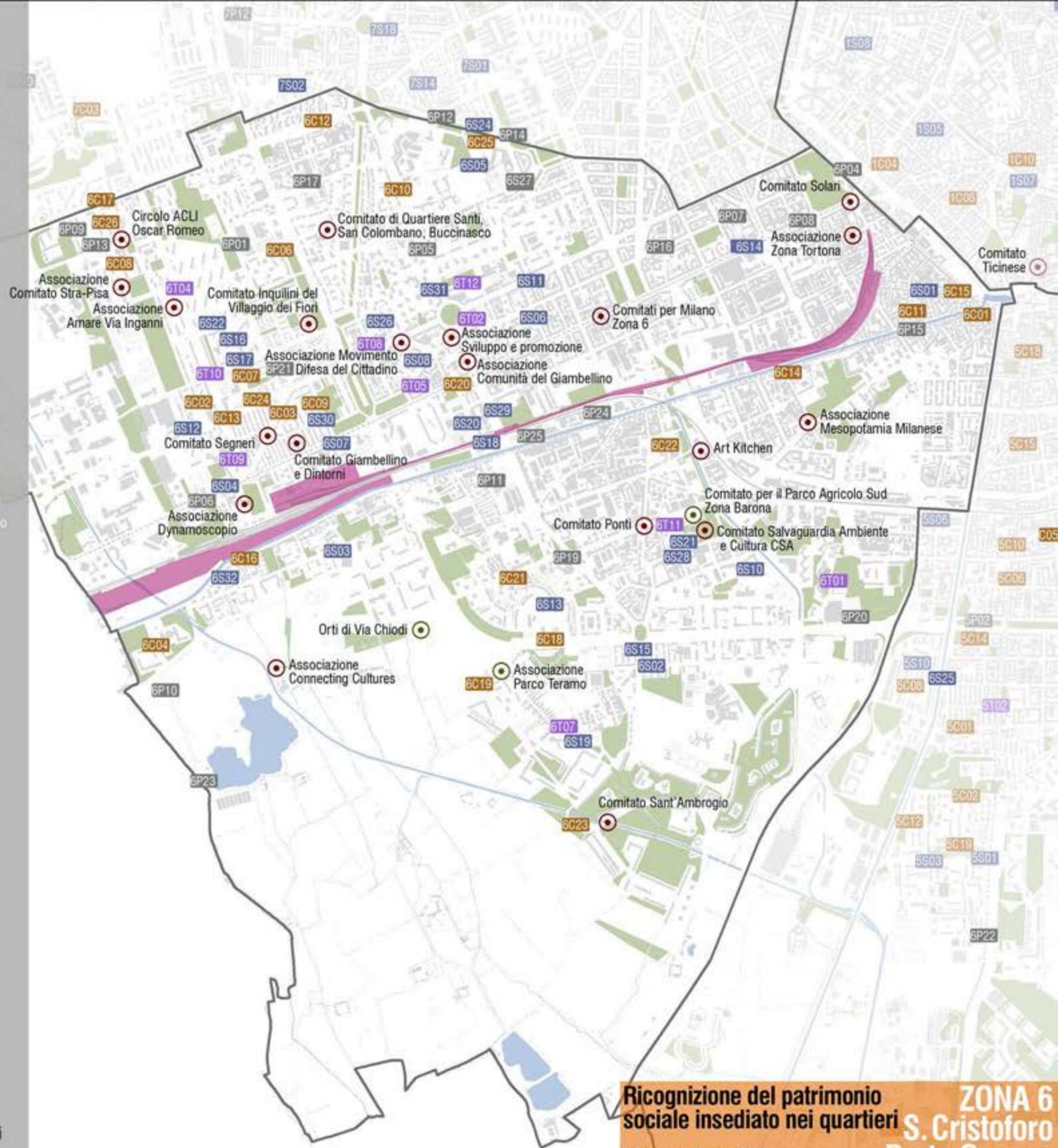
SOCIALE

- 6S01 Ass. Arcobaleno - sociale
- 6S02 AUSER Volontariato Barona Ticinese
- 6S03 AUSER Volontariato Tre Castelli
- 6S04 Associazione Comunità Nuova
- 6S05 Associazione Il Balzo
- 6S06 Associazione Gruppo Jonathan
- 6S07 Associazione Gian-Bellino
- 6S08 Associazione handicap Su la testa
- 6S09 Associazione Humus
- 6S10 Associazione Il Baricentro
- 6S11 Associazione Il Sole Bircò
- 6S12 Associazione Insieme per la Fraternità
- 6S13 Associazione Insieme per la Sfida
- 6S14 Associazione Metodi Attivi
- 6S15 Associazione Migrazione Uguaglianza
- 6S16 Associazione Narcisi Terza Età
- 6S17 Associazione Nazionale Combatterti e Reduct
- 6S18 Associazione Seneca
- 6S19 Associazione Astronave
- 6S20 Associazione Su la Testa
- 6S21 La Cordata
- 6S22 C.S.E. Narcisi
- 6S23 Centro Accoglienza Ambrosiano
- 6S24 Centro Solidarietà Compagnia Opere
- 6S25 Cooperativa sociale A77
- 6S26 Cooperativa sociale Cascina
- 6S27 Il Grafo Cooperativa Sociale
- 6S28 Cooperativa sociale Graffiti
- 6S29 Cooperativa sociale Il filo di Ananna
- 6S30 Cooperativa sociale Il Pellicano
- 6S31 Cooperativa sociale Quadrifoglio
- 6S32 Fondazione Rosangela D'Ambrosio

● ABITANTI - TERRITORIO

● SPAZI APERTI

NAVIGLI
Associazione Amici dei Navigli
P.A.N. Navigli Live
Associazione Bei Navigli
Società Consortile Navigli Lombardi



Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri S. Cristoforo e Porta Genova

Politecnico di Milano - DASTU
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT

ZONA 6

SOCIALE

- 7S01 Associazione Linea Anni Più
- 7S02 Centro di Aiuto Alla Vita Ambrosiano
- 7S03 Cooperazione Tuttinsieme
- 7S04 A.N.F.A.A.
- 7S05 A.U.S.E.R. 18
- 7S06 Associazione Banca del Tempo Ora per Ora
- 7S07 Associazione Il Gabbiano - Noi come gli altri
- 7S08 S.O.L.E.
- 7S09 Associazione A.S.P.E.S.
- 7S10 Centro Culturale La cittadella
- 7S11 Associazione Semplicemente Amore
- 7S12 Cento Farfalle
- 7S13 Progetto Famiglia
- 7S14 Coscienza e salute
- 7S15 AUSER Volontariato Segesta Milano
- 7S16 Associazione PIME
- 7S17 Associazione Centro Integrazione Aman
- 7S18 Fondazione DAR Cesare Scarponi
- 7S19 Promozione sociale Tutti i mondi
- 7S20 Associazione A piccoli passi
- 7S21 Amici contro la droga
- 7S22 Associazione Mondo Donna
- 7S23 Banca del Tempo Carpe Diem
- 7S24 Aurlindir
- 7S25 Immiafrica
- 7S26 Associazione CRSC Carlo Poma
- 7S27 Centro Osteno

TEMPO LIBERO

- 7T01 Associazione Unione Pescatori Aurora
- 7T02 Athla
- 7T03 Associazione Pescatori Cava Cabassi
- 7T04 Ass. Amici delle Bocce - Parco delle Cave
- 7T05 Associazione Makrame
- 7T06 Il Borgo Studio
- 7T07 Associazione Il Giardino
- 7T08 Circolo Il Bersagliere
- 7T09 Associazione Circolo ARCI Fratelli Cervi
- 7T10 ANPI
- 7T11 Associazione SEF Mediolanum
- 7T12 Circolo Amatori Bridge Terza Età
- 7T13 ARCI Nova il Balzo

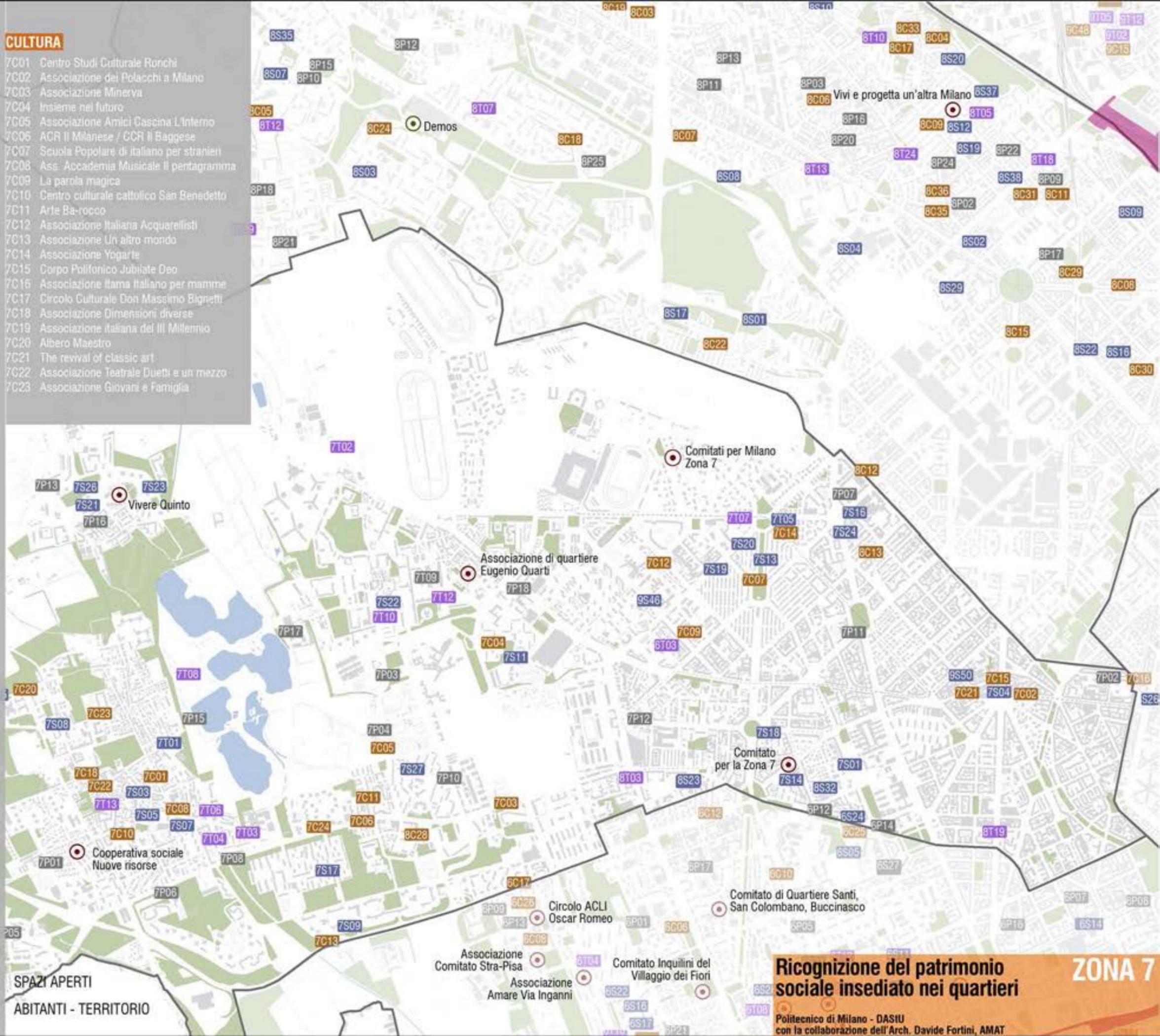
SPORT

- 7P01 ASD Aics Olmi
- 7P02 ASD Quinto Volley
- 7P03 Associazione Sportiva A.G. Milano
- 7P04 Polisportiva Libertas A. Carl
- 7P05 Centro Sportivo Comunale Circolo ARCI
- 7P06 ASD O.S.P.G.
- 7P07 Ass. Scuola di Pallavolo Enrico Bazar
- 7P08 G.E.O.S.
- 7P09 Milano Baseball
- 7P10 Società sportiva Alcione
- 7P11 ASD Spes
- 7P12 G.S. Nabor
- 7P13 Unione sportiva Quinto Romano
- 7P14 AICS Quarto Cagnino sportiva
- 7P15 Shadow Archery T.
- 7P16 Atletico Guinness
- 7P17 ASD Judo Karate Club
- 7P18 ASD La Comune

CULTURA

- 7C01 Centro Studi Culturale Ronchi
- 7C02 Associazione dei Polacchi a Milano
- 7C03 Associazione Minerva
- 7C04 Insieme nel futuro
- 7C05 Associazione Amici Cascina L'Interno
- 7C06 AGR Il Milanese / GCR Il Baggese
- 7C07 Scuola Popolare di italiano per stranieri
- 7C08 Ass. Accademia Musicale Il pentagramma
- 7C09 La parola magica
- 7C10 Centro culturale cattolico San Benedetto
- 7C11 Arte Ba-rocco
- 7C12 Associazione Italiana Acquarellisti
- 7C13 Associazione Un altro mondo
- 7C14 Associazione Yogarte
- 7C15 Corpo Polifonico Jubilate Deo
- 7C16 Associazione Itama Italiano per mamme
- 7C17 Circolo Culturale Don Massimo Bignetti
- 7C18 Associazione Dimensioni diverse
- 7C19 Associazione italiana del III Millennio
- 7C20 Albero Maestro
- 7C21 The revival of classic art
- 7C22 Associazione Teatrale Duetti e un mezzo
- 7C23 Associazione Giovani e Famiglia

-  SPAZI APERTI
-  ABITANTI - TERRITORIO



Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri

ZONA 7

Politecnico di Milano - DASIU
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT

CULTURA

- 8C01 Innovazione culturale
- 8C02 Circolo culturale Carlo Perini
- 8C03 Cooperativa S. Donati
- 8C04 Associazione Genitori
- 8C05 Gruppo Sirio
- 8C06 Noi ci proviamo
- 8C07 Echi del mondo
- 8C08 Spazio teatro della memoria
- 8C09 Circolo culturale Prealpi
- 8C10 Milano per l'arte
- 8C11 Associazione Veritas et virtus semper
- 8C12 Aps Yard
- 8C13 Nuova dimensione arte
- 8C14 Compagnia teatrale Dionisi
- 8C15 Caminando Juntos
- 8C16 Beaver's
- 8C17 O.P.P.I.
- 8C18 A.N.P.I.
- 8C19 Associazione per la diffusione della cultura
- 8C20 Vigeland
- 8C21 Phaos Onlus Associazione
- 8C22 Associazione Under

SOCIALE

- 8S01 Circolo Don Mario Pisoni
- 8S02 C.M.I. Onlus
- 8S03 Presente e futuro Onlus
- 8S04 Amici di Don Palazzolo Onlus
- 8S05 AUSER Diciannove insieme
- 8S06 A.N.V.E.
- 8S07 Casa Famiglia Genco
- 8S08 Coopi
- 8S09 Una mano alla vita Onlus
- 8S10 Coop. Sociale Simone De Beauvoir
- 8S11 Educatori di strada a Quarto Oggiaro
- 8S12 S.E.A. Milano Bramantino Onlus
- 8S13 Associazione Paideia Onlus
- 8S14 VO.LA. Volontari al lavoro Onlus
- 8S15 Amici della fondazione F. Gilberti Onlus
- 8S16 Associazione di volontariato
- 8S17 Villaggio della madre e del fanciullo
- 8S18 Associazione nonni e nipoti
- 8S19 AUSER Volontariato Prealpi Milano
- 8S20 Aldo Perini Onlus
- 8S21 Associazione familiare Con Voi
- 8S22 Cooperativa sociale Esagramma
- 8S23 Associazione Sarepta
- 8S24 Dimbelenite Liguery
- 8S25 I cammini aperti Onlus
- 8S26 A.E.V.A.L.
- 8S27 Ass. Lotta alla droga Quarto Oggiaro
- 8S28 Alekslab coop Onlus
- 8S29 La tartarola
- 8S30 Disabili no limits
- 8S31 Il laboratorio di Procaccini 14
- 8S32 Amici della mente Onlus
- 8S33 Sporting spirit sky team disabili Lombardia
- 8S34 Amalo arcenciel
- 8S35 Progetto sorriso Creche
- 8S36 Il laboratorio
- 8S37 Amici di Sabrina Fadim
- 8S38 Centro solidarietà Cagnola

- 8C23 Corale Graf
- 8C24 Internetabile Onlus
- 8C25 UDI
- 8C26 Liberi creator
- 8C27 Arte in tasca
- 8C28 Associazione Crema
- 8C29 Lo spazio di BeA
- 8C30 Associazione Babygang
- 8C31 Lettera A
- 8C32 Associazione Noesis
- 8C33 Mamme a scuola Onlus
- 8C34 Associazione pizzaioli e similari
- 8C35 Teatro in Cagnola

SPORT

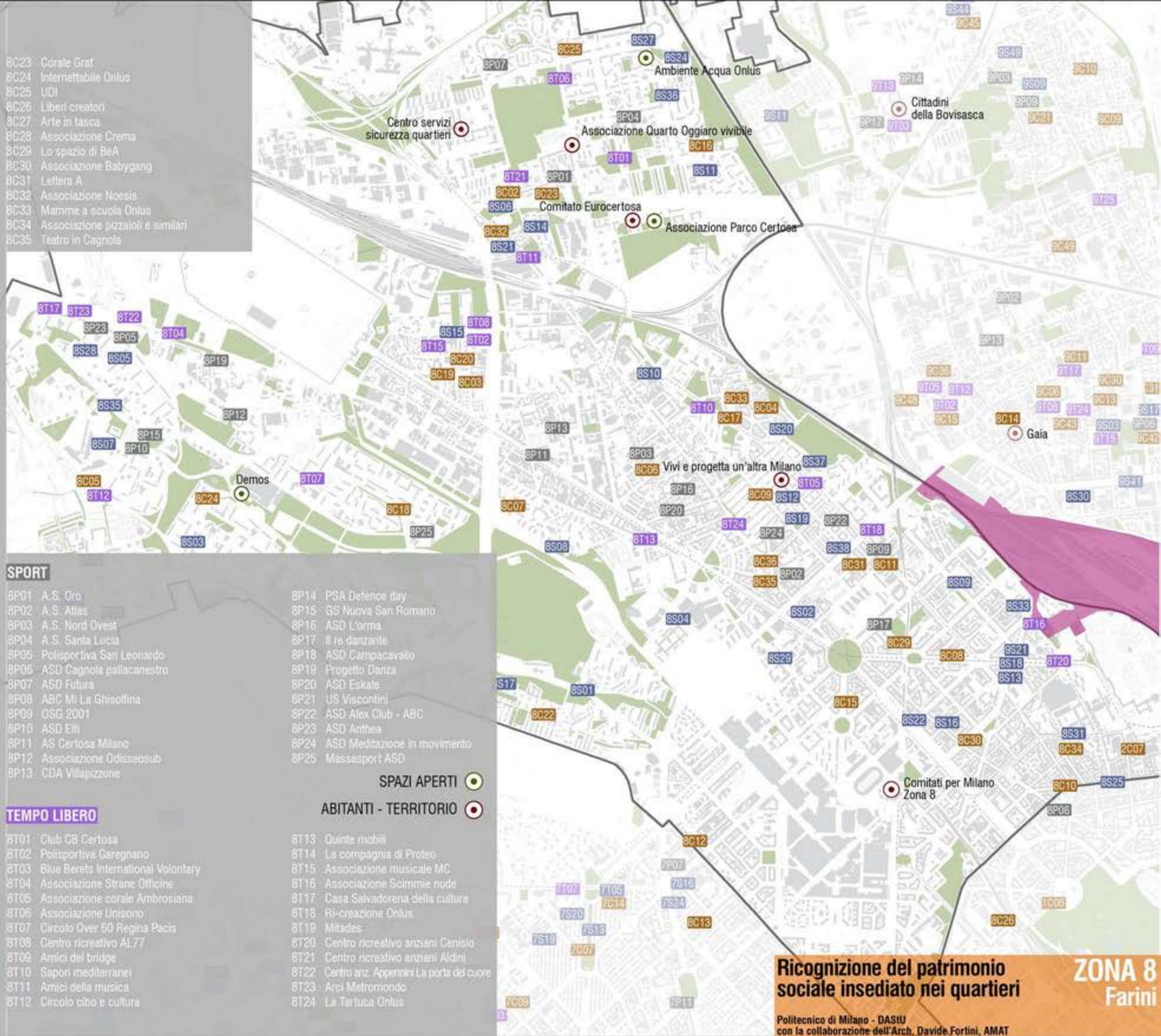
- 8P01 A.S. Oro
- 8P02 A.S. Atlas
- 8P03 A.S. Nord Ovest
- 8P04 A.S. Santa Lucia
- 8P05 Polisportiva San Leonardo
- 8P06 ASD Cagnola pallacanestro
- 8P07 ASD Futura
- 8P08 ABC Mi La Ghisolfina
- 8P09 OSG 2001
- 8P10 ASD Etti
- 8P11 AS Certosa Milano
- 8P12 Associazione Odiseosub
- 8P13 CDA Villapizzone
- 8P14 PSA Defence italy
- 8P15 GS Nuova San Romano
- 8P16 ASD L'orma
- 8P17 Il le danzante
- 8P18 ASD Campacavallo
- 8P19 Progetto Danza
- 8P20 ASD Eskate
- 8P21 US Viscontini
- 8P22 ASD Alex Club - ABC
- 8P23 ASD Anthea
- 8P24 ASD Meditazione in movimento
- 8P25 Massasport ASD

TEMPO LIBERO

- 8T01 Club CB Certosa
- 8T02 Polisportiva Garegnano
- 8T03 Blue Berets International Voluntary
- 8T04 Associazione Strane Officine
- 8T05 Associazione corale Ambrosiana
- 8T06 Associazione Unisono
- 8T07 Circolo Over 60 Regina Pacis
- 8T08 Centro ricreativo AL77
- 8T09 Amici del bridge
- 8T10 Saponi mediterranei
- 8T11 Amici della musica
- 8T12 Circolo cibo e cultura

SPAZI APERTI 

ABITANTI - TERRITORIO 



Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri

ZONA 8 Farini

Politecnico di Milano - DASU
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT

CULTURA

- 9C01 Amici del Folkao
- 9C02 Amici zona nove
- 9C03 Arte e cultura
- 9C04 Associazione culturale Pane arte e marmellata
- 9C05 Associazione culturale Alex etxea
- 9C06 Associazione Donne in cammino
- 9C07 Associazione Genitori Cesari
- 9C08 Associazione Genitori Confalonieri
- 9C09 Associazione Genitori Don Oriano
- 9C10 Associazione Giacomo Carissimi
- 9C11 Associazione Gulocardi Bodio
- 9C12 Associazione Italia-Cuba
- 9C13 Associazione La Dea
- 9C14 Associazione Lavoro società e legislazione
- 9C15 Associazione Luca Rossi
- 9C16 Associazione Opera d'arte
- 9C17 Associazione Sassetti
- 9C18 Associazione Ten Shin Shiatzu
- 9C19 Associazione Umberto Di Donato
- 9C20 Associazione Unza
- 9C21 Associazione Variazioni
- 9C22 Avsi
- 9C23 Bilingual European School
- 9C24 Buen Vivir
- 9C25 Camminamilano
- 9C26 Centro culturale Della Cooperativa
- 9C27 Centro culturale Multietnico La Tenda
- 9C28 Centro culturale Villa Litta
- 9C29 Centro Innovazione Lavoro Formazione
- 9C30 Centro Mary D'Amelio
- 9C31 Centro Ricerche Evolutive Dell'essere
- 9C32 Cesaim
- 9C33 Ciclobby
- 9C34 Circolo Bertold Brecht
- 9C35 Circolo Culti Italo Galvano
- 9C36 Circolo Rogvaldo Muratori
- 9C37 Circolo Sociocreativo
- 9C38 Contemporaneamente
- 9C39 Cooperativa Sociale Pandora
- 9C40 Ecosistituto Terre Mutanti
- 9C41 Età dell'oro
- 9C42 Familiarmente
- 9C43 Gastardi
- 9C44 Icaro
- 9C45 Il giardino degli aromi
- 9C46 La prima pietra
- 9C47 Obiettivo persona
- 9C48 Puntozero
- 9C49 Quelli del villaggio
- 9C50 Verdi ambiente società

TEMPO LIBERO

- 9T01 Acli Cicocca
- 9T02 Acli Sant'Alende
- 9T03 Acli San Filippo Neri
- 9T04 Associazione Camera Chiara
- 9T05 Associazione Franco Torti
- 9T06 Associazione Idea danze
- 9T07 Associazione Recupero creatività artistica
- 9T08 Bovisarfa
- 9T09 Circolo Rinascimento
- 9T10 Colorjuice Artlab
- 9T11 Compagnia filodrammatica alla fontana
- 9T12 Corale lirica ambrosiana

SOCIALE

- 9S01 A.U.S. Onlus
- 9S02 Abiata Onlus
- 9S03 Anvolt
- 9S04 Associazione A.m.o.r.
- 9S05 Associazione Bioforme
- 9S06 Associazione Cena dell'amicizia
- 9S07 Associazione Integrazione
- 9S08 Associazione Ipazia
- 9S09 Associazione La lanterna
- 9S10 Associazione Linguaccia
- 9S11 Associazione Locanda di Gerico
- 9S12 Associazione Punto di incontro
- 9S13 Associazione Sempreverdi
- 9S14 Associazione volontari soccorso
- 9S15 Associazione Zaghridi
- 9S16 Associazione Zucche ribelli
- 9S17 Attive come prima
- 9S18 AUSER Bioocca
- 9S19 Valore della vita
- 9S20 C.E.D.A. Service Onlus
- 9S21 Casa di Redenzione Sociale
- 9S22 Centro accoglienza Mondo piccolo
- 9S23 Chegusto
- 9S24 Comitato soci di zona
- 9S25 Consultorio del decanato riguarda
- 9S26 Crea Cooperativa sociale
- 9S27 Croce viola
- 9S28 CSRC Cassina Anna
- 9S29 CSRC Monte Grappa
- 9S30 CSRC Santa Monica
- 9S31 Cura e riabilitazione Cooperativa sociale
- 9S32 De equatorianos imbonati
- 9S33 Diapason Cooperativa sociale
- 9S34 Emergenza 2000
- 9S35 Erika Associazione disturbi alimentari
- 9S36 Fabbrica dell'esperienza
- 9S37 Famiglie con le ali
- 9S38 Finisterrae Onlus
- 9S39 Fondazione Aquilone Onlus
- 9S40 Fondazione Don Gnocchi
- 9S41 Insieme intelligenti
- 9S42 Istituto Achille Ricci
- 9S43 Nuova scropoli lombardia
- 9S44 Olinda
- 9S45 Progetto A
- 9S46 Punto uno
- 9S47 Unione samaritana
- 9S48 V.S.P. bruzzano onlus

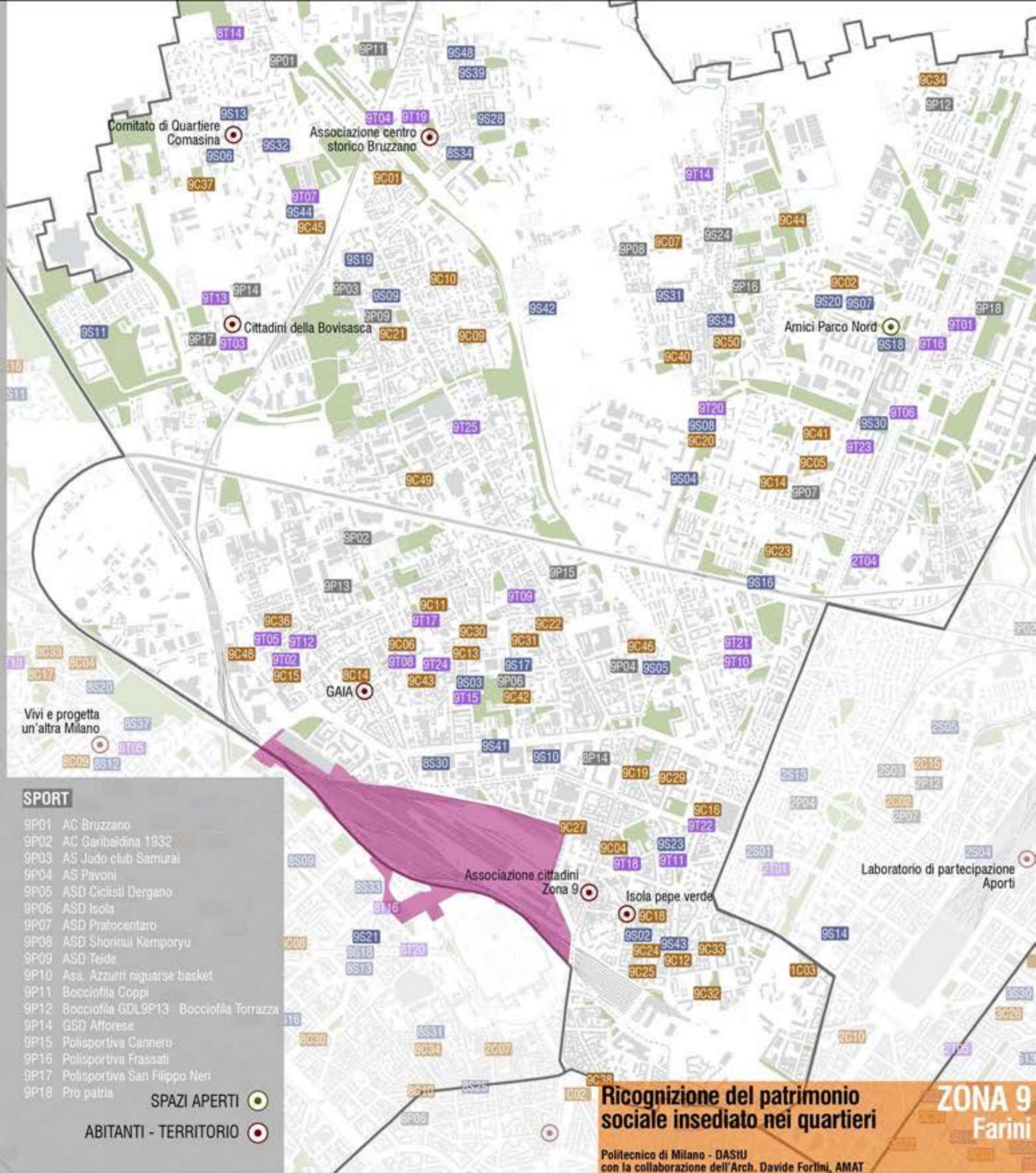
- 9T13 Coro donizetti la banda di affori
- 9T14 Coro voces amenaes
- 9T15 Dergano officina creativa
- 9T16 Effetto Larsen
- 9T17 Filodrammatico lucky star
- 9T18 Happy days
- 9T19 I prescelti di Dionisio
- 9T20 Laboratorio artistico società trasversali
- 9T21 Music time
- 9T22 Musicaingiooco
- 9T23 Teatrino al rovescio
- 9T24 Terra del fuoco
- 9T25 Thx 1138 amen prod

SPORT

- 9P01 AC Bruzzano
- 9P02 AC Garibaldina 1932
- 9P03 AS Judo club Samurai
- 9P04 AS Pavoni
- 9P05 ASD Ciclisti Dergano
- 9P06 ASD Isola
- 9P07 ASD Pratocentaro
- 9P08 ASD Shorinui Kemporyu
- 9P09 ASD Teide
- 9P10 Ass. Azzurri niguarze basket
- 9P11 Bocciofila Coppi
- 9P12 Bocciofila GDL9P13 Bocciofila Torrazza
- 9P14 GSD Afforese
- 9P15 Polisportiva Cannero
- 9P16 Polisportiva Frassati
- 9P17 Polisportiva San Filippo Neri
- 9P18 Pro patria

SPAZI APERTI

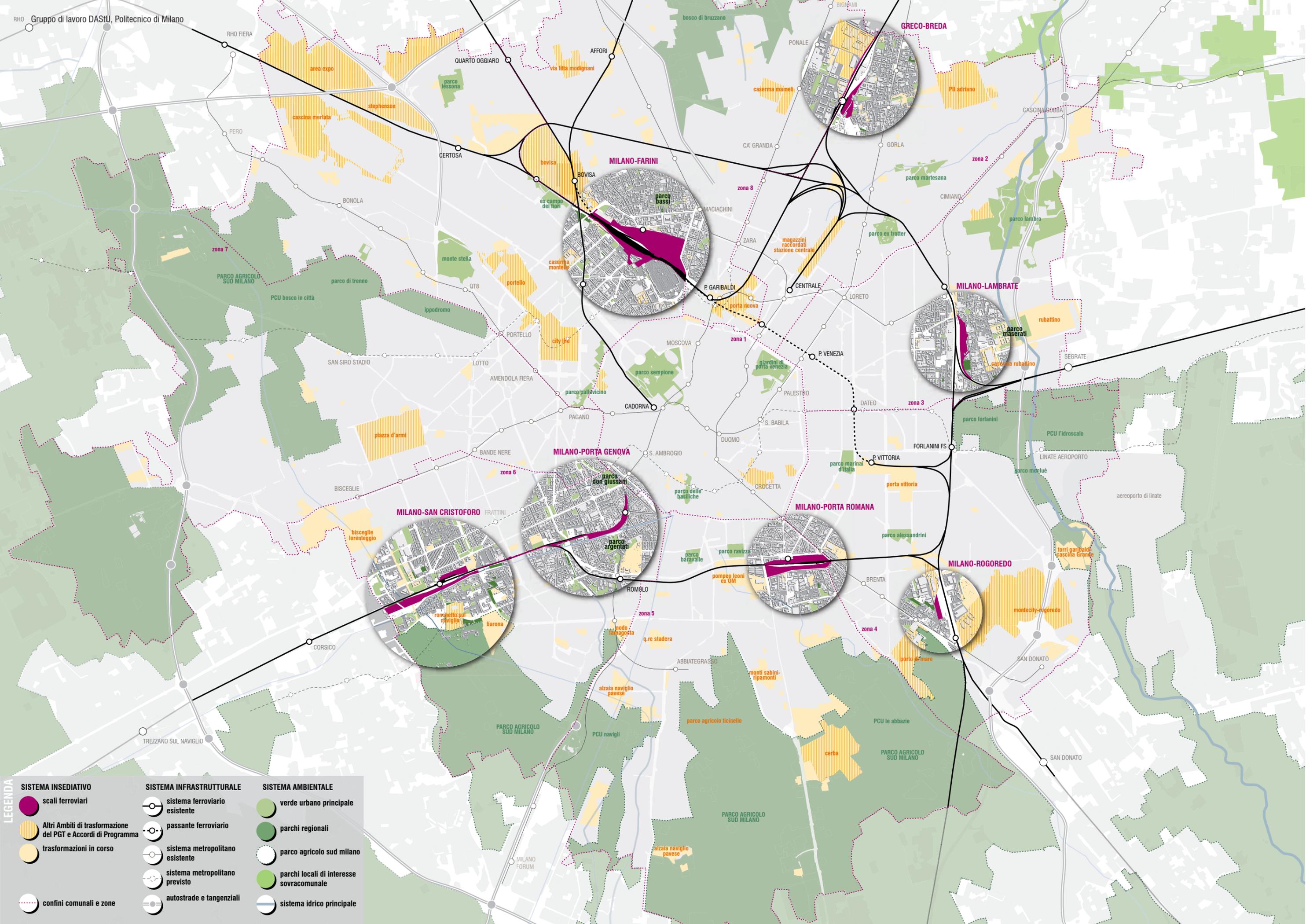
ABITANTI - TERRITORIO



Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri

ZONA 9 Farini

Politecnico di Milano - DASU
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT



LEGENDA

SISTEMA INSEDIATIVO	SISTEMA INFRASTRUTTURALE	SISTEMA AMBIENTALE
scali ferroviari	sistema ferroviario esistente	verde urbano principale
Altri Ambiti di trasformazione del PGT e Accordi di Programma	passante ferroviario	parchi regionali
trasformazioni in corso	sistema metropolitano esistente	parco agricolo sud milano
confini comunali e zone	sistema metropolitano previsto	parchi locali di interesse sovracomunale
	autostrade e tangenziali	sistema idrico principale

parte II
ESITI DELLA FASE DI ASCOLTO



Scalo Rogoredo

capitolo 4

RESTITUIRE LA COMPLESSITÀ DEGLI SCALI

La seconda parte del Report è interamente dedicata alla restituzione, scalo per scalo, degli esiti delle differenti fasi di ascolto che hanno messo in luce l'enorme potenziale delle trasformazioni previste, ma soprattutto la complessità dei temi e dei problemi da considerare e risolvere in fase di progettazione.

Si è deciso di affrontare questa parte descrivendo i singoli scali, o coppie degli stessi laddove presentassero delle continuità fisiche o tematiche, in due modi: una sezione descrittiva e una sezione interpretativa delle questioni sollevate dai Consigli di Zona e dai soggetti attivi sul territorio.

Nella prima sezione i testi scritti riprendono essenzialmente i 3 temi di indagine (spazi aperti, bordi e connessioni, servizi) con l'obiettivo di riorganizzare le questioni emerse per ognuno dei temi oggetto di incarico, preferendo una descrizione oggettiva e senza avere la pretesa di supportare idee o posizioni ma essenzialmente descrivendole nei modi e con la frequenza con cui sono state sollevate dai soggetti coinvolti.

Questa parte è accompagnata da piccole schematizzazioni che illustrano alcune questioni emblematiche di scala vasta (difficilmente rappresentabili su cartografie e rappresentazioni di dettaglio) o suggeriscono delle ipotesi progettuali per il nuovo ruolo che gli scali si prestano a rivestire in seguito alla loro trasformazione. A conclusione della prima sezione descrittiva è stata elaborata un'immagine di sintesi delle questioni. Uno

schema grafico composto di simboli ed enunciazioni che, ancora una volta, mettono in luce gli aspetti essenziali che per ognuno dei tre temi sono stati posti. In particolare sono state illustrate le proposte avanzate sia attraverso localizzazioni puntuali di nuove opere, funzioni o progetti, laddove i soggetti ne hanno indicato una precisa collocazione, sia attraverso idee meno definite che hanno però il pregio di offrire delle suggestioni interpretative della trasformazione dello scalo nel lungo periodo.

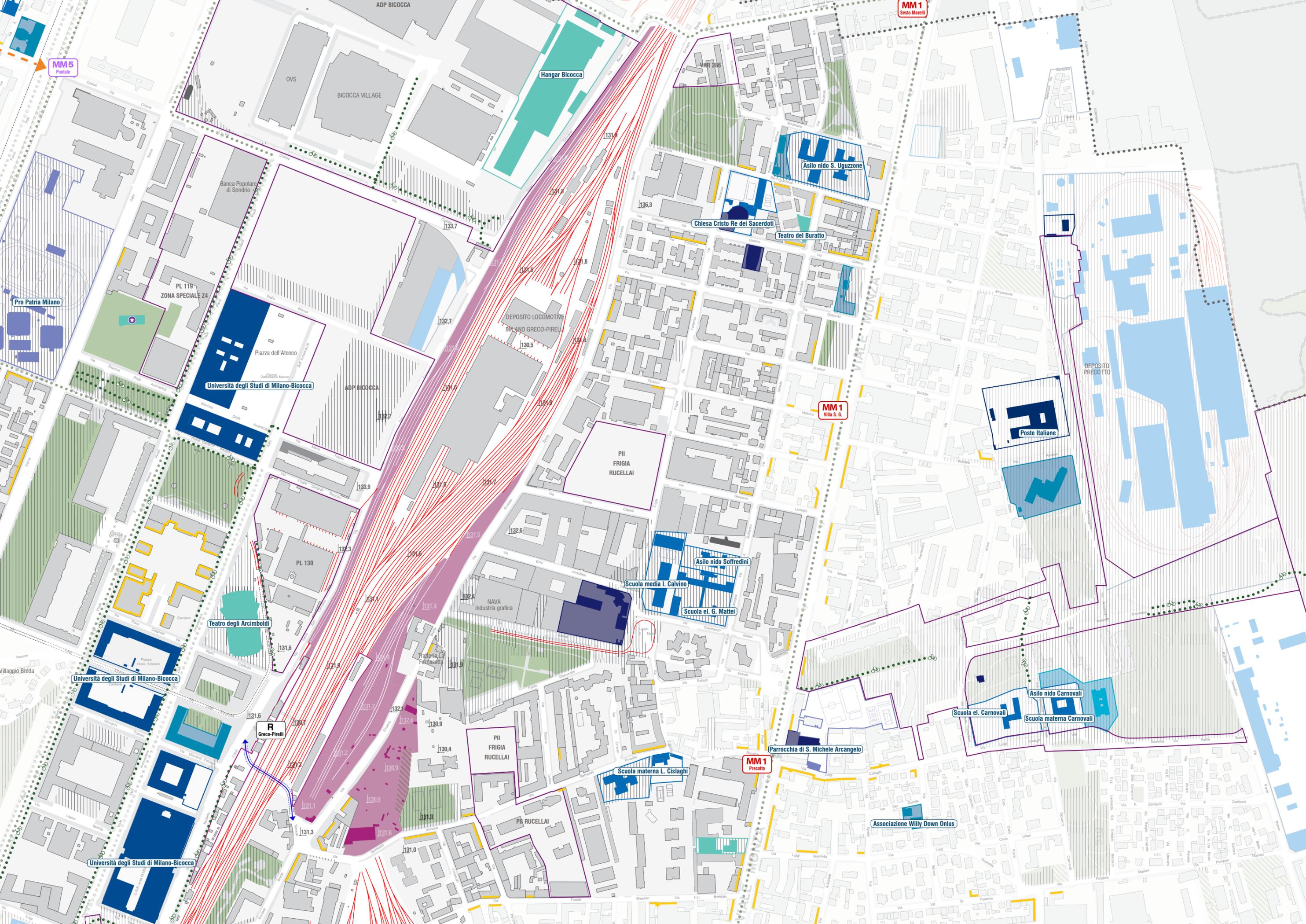
La seconda sezione ha la finalità di "interpretare" le questioni emerse durante le fasi di ascolto, evidenziando soprattutto le tematiche importanti rispetto alla natura e al ruolo dello scalo, nonché i temi che lo caratterizzano.

In questa parte si propone una lettura e una tematizzazione di come lo scalo è stato interpretato durante i momenti di ascolto con gli attori locali, non solo attraverso le questioni puntuali che lo caratterizzano, ma anche attraverso una interpretazione di carattere comprensivo e organico. Sono queste letture di sfondo che potrebbero restituire un ruolo e un significato più generale delle operazioni di trasformazione interne agli scali, sia in relazione ai tessuti di prossimità, sia in relazione al settore urbano in cui sono posizionate le aree e più in generale alla città nel suo insieme.

A conclusione di ogni scalo sono riportati sia i nodi e i temi emersi dall'ascolto dei Consigli di Zona, sia i verbali predisposti a seguito dell'incontro avuto con i soggetti

locali nei quali il contributo dato da ogni Associazione o Comitato partecipante è stato ripreso integralmente.

Infine, un elenco dei materiali consegnati durante o successivamente agli incontri da parte dei soggetti coinvolti, mette in luce il grande lavoro svolto o in corso da parte del mondo associazionistico rispetto a temi generali o problemi specifici di ogni zona in cui opera. Materiale che contribuisce ad arricchire le riflessioni sulla trasformazione degli scali ferroviari milanesi e che costituisce in ogni caso un grande supporto analitico e informativo da tenere in debita considerazione.



MM5
Pontale

MM1
Sesto Marelli

Hangar Bicocca

Asilo nido S. Uguzzone

Chiesa Cristo Re dei Sacerdoti

Teatro del Buratto

Pro Patria Milano

Università degli Studi di Milano-Bicocca

MM1
Vila S. G.

Poste Italiane

Asilo nido Soffredini

Scuola media I. Calvino

Scuola el. G. Mattei

Teatro degli Arcimboldi

Asilo nido Carnovali

Scuola el. Carnovali

Scuola materna Carnovali

Università degli Studi di Milano-Bicocca

R
Greco-Pirelli

Parrocchia di S. Michele Arcangelo

MM1
Precotto

Scuola materna L. Cislaghi

Associazione Willy Down Onlus

Università degli Studi di Milano-Bicocca

4.1 GRECO-BREDA

Lo scalo che si attesta sul borgo storico di Greco si inserisce in una parte di città che negli anni recenti è stata oggetto di una delle più potenti trasformazioni: il sistema della Bicocca, infatti, è uno dei capisaldi della nuova Milano che ha progressivamente trasformato le sue periferie industriali da città fabbrica in città dei servizi e della cultura.

Nella realtà storica il luogo su cui è depositato lo scalo riporta nella memoria degli abitanti ancora il nome di “quattro vie” poiché snodo tra i tracciati che portavano dalla città alla campagna (nord-sud) con il percorso est-ovest che connetteva i borghi di Precotto, Greco e Bicocca, inclusi nella città di Milano all’inizio del Novecento. Traccia di questa rilevanza del luogo è in qualche misura la permanenza del nucleo della Fornasetta sull’attuale via Breda, così come le residue testimonianze delle cascine localizzate più a sud nel nucleo Segnanino.

Oggi questa porzione di città ha quasi completamente perso le relazioni est-ovest, mantenute unicamente dagli attraversamenti viabilistici sui ponti di via Corsini e di via De Marchi, rispettivamente a nord e a sud dello scalo, anche se il primo permette il solo in ingresso verso Bicocca. Un sistema di attraversamento insufficiente per garantire un travaso verso l’Università e gli attrattori culturali di recente formazione come il teatro Arcimboldi, il Multisala e l’Hangar Bicocca, che risultano anche poco serviti dai mezzi pubblici.

In questo senso la stazione di Greco-Pirelli non ha

mai assunto un ruolo di fermata di interscambio per il trasporto locale, che in questa parte di città sembra non essere all’altezza della situazione, restando invece una fermata molto utilizzata per i pendolari che usano il treno per raggiungere la città dai comuni e dalle province limitrofe.

Inoltre, le due parti di città (quartieri Bicocca e Precotto) comunicano, per chi vuole attraversare la ferrovia a piedi o in bicicletta, solo attraverso il piccolo e poco attraente sottopasso che da via Breda porta in via Torcello, attraversando la stazione Greco-Pirelli. Tale attraversamento esclusivamente pedonale, compensa in parte la mancanza di attraversamenti ciclabili sui due ponti a nord e sud dello scalo.

Nella zona di Bicocca, nell’area prossima alla stazione, stanno per definirsi alcuni programmi di riqualificazione degli spazi dedicati alla pedonalità, con oneri derivanti da un intervento edilizio sanitario programmato e non più realizzato, che trovano uno “sfondo” nel muro di cinta della ferrovia, a est del quale si trovano parte delle aree da riqualificare. Questi interventi migliorativi della scarsa condizione di pedonalità in prossimità dell’area dello scalo potranno essere integrati dalla riqualificazione di quest’ultimo.

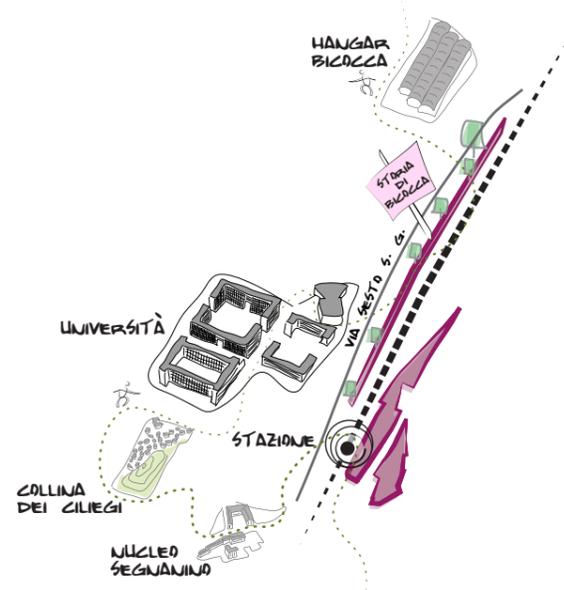
Le dinamiche degli insediamenti residenziali hanno visto nel tempo rafforzarsi l’asse di via Rucellai, con importanti interventi di recupero di aree produttive, e la definizione di qualche sistema di spazio pubblico a verde, che però

non garantisce a questa parte di quartiere un’adeguata dotazione di spazi aperti, anche per la mancata realizzazione di alcuni servizi di base previsti.

La zona di Precotto per sua natura gravita su viale Monza, un asse consolidato in termini di infrastrutture per la mobilità (vista la presenza della MM1) e di attrezzature e funzioni di uso pubblico (negozi, attività, servizi). Un asse che potrebbe diventare un attrattore interessante da raggiungere anche per coloro che risiedono nel quartiere della Bicocca qualora l’asse ferroviario non rappresentasse più una barriera almeno dal punto di vista dell’attraversabilità. In questo senso sembra che la realizzazione del sistema di trasporto del tram linea 7 non abbia totalmente risolto questa separazione tra i due quartieri storici. La trasformazione dello scalo potrebbe essere l’occasione per avviare questo processo di ricucitura.

Lo snodo dello scalo potrebbe stabilire, infine, delle relazioni anche a scala vasta dal punto di vista dei sistemi verdi. In particolare, con la porzione a sud della città sarebbero possibili connessioni con il sistema della Martesana e attraverso questa con altri sistemi verdi più a est; mentre in direzione nord ovest, lo scalo farebbe da tramite per le connessioni verso il Parco Nord.

LO SCALO È UN MODO
PER REALIZZARE UN
PERCORSO TEMATICO IN
GRADO DI RACCONTARE
LA STORIA DI BICOCCA E
DI CONNETTERE SPAZI E
SERVIZI?



Bordi e connessioni

Creazione di nuove connessioni e relazioni tra i quartieri BicoCCA e Precotto

Disteso in senso nord sud lungo la via Ernesto Breda, l'antica via romana che collegava Milano a Monza, e lungo la linea ferroviaria Milano-Monza, il primo tracciato importante realizzato in Italia nell'Ottocento, lo scalo di Greco assume la forma di un fuso che dalla stazione di BicoCCA (Greco-Breda) raggiunge i confini comunali del territorio di Sesto San Giovanni. Lo scalo acuisce la cesura creata storicamente dalla ferrovia fra il quartiere di Precotto ad est, ricco di servizi e attività e ben integrato con il sistema metropolitano per la presenza di viale Monza e della metropolitana M1, con i quartieri ad ovest come BicoCCA cresciuta ai margini all'antico Borgo Segnanino e lo storico quartiere Niguarda.

Per queste ragioni la maggior parte degli interlocutori e lo stesso Consiglio di Zona 2 evidenziano l'esigenza di migliorare e rafforzare le connessioni, fino ad immaginare un nuovo collegamento viabilistico all'altezza della stazione di Greco-Breda (valutabili sia soluzioni in sottopasso che in sovrappasso). Attualmente, a soddisfare le connessioni tra i due quartieri e in particolare i commegamenti tra le linee della metropolitana esiste solo la linea tramviaria n. 7. Si propone di affrontare e superare i problemi di sicurezza dell'attuale piccolo e poco attraente sottopasso pedonale, integrando la funzione di collegamento con quella di servizi al quartiere,

soprattutto di tipo commerciale. In questo modo, e con una segnalazione più efficiente, si potrebbe agevolare anche il raggiungimento del Centro Terapeutico e riabilitativo semiresidenziale di neuropsichiatria infantile di via Rucellai. Generalmente, la discussione attorno al tema delle connessioni ha evidenziato l'opportunità di interventi plurimi sull'assetto esistente volti a integrare e ricucire i quartieri.

Potenziamento della mobilità dolce, miglioramento dell'accessibilità carrabile e del trasporto pubblico

Molta attenzione dovrebbe essere posta al miglioramento della mobilità dolce, a carattere ciclopedonale, che rappresenta un'auspicabile alternativa al traffico veicolare anche per l'accesso alla linea M1 ma anche per aumentare le connessioni est-ovest nelle zone a nord dello scalo. Si propone di rivedere la percorribilità ciclabile del Ponte Greco a sud dello scalo così da favorire la prosecuzione in Zona 2 dei numerosi itinerari ciclabili già presenti in Zona 9, alcuni provenienti direttamente dal Parco Nord, anche creando corridoi verdi di attraversamento della ferrovia.

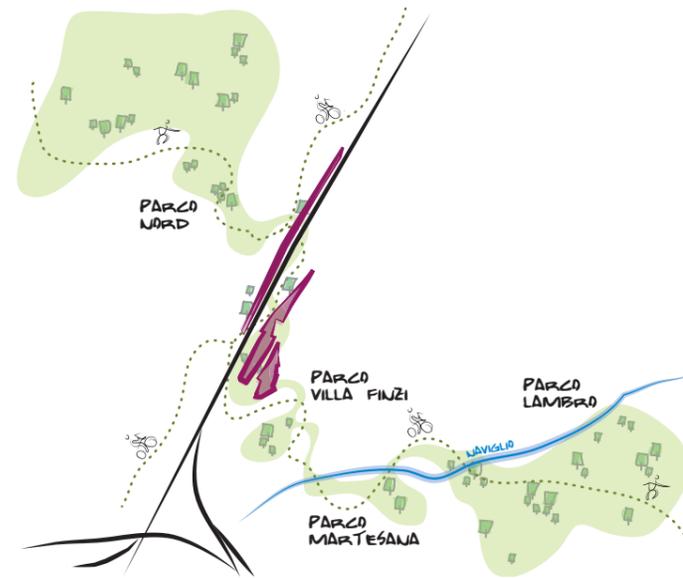
A questo si aggiunge la proposta di alcuni di potenziare i progetti in corso su via Sesto San Giovanni (sfruttando la lunga e stretta area di trasformazione ad ovest della ferrovia) con una passeggiata tematica che racconti la storia di BicoCCA.

Inoltre, viene posta attenzione sulla difficoltà di collegamenti ed attraversamenti veicolari in senso est

ovest. L'asse di via Breda, perpendicolare allo scalo, permette di dirigersi verso il nucleo di Precotto e viale Monza solo attraverso via Rucellai, che tuttavia deve essere decongestionata poiché insufficiente a garantire la necessaria fluidità e sicurezza.

Si propone una riprogettazione del Ponte Breda a nord che oggi è transitabile esclusivamente in un solo senso di marcia da est verso ovest (cioè da Sesto San Giovanni verso BicoCCA): l'intervento dovrebbe consentire entrambe le direzioni di marcia, creando corsie preferenziali almeno per il trasporto pubblico locale. In conclusione, alcuni hanno sollecitato che le azioni di miglioramento delle connessioni, che interessano parti di città a confine, vengano condivise anche con gli altri enti e in particolare con il Comune di Sesto San Giovanni.

Sono emerse anche proposte complementari e talora alternative relativamente alla riqualificazione di via Breda. Alcuni interlocutori propongono di utilizzare la trasformazione dello scalo per risolvere problemi di strozzatura e potenziare i nodi con nuove rotatorie; altri, invece, chiedono di dedicare via Sesto San Giovanni al trasporto pubblico locale, per sgravare via Breda almeno di questo traffico. Tutti concordano sulla necessità di prevedere, infine, una bretella, interna allo scalo, che depotenzi via Breda a zona 30 (km/h) nel tratto di attraversamento di uno dei luoghi storici della Zona 2 (zona Fornasetta) e in prossimità della località "quattro strade".



LO SCALO È UN'OCCASIONE PER CONNETTERE UN SISTEMA DI PARCHI A SCALA URBANA, DA PARCO NORD A PARCO LAMBRO ATTRAVERSO PARCO MARTESANA?

Formazione di nuovi fronti urbani e riuso degli immobili dismessi

In senso più generale, la trasformazione dello scalo potrebbe riconfigurare un fronte urbano nuovo, lungo via Breda, con il consolidamento della funzione residenziale, anche articolata in una gamma diversificata di offerta, purché non a libero mercato. Su questo tema specifico le opinioni divergono: per alcuni è importante potenziare il carattere di ricettività della zona, la specificità di città per gli studenti, nonché un'offerta di strutture per il soggiorno di breve e media durata (ostelli, alberghi diffusi, ecc...). Per altri, invece, l'occasione della trasformazione non può essere subordinata all'idea di realizzare abitazioni per studenti, cui invece potrebbe essere dedicato il recupero di edifici esistenti, eventualmente convertendo fabbricati produttivi dismessi (ex danza, "cubo delle ferrovie").

Spazi aperti

Lo spazio verde come elemento di connessione a scala territoriale

La posizione dello scalo di Greco si presenta ottimale per fungere da punto di contatto tra due sistemi verdi esistenti, entrambi dotati di percorsi ciclabili importanti per tracciati e dimensioni: a nord il Parco Nord e a sud est il Parco della Martesana fino a raggiungere il Parco Lambro. Questo sistema interconnesso di percorsi e di

verde andrebbe a costituire una connessione est ovest oggi mancante, che darebbe continuità al sistema del verde del nord Milano.

Si ritiene che gli spazi aperti debbano essere essenzialmente verdi: un verde che per evidenti ragioni di disposizione si sviluppa linearmente lungo la ferrovia integrando e allargando il percorso esistente. Per questo è opinione condivisa che il verde potrebbe avere la forma di una promenade, di una passeggiata. All'idea suggerita da alcuni di connettere aree verdi esistenti alla scala urbana (Parco Nord e Parco della Martesana), si può integrare la proposta di connessione anche con il più vicino Parco Finzi.

Risistemazione delle aree a verde e pedonali per la fruizione locale

In merito all'aspetto del verde, si sottolinea la volontà di fare in modo che il verde pubblico previsto con la trasformazione non ricada solo in aree marginali e di risulta, ma occupi un ruolo centrale nella progettazione dello spazio pubblico. La realizzazione della passeggiata tematica lungo la ferrovia (un margine di sezione non maggiore di 50 metri) potrebbe costituire l'elemento di connessione e un importante segno di riqualificazione paesaggistica di un ambito privo di verde, di messa in sicurezza di una strada di scorrimento oggi marginale.

Nonostante i molti progetti di trasformazione recenti (Bicocca, Breda, via Rucellai) il verde pubblico resta concentrato nelle grandi dotazioni del Parco Nord e

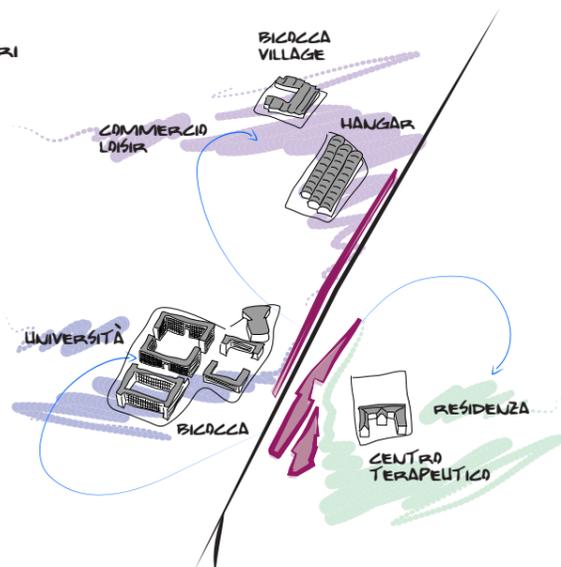
Parco della Martesana ma manca il verde di quartiere di prossimità. La percentuale di aree a verde pubblico nella zona è veramente bassa e quello previsto da alcune trasformazioni in itinere non basta a soddisfare tale mancanza.

Vi sono una serie di aree verdi di dimensioni limitate che potrebbero essere interconnesse nell'ambito di un progetto unitario di aree verdi che derivi dalla trasformazione dello scalo. In questo quadro occorre poi tutelare le funzioni qualificanti esistenti.

In particolare in via Rucellai 36, distante meno di 300 metri da via Breda dove esiste un piano di riconversione, è attivo da circa sei mesi il Centro Terapeutico e Riabilitativo Semiresidenziale di Neuropsichiatria Infantile. Il centro opera in convenzione con la ASL e svolge un servizio accreditato a favore di bambini dai 2 a 14 anni "autistici", provenienti al momento dalla Provincia di Milano, ma una volta a regime da tutto il territorio nazionale. Se il piano di riqualificazione dello scalo Greco-Breda sarà approvato e reso esecutivo, sarà utile tenere conto della presenza del Centro.

In prima istanza e senza pretesa di esaustività si potrebbe prevedere l'utilizzo di spazi a verde pubblico, anche per attività collaterali al servizio svolto dal Centro, e di cui i bambini assistiti possano godere (es.: frequentazione di orti urbani, spazi ludici, da concordare con il Centro stesso).

NUOVI SERVIZI PER I QUARTIERI
INTORNO ALLO SCALO.
QUALI RISPOSTE A BISOGNI
DIFFERENTI?



Servizi

Nuovi servizi per gli studenti

L'opportunità offerta dallo scalo di Greco è di rispondere ad un grande bisogno di spazi e attrezzature pubbliche attraverso un piccolo intervento. Elevata è la domanda di servizi per studenti e residenti nella parte del quartiere Bicocca e la necessità di articolare ulteriormente l'offerta nella parte di Precotto.

Per quanto riguarda i nuovi volumi edilizi che potranno essere realizzati nello scalo, si chiede di valutarne attentamente la caratterizzazione. L'eventuale realizzazione di nuova residenza libera con molta probabilità rimarrebbe invenduta a causa del perdurare della crisi immobiliare; si suggerisce, quindi, che tali volumi vengano destinati ad un mercato differente dove la domanda è ancora ampia: nuovi alloggi a canone sociale da affidare a Cooperative o, in alternativa, alloggi e servizi per gli studenti, veri fruitori della zona. Eventualmente è possibile realizzare tali strutture recuperando gli edifici esistenti, anche convertendo alla funzione residenziale i volumi produttivi dismessi potrebbe costituire una ulteriore possibilità.

Per il tema dei servizi si suggerisce che vengano finalizzati ad ampliare, sul versante est dello scalo, il tema della cultura e dello spettacolo reperendo nuovi spazi per realizzare concerti e spettacoli soprattutto per coinvolgere i giovani che gravitano nella zona e preferibilmente da

collocare nella parte a nord dello scalo.

L'ospitalità rivolta agli studenti dovrebbe infine arricchirsi di servizi per lo svolgimento di attività ludiche e per lo svago, con particolare attenzione ai percorsi sportivi nel verde (anche connessi a quello urbano e di scala vasta).

Incremento delle attrezzature, degli spazi e dei servizi di base per gli abitanti

L'obiettivo di una maggior vitalità dell'area passa anche attraverso l'aumento del grado di sicurezza, così da renderla maggiormente appetibile anche di sera, soprattutto per i residenti. Non si dovrebbe infatti dimenticare che Bicocca è priva dei servizi di prima necessità per i numerosi abitanti arrivati negli ultimi anni.

I nuovi volumi edilizi dovrebbero prevedere innanzitutto il soddisfacimento di queste necessità attraverso la realizzazione di asili nido, scuole materne, ma anche di un piccolo ufficio postale e altri servizi di vicinato.

Sarebbe inoltre necessario che le aree di trasformazione accogliessero una biblioteca pubblica con spazi di socializzazione (un'ipotesi progettuale mai realizzata) che, attraverso un potenziato sistema di trasporto pubblico, potrebbe essere fruita anche dai residenti di Precotto risolvendo così una difficoltà che blocca la Zona 2 nella realizzazione di un analogo servizio. In merito alla localizzazione di una nuova biblioteca, il Consiglio di Zona 2 ha rilevato, invece, che questa sarebbe di maggiore utilità se fosse localizzata nel vicino quartiere

Adriano, oltre viale Monza, tutt'oggi sprovvisto di un servizio come questo.

Nella definizione dei volumi che andranno ad ospitare i servizi si chiede che venga data priorità al recupero di vecchi edifici (ex Danza, per esempio) per attività artigianali di vicinato (ciclofficina, sull'esempio di quanto realizzato al quartiere Isola nella stecca degli artigiani).

Nelle aree intorno alla Fornasetta, invece, si potrebbe prevedere la riqualificazione e l'estensione degli orti urbani, soprattutto nelle aree prossime al quartiere Precotto.

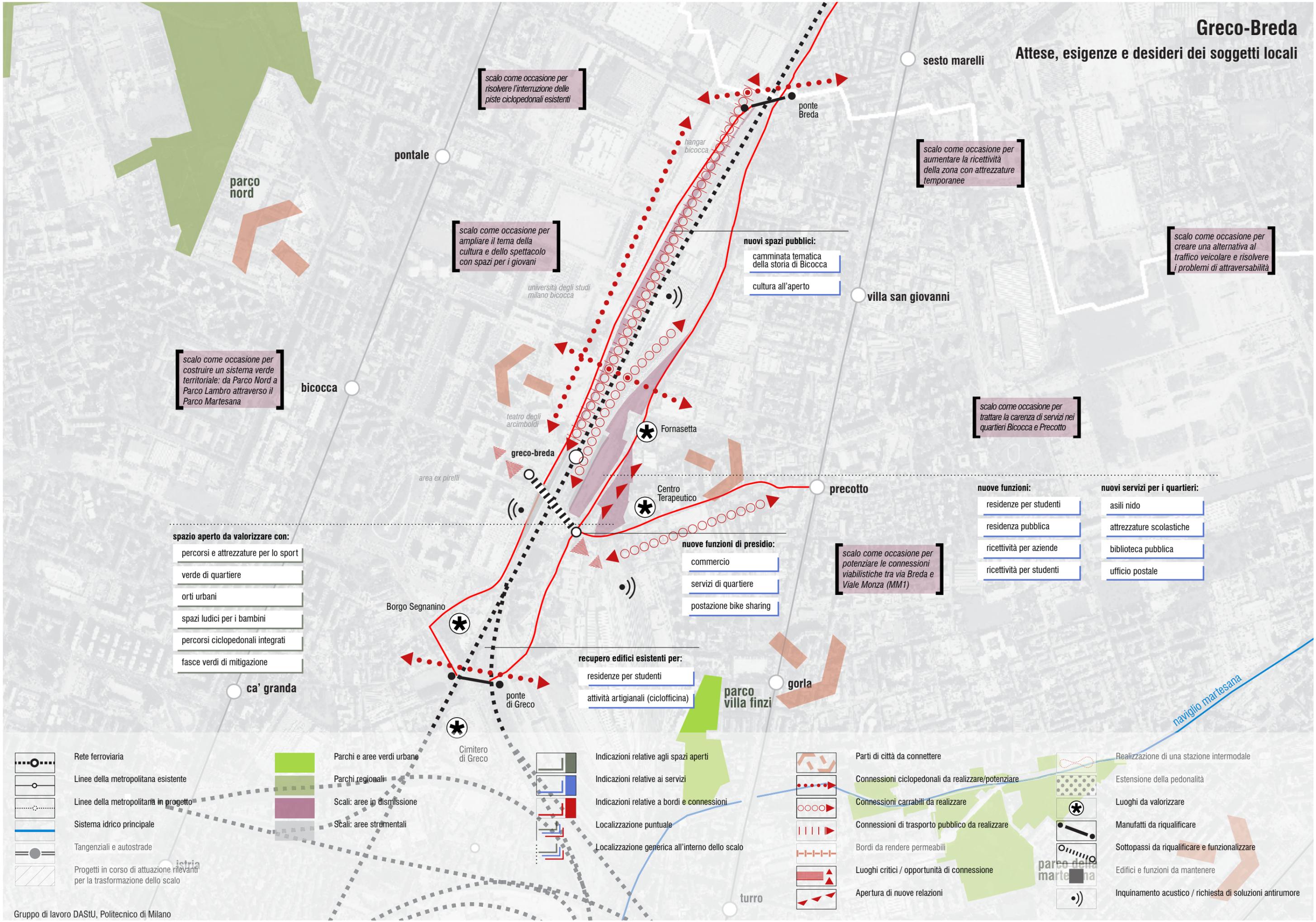
Localizzazione di servizi e attrezzature per le "popolazioni temporanee"

Per quanto riguarda il tema della stazione di Greco-Pirelli, essa rappresenta un servizio di scala metropolitana e non è invece usata dagli abitanti della zona come una stazione del trasporto pubblico urbano; per rafforzare la sua vocazione di nodo tra i quartieri Bicocca e Precotto si propone di migliorare la permeabilità dello scalo, con sottopassaggi che potrebbero essere arricchiti di funzioni che li rendano vivi e sicuri (negozi, attività ricettive, ecc...) durante tutto l'arco della giornata.

Per dare valore al ruolo di interscambio tra locale e sovralocale si evidenzia la necessità di considerare l'insediamento di nuovi "servizi per il viaggio". Questa è una zona molto frequentata da persone di passaggio (*city users*, pendolari, studenti, ecc...) che attribuiscono agli

spazi una condizione di temporaneità degli usi. Sarebbe necessario offrire anche a queste persone una serie di servizi che vanno dal semplice deposito bagagli o dalla postazione di bike sharing a vere e proprie strutture per il soggiorno di breve e media durata (ostelli, alberghi diffusi...). Tali dotazioni sarebbero ancora più utili se localizzate nella parte a sud dell'ambito di trasformazione.

Questi servizi potrebbero essere funzionali anche al carattere prevalentemente terziario della zona: esistono numerose aziende con uffici che giornalmente accolgono persone provenienti da altre parti d'Italia, d'Europa e del mondo che avrebbero necessità di soggiornare per brevi periodi in prossimità delle aziende. Analogo discorso per chi opera o assiste le persone degenti negli Ospedali presenti in zona.



scalo come occasione per risolvere l'interruzione delle piste ciclopedonali esistenti

scalo come occasione per aumentare la ricettività della zona con attrezzature temporanee

scalo come occasione per creare una alternativa al traffico veicolare e risolvere i problemi di attraversabilità

scalo come occasione per ampliare il tema della cultura e dello spettacolo con spazi per i giovani

scalo come occasione per costruire un sistema verde territoriale: da Parco Nord a Parco Lambro attraverso il Parco Martesana

scalo come occasione per trattare la carenza di servizi nei quartieri Bicocca e Precotto

scalo come occasione per potenziare le connessioni viabilistiche tra via Breda e Viale Monza (MM1)

- spazio aperto da valorizzare con:**
- percorsi e attrezzature per lo sport
 - verde di quartiere
 - orti urbani
 - spazi ludici per i bambini
 - percorsi ciclopedonali integrati
 - fasce verdi di mitigazione

- nuove funzioni di presidio:**
- commercio
 - servizi di quartiere
 - postazione bike sharing

- nuove funzioni:**
- residenze per studenti
 - residenza pubblica
 - ricettività per aziende
 - ricettività per studenti

- nuovi servizi per i quartieri:**
- asili nido
 - attrezzature scolastiche
 - biblioteca pubblica
 - ufficio postale

- recupero edifici esistenti per:**
- residenze per studenti
 - attività artigianali (ciclofficina)

- Rete ferroviaria
- Linee della metropolitana esistente
- Linee della metropolitana in progetto
- Sistema idrico principale
- Tangenziali e autostrade
- Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo

- Parchi e aree verdi urbane
- Parchi regionali
- Scali: aree in dismissione
- Scali: aree strumentali

- Indicazioni relative agli spazi aperti
- Indicazioni relative ai servizi
- Indicazioni relative a bordi e connessioni
- Localizzazione puntuale
- Localizzazione generica all'interno dello scalo

- Parti di città da connettere
- Connessioni ciclopedonali da realizzare/potenziare
- Connessioni carrabili da realizzare
- Connessioni di trasporto pubblico da realizzare
- Bordi da rendere permeabili
- Luoghi critici / opportunità di connessione
- Apertura di nuove relazioni

- Realizzazione di una stazione intermodale
- Estensione della pedonalità
- Luoghi da valorizzare
- Manufatti da riqualificare
- Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare
- Edifici e funzioni da mantenere
- Inquinamento acustico / richiesta di soluzioni antirumore

Prima interlocuzione con i Consigli di Zona 2 e 9



Principali temi e nodi emersi

1. Relazione con i quartieri Bicocca e Precotto, e con i servizi di base (istruzione e verde di quartiere)
2. Connessione con il sistema del verde a scala urbana (collegamenti con Parco Nord)
3. Valorizzazione e salvaguardia del borgo storico

Workshop | 30 ottobre 2013

DASTU, Politecnico di Milano - Via Bonardi, 3

Circolo ACLI Bicocca - Renzo Cislighi

- Storicamente la ferrovia è stata un elemento di divisione territoriale che ha limitato fortemente le relazioni tra i quartieri di Bicocca e Precotto. Ne è testimonianza il fatto che Circolo ACLI non conosca le necessità e le esigenze del quartiere Precotto. Chi vive nella "nuova Bicocca" interagisce molto di più con gli abitanti di Niguarda che con quelli più vicini di Precotto, proprio perché la ferrovia separa le due realtà. Se vi fosse la possibilità di superare questa barriera, con un sottopasso o sovrappasso, questa costituirebbe un ottimo servizio ai due quartieri.
- Il quartiere Precotto si relaziona con il sistema di Viale Monza, ricco di servizi e attività per i cittadini. Sarebbe interessante connettere i quartieri Bicocca e Precotto per permettere ai nuovi abitanti di Bicocca di raggiungere il sistema di servizi lungo Viale Monza. Si propone di realizzare una connessione all'altezza della stazione di Greco-Breda, per poi proseguire in direzione est e raggiungere Viale Monza.
- L'aumento delle connessioni fra Bicocca e Precotto deve contemplare anche un incremento delle connessioni viabilistiche oltre che pedonali, perché attualmente gli unici passaggi sono a nord con il Ponte Breda (che tra l'altro è anche a senso unico in direzione est-ovest), e a sud con il Ponte Greco che collega Via Breda a Via Melchiorre Gioia. Il sottopasso pedonale in corrispondenza della stazione presenta problemi di sicurezza.
- Si propone che nella lunga striscia di aree in trasformazione a ovest dello scalo (che prospettano su Via Sesto San Giovanni attualmente molto degradata) venga realizzata una passeggiata tematica che racconti la storia di Bicocca. In questo modo si creerebbe uno spazio per la cultura all'aperto. Occorrerà considerare il problema della successiva manutenzione di questi spazi.

Comitato per Milano Zona 9 - Elena Mantelli

- Il primo problema da risolvere con la trasformazione dello scalo è il traffico veicolare che attraversa in direzione nord-sud i quartieri di Bicocca e Precotto e parallelamente occorre prevedere nuovi attraversamenti della ferrovia. I due "punti imbuto" (i ponti a nord e a sud) dovrebbero infatti essere decongestionati (il Ponte Breda, ad esempio, oggi è a senso unico perché presenta problemi di carico). Sarebbe interessante creare delle corsie preferenziali per il trasporto pubblico locale. Corsie che ad esempio potrebbero essere sistemate nell'area in trasformazione lunga e stretta. In alternativa, si potrebbe anche utilizzare la fascia dei binari per il trasporto pubblico.
- Un secondo problema da risolvere è l'interruzione delle piste ciclo-pedonali. In Zona 9 vi sono numerose piste ciclabili, ma non consentono di attraversare il Ponte Breda. Si propone di integrare i percorsi ciclabili con il sistema del verde creando delle fasce di attraversamento della ferrovia. La posizione dello scalo di Greco si presenta ottimale per fungere da punto di contatto tra due sistemi verdi esistenti, entrambi dotati di rilevanti infrastrutture ciclabili: a nord il Parco Nord e a sud est il Parco della Martesana. Questo sistema interconnesso di percorsi e di verde andrebbe a costituire una prima parte del grande anello verde attorno alla città e compenserebbe la

carenza di verde alla scala locale.

- Il tema dei percorsi ciclopedonali, inoltre, è fondamentale anche per creare una alternativa al traffico veicolare. Ad esempio tutta la zona Bicocca è servita dal nuovo sistema della metropolitana MM5 (lilla), tuttavia chi deve raggiungere la vicina MM1 (rossa) deve necessariamente usare l'automobile. Bisognerebbe quindi creare dei tracciati di mobilità dolce che permettano il superamento della ferrovia e il raggiungimento della linea MM1 a est.
- Infine, per quanto riguarda il nuovo volume edilizio che dovrà essere realizzato, si ritiene debba esserne valutata la caratterizzazione. Se venisse realizzata della semplice residenza, è chiaro che questa rimarrà invenduta come sta accadendo a molte delle nuove abitazioni già costruite nella Bicocca (oggi svendute a prezzi nettamente inferiori rispetto alle iniziali attese degli operatori). Sarebbe più interessante offrire i nuovi volumi a chi utilizza questa parte di città, ovvero agli studenti. Realizzare degli alloggi e dei servizi per gli studenti sarebbe una soluzione alternativa alla residenza. Inoltre, non si dovrebbe dimenticare che Bicocca è priva dei servizi di prima necessità per i residenti. Quindi i nuovi volumi dovrebbero prevedere anche il soddisfacimento di queste necessità attraverso la realizzazione di asili nido, scuole materne, ma anche negozi, un piccolo ufficio postale e altri servizi di vicinato.

Comitato Quartiere Precotto - Riccardo Magni

- Il Comitato condivide quanto fatto emergere dalle associazioni che si sono espresse precedentemente: la ferrovia costituisce una barriera tra i due quartieri che sorgono ai bordi dello scalo. Per queste ragioni Precotto ha sempre intrattenuto più relazioni con i nuclei vicini a viale Monza (Villa San Giovanni, Gorla, Turro) che con il quartiere Bicocca. Gli abitanti di Precotto scavalcano la ferrovia solo per le funzioni territoriali: la memoria storica del cimitero di Greco, gli ospedali (Niguarda e CTO) e l'università. Se si procede con la riqualificazione dello scalo, l'obiettivo essenziale da perseguire è dunque la ricucitura e l'integrazione dei due quartieri.
- Il tema principale per questa trasformazione dovrà essere la viabilità. Venendo da Milano lungo via Breda si sbocca nel nulla. Per gli attraversamenti est ovest, via Rucellai che si immette in via Breda, è stretta e già molto trafficata. Occorre quindi decongestionare via Rucellai, innanzitutto, aprendo al doppio senso di marcia il ponte Breda a nord dello scalo.
- Necessariamente dovrebbe essere riqualificato anche il Ponte Greco a sud poiché, come già detto in precedenza, questi due ponti sono gli unici punti di contatto e attraversamento tra i due quartieri.
- Per quanto riguarda le trasformazioni delle aree dello scalo, si ritiene che si debbano prevedere interventi volti a riqualificare via Breda, ammettendo che in alcuni punti queste aree accolgano i potenziamenti dei nodi (spazi per le rotatorie), e ciclabili di attraversamento in direzione est ovest.
- Sarebbe inoltre necessario che le aree di trasformazione accogliessero: una biblioteca pubblica (tanto promessa dall'Amministrazione ma mai realizzata), degli orti urbani

(soprattutto nella parte a sud) ed eventualmente realizzare residenza pubblica da affidare a Cooperative.

- Inoltre, gli interventi di trasformazione dovrebbero provvedere a riqualificare anche il sottopasso pedonale esistente in prossimità della stazione ferroviaria, nonché a limitare il problema del rumore generato dal passaggio dei treni e dagli interventi di manutenzione notturna effettuati sui pendolini in un'area dello scalo (più a sud) che continuerà a rimanere attiva.
- Infine, è fondamentale provvedere anche alla valorizzazione del nucleo antico La Fornasetta e collegarlo al verde di quartiere esistente più a est.
- In via Rucellai 36, distante meno di 300 metri da via Breda, oggetto di piano di riconversione è attivo da circa 6 mesi il Centro Terapeutico e Riabilitativo Semiresidenziale di Neuropsichiatria Infantile. Il centro opera in convenzione con la ASL e svolge un servizio accreditato a favore di bambini da 2 a 14 anni "autistici" provenienti, al momento dalla Provincia di Milano, e a regime anche da tutto il territorio nazionale. Se il piano di riqualificazione dello scalo Greco-Breda sarà approvato e reso esecutivo, sarà utile tenere conto della presenza del Centro. In prima istanza e senza pretesa di esaustività si possono indicare le seguenti azioni da intraprendere:

- segnalare in corrispondenza della stazione ferroviaria Greco-Pirelli la presenza del Centro e fornire indicazioni rispetto a come raggiungerlo,
- favorire il suo raggiungimento dalla stazione, per coloro che dovessero utilizzare il servizio ferroviario, con un percorso anche pedonale,
- prevedere l'utilizzo di spazi a verde pubblico, anche per attività collaterali al servizio svolto dal Centro, e di cui i bambini assistiti possano godere (per esempio: frequentazione di orti urbani, spazi ludici, da concordare con il Centro stesso).

Legambiente - Giampaolo Artoni

- Si ritiene che gli spazi aperti debbano essere essenzialmente verdi: un verde che potrebbe avere la forma di una promenade, di una passeggiata, di un elemento di connessione. L'idea suggerita dal Comitato per Milano di Zona 9, ovvero quella di connettere aree verdi esistenti alla scala urbana (Parco Nord e Parco della Martesana), si può integrare la proposta di connessione anche con il più vicino Parco Finzi.
- Si ritiene importante sistemare anche la condizione di spontaneità che presentano gli orti esistenti in Via Breda. Riqualificando l'area dello scalo potrebbero essere risistemati anch'essi.
- Attualmente i quartieri esistenti affacciano lungo gli assi di Via Sesto San Giovanni e Via Breda: dei vuoti. La trasformazione dello scalo potrebbe permettere di riconfigurare un fronte urbano nuovo e ricostruire l'altro versante di Via Breda utilizzando degli edifici residenziali. Soprattutto per Via Sesto San Giovanni, la continuità dei fronti è fondamentale in direzione sud per andare a connettersi con il sistema del nucleo Fumagalli. Si invita a salvaguardare e valorizzare il vivaio Fumagalli. In adiacenza allo scalo è presente un grande

edificio in cemento armato, noto come "cubo delle ferrovie" che potrebbe essere riqualificato e rifunzionalizzato.

- Si ribadisce la necessità di incrementare la dotazione di servizi di base per i quartieri esistenti.
- Un aspetto da considerare sono anche i "servizi per il viaggio". Questa è una zona molto frequentata da persone di passaggio (city users, pendolari, studenti, ecc...) che attribuiscono agli spazi una condizione di temporaneità degli usi. Sarebbe necessario offrire anche a queste persone una serie di servizi che vanno dal semplice deposito bagagli o dalla postazione di bike sharing a vere e proprie strutture per il soggiorno di breve e media durata (ostelli, alberghi diffusi, ...). Tali dotazioni risulterebbero più utili se localizzate nella parte a sud dell'ambito di trasformazione.
- Infine, per quanto riguarda i servizi, può essere interessante finalizzarli ad ampliare il tema della cultura e dello spettacolo (Hangar Bicocca, teatro Arcimboldi, multisala) reperendo nuovi spazi per realizzare concerti, spettacoli, ... soprattutto per coinvolgere i giovani che gravitano nella zona (compresi gli studenti). Diversamente dai primi, questi servizi potrebbero caratterizzare la parte a nord della trasformazione.

Gruppo Mobilità Sostenibile Z2 - Pierluigi Bulgheroni

- La maggior parte dei temi è già stata ampiamente presentata. Si confermano e sottolineano alcuni elementi essenziali e indispensabili che dovranno essere considerati nella trasformazione. La previsione di un collegamento ciclopedonale in corrispondenza del ponte Breda, la presenza di orti urbani, la valorizzazione della Fornasetta (magari deviando il tracciato di via Breda), recupero di vecchi edifici (ex Danza, per esempio) per attività artigianali di vicinato (ciclofficina, sull'esempio di quanto realizzato al quartiere Isola, nella stecca degli artigiani).
- La previsione infrastrutturale della Gronda Nord (oggi cancellata) avrebbe risolto il problema viabilistico di quest'area così fortemente congestionata.

Comitato Quartiere Greco - Giuseppe Amato

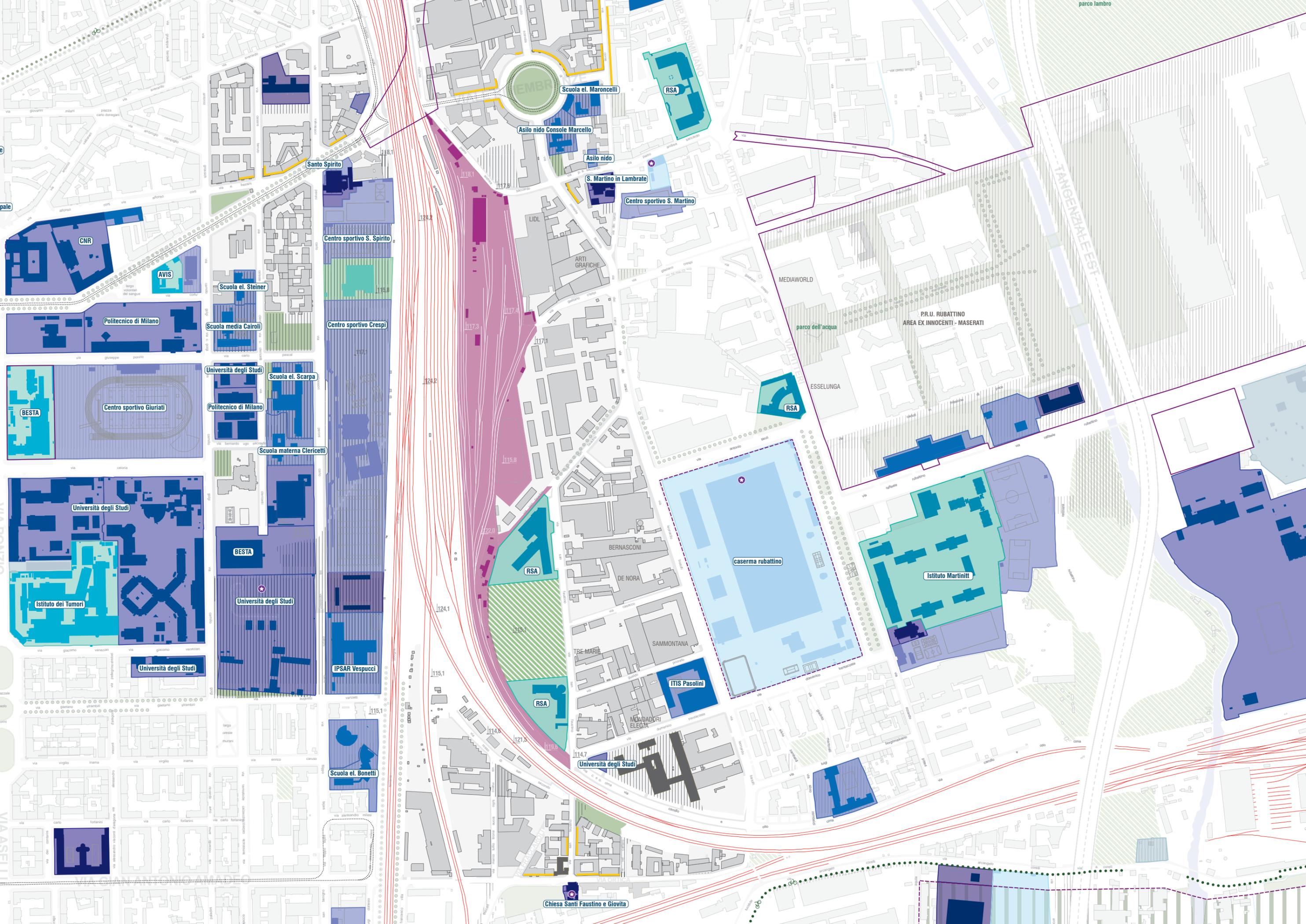
- Un breve excursus storico per rileggere la zona: via Breda è l'antica via romana che collegava Milano a Monza; la linea ferroviaria Milano-Monza ha costituito il primo tracciato realizzato in Italia; la località "quattro strade" è il punto in cui i tracciati storici si incrociavano e lì vicino c'è ancora la presenza de La Fornasetta (antico nucleo urbano) che dovrebbe essere vincolata. Inoltre, vi è ancora un nucleo sette-ottocentesco completamente integro, il Borgo Segnalino lungo via Cozzi, con la Villa San Pietro originaria del Settecento.
- L'ambito di trasformazione a sud dovrà necessariamente relazionarsi con Precotto.
- Via Breda è un asse fondamentale per le connessioni nord-sud della città eppure presenta delle strozzature da ripensare. Si condivide quindi l'idea di dedicare la via Sesto San Giovanni al trasporto pubblico locale per sgravare, almeno di questo traffico, la via Breda.
- Per quanto riguarda le piste ciclo-pedonali si ritiene che sia

effettivamente complicato realizzarle su viale Monza e per questo, in coerenza con l'ipotesi di realizzare una corsia preferenziale per il trasporto pubblico in via Sesto San Giovanni, questa potrebbe anche ospitare dei percorsi di mobilità dolce. Bisognerà pensare inoltre a degli attraversamenti dello scalo soprattutto nella parte a sud.

- Non si condivide l'idea di realizzare abitazioni per studenti. Queste, al massimo potrebbero essere realizzate recuperando edifici esistenti, anche convertendo alla funzione residenziale edifici produttivi dismessi. Non si vorrebbero neppure delle nuove residenze sul libero mercato, mentre vi è l'esigenza di servizi di prossimità (asili e scuole dell'obbligo).

4 Tunnel - Nino Strada

- Essenzialmente la trasformazione dello scalo dovrebbe puntare a due grandi obiettivi: aumentare la ricettività della zona e velocizzare le radiali che escono/entrano a Milano.
- Il carattere della zona oggi è prevalentemente terziario: esistono numerose aziende con tanti uffici che giornalmente accolgono persone provenienti da altre parti d'Italia, d'Europa e del mondo che avrebbero necessità di soggiornare per brevi periodi in prossimità delle aziende. Invece sono costrette a prenotare alberghi situati in altre parti della città. Si propone di realizzare strutture ricettive per queste persone, anche riutilizzando edifici esistenti.
- Un altro aspetto della ricettività che occorre considerare riguarda gli studenti: si dovrebbe innanzitutto pensare a offrire agli studenti attività ricreative e per lo svago, verde, percorsi ma anche attività per lo sport. L'obiettivo è rendere maggiormente appetibile la zona anche di sera.
- Un'ulteriore tema che risulta prioritario affrontare è l'accessibilità della zona. I quartieri contengono funzioni molto attrattive (ospedale, università, teatro) che necessitano anch'esse di attrezzature per soggiorni temporanei. Occorre inoltre migliorare l'accessibilità a questi luoghi lungo le vie radiali di ingresso a Milano.
- Infine si ritiene che per migliorare la permeabilità dello scalo, i sottopassaggi che verranno realizzati potrebbero arricchirsi di funzioni che li rendano vivi e più sicuri (negozi, attività, ...).



Scuola el. Maroncelli

RSA

Asilo nido Console Marcello

Asilo nido

S. Martino in Lambrate

Centro sportivo S. Martino

Santo Spirito

Centro sportivo S. Spirito

CNR

AVIS

Scuola el. Steiner

Scuola media Cairoli

Centro sportivo Crespi

Politecnico di Milano

BESTA

Centro sportivo Giurati

Università degli Studi

Scuola el. Scarpa

Politecnico di Milano

Scuola materna Clericetti

Università degli Studi

BESTA

Università degli Studi

RSA

caserma rubattino

Istituto Martinitt

Università degli Studi

BESTA

IPSAR Vespucci

RSA

ITIS Pasolini

Scuola el. Bonetti

Università degli Studi

Chiesa Santi Faustino e Giovita

TANGENZIALE EST

parco lambro

4.2 LAMBRATE

Lo scalo di Lambrate è inserito in una porzione di città che negli ultimi anni è stata oggetto di profonde trasformazioni; la città dell'auto (Maserati e Innocenti) che ha costruito l'identità "operaia" dello storico Comune di Lambrate (prima dell'annessione dei Corpi Santi al Comune di Milano) si è disgregata da tempo, così come le altri grandi manifatture presenti nella zona.

La nuova stazione, posizionata sul lato a est ma nella sostanza rivolta verso piazza Bottini, crea un ponte tra i due ambiti urbani, lasciando al quartiere storico di Lambrate uno spazio a parcheggio.

Lo scalo oggetto della valorizzazione risulta essere parte di un sistema di aree ancor oggi dismesse, grandi recinti vuoti, a cui nel tempo recente si sta cercando di dare una nuova caratterizzazione, anche in termini di disegno urbano: in generale favorendo il recupero attraverso l'insediamento di edilizia residenziale, con alcuni casi sperimentali (*co-housing* Lambretta), e con una specializzazione recente per i servizi delle residenze protette per la terza e quarta età. Una città contemporanea che ha fatto crescere di molto la popolazione insediata, in parte all'interno di interventi edilizi corredati dai servizi di base, ma sempre interessata ad accrescere lo stock di spazi e di luoghi pubblici. Esempi di tutto ciò, anche come elementi di necessaria relazione con il progetto di trasformazione dello scalo, sono l'avvenuto recupero del sito di Rubattino e il progetto (ancora da confermare) di riconversione funzionale della Caserma.

Una dinamica trasformativa che nella parte a nord est del quartiere oggi vede una tendenza all'occupazione degli spazi lasciati liberi dall'industria con le nuove professioni del design, sempre più interessate a costruire un sistema permanente di atelier e spazi espositivi (Fuorisalone Ventura).

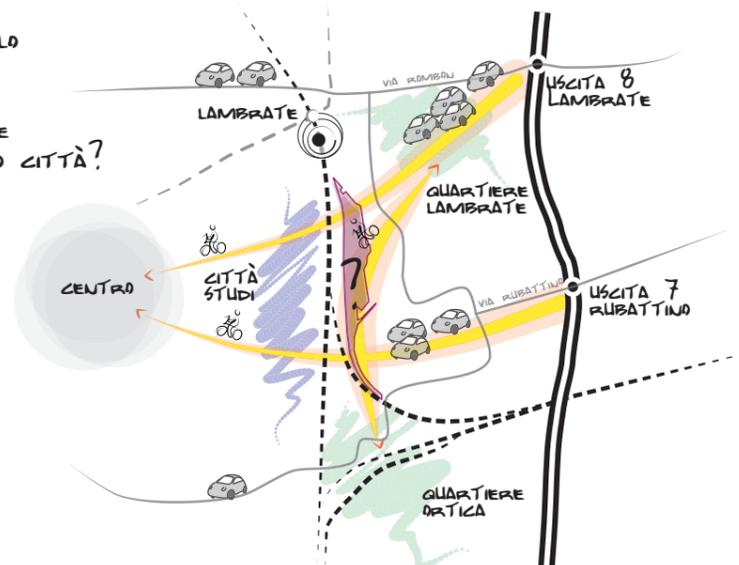
Il rilevato ferroviario rafforza una separazione del borgo di Lambrate dalla città, una separazione anche culturale dal quartiere di Città Studi che non è mai stato necessario sanare perché garantiva il mantenimento dell'identità locale. Il borgo aveva il suo centro nell'attuale via Conte Rosso, allora cuore del commercio e dello svago, che oggi si presenta come un sistema che stenta a riconoscere questa centralità pur rimanendo sede di associazioni, di movimenti culturali e del commercio. Una centralità non sostituita dal boulevard di recente ideazione all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana (PRU) Rubattino.

Oggi il baricentro del quartiere è poco o per nulla definito e lo scalo in dismissione è parte di questa incompiutezza; il recupero dello scalo e degli edifici che qui persistono in stato di abbandono potrebbero aiutare il ridisegno del quartiere. La riqualificazione dello scalo di Lambrate rappresenta l'occasione per affrontare il problema dell'assalto delle auto che uscite dalla tangenziale cercano un varco verso il centro città, difficilmente raggiungibile attraverso i mezzi pubblici, che in questa area si riducono ad un paio di linee di tram (capolinea

in piazza Rimembranze) e una di bus. Lo scalo oggetto di trasformazione assume oggi un ruolo di cuscinetto tra l'asfalto del sistema viario e il cemento del rilevato ferroviario. Un sistema ferroviario difficile da attraversare a causa delle differenti altezze del sedime ferroviario e l'insieme dei sottoservizi che fino ad ora hanno reso ardua ogni ipotesi di *by pass* in sotterranea dello stesso.

Lo scalo interagisce con Città Studi, caratterizzata da una maggior dinamicità anche abitativa (studenti, ricercatori, parenti dei degenti) e da una densità di servizi sportivi e culturali che fanno da collante con gli ambiti della ricerca di qualità (Politecnico e Istituto dei Tumori) e da filtro con la città "ricca". Ma anche la relazione con il quartiere Ortica attraverso alcune testimonianze storiche della residenza (case dei ferrovieri) e alcuni spazi pubblici verdi non utilizzati. Spazi verdi che sono residuo di un sistema ambientale la cui eccellenza è stata quella del fiume Lambro e delle sue aree di esondazione, nervatura di un sistema ambientale di area vasta (dal Parco Forlanini sino a quello di Monza) ma la cui relazione con il quartiere si è andata a sfilacciare sino a quasi a scomparire.

IN CHE MODO LO SCALO
DIVENTA OCCASIONE
PER MIGLIORARE
L'ATTRAVERSABILITÀ E
L'ACCESSO AL CENTRO CITTÀ?



Bordi e connessioni

Nuove relazioni tra gli storici quartieri Ortica e Lambrate

Il quartiere Lambrate risente di un consistente cambio di ruolo e prospettiva oltre che di densità abitativa, essendo ormai da tempo oggetto di numerose e progressive trasformazioni (PRU Rubattino e della zona di via Ventura, rifunzionalizzazione della Caserma, e altri Programmi Integrati di Intervento, PII, in corso).

Per questo motivo e per trovarsi come una delle porte di accesso a Milano dalla tangenziale est, sulle direttrici di via Rombon e via Rubattino, molti interlocutori locali chiedono una sollecita attenzione a risolvere le criticità della viabilità carrabile diretta verso il centro città, che oggi si trova instradata negli unici sottopassi a doppio senso di marcia di via Porpora e via Bassini o, in alternativa, al sistema di sensi unici di via San Faustino e via Ortica.

Il quartiere Ortica, invece, si presenta come una *enclave*, racchiusa tra i tre fasci ferroviari e il cavalcavia Buccari e sconta difficoltà di connessione sia con il quartiere Lambrate a nord, sia con Città Studi a ovest.

L'occasione di riprogettare le aree dello scalo ferroviario e di restituirle alla città viene intesa come opportunità per creare nuove connessioni (anche carrabili) fra i due quartieri e per favorirne lo scambio con la città consolidata ad ovest della ferrovia, a partire soprattutto dal potenziamento del trasporto pubblico locale.

Miglioramento della viabilità attraverso percorsi ciclabili, sottopassi o sovrappassi, prolungamenti viabilistici

C'è piena condivisione sulla necessità di realizzare una pista ciclabile che corra in direzione nord sud, che colleghi direttamente con la stazione FS e relativa stazione metropolitana.

La pista potrà correre anche in rilevato, ad un'altezza intermedia fra la quota di campagna e il profilo alto della massicciata ferroviaria, secondo un progetto infrastrutturale ed ambientale che si avvalga di terrapieni atti a mitigare l'impatto paesistico del muro della ferrovia. In questo modo si può dar luogo alla creazione di due assi verdi ciclabili, quasi paralleli, uno interno allo scalo e l'altro quale sistema di percorsi ciclopedonali che corrono lungo il Parco Lambro e il Parco Forlanini.

Per quanto riguarda i collegamenti in senso est ovest, gli interlocutori segnalano l'importanza di stabilire connessioni ciclopedonali e per flussi diversificati (includendo anche le moto) ma di considerare anche un eventuale passaggio carrabile. In particolare alcuni immaginano uno o più sottopassi (per la mobilità dolce), compreso quello di via Vallisneri (storica connessione tra Milano, in corrispondenza della "forcella" ed il nucleo di Lambrate nord). Nella progettazione di questi sottopassi occorre porre attenzione ai problemi di sicurezza prevedendovi un'appropriata localizzazione di funzioni che li rendano una vera e propria polarità.

Altri interlocutori invece, ricordando la presenza di un

elettrodotta interrato parallelo all'infrastruttura ferroviaria, pur ad una quota inferiore, ipotizzano solo una viabilità sopraelevata che prosegua in Città Studi sull'asse di via Pascal-via Ponzio (per quest'ultimo si chiede la riapertura al traffico veicolare). Infine i collegamenti del quartiere Ortica potrebbero essere migliorati da due interventi. Il primo prevede la prosecuzione di via Fraccaroli (oggi *cul de sac*) per congiungerla con via San Faustino, così da gestire più agevolmente il sistema dei sensi unici da via Amadeo verso il quartiere di Lambrate. In questo caso però la confluenza risulterebbe pericolosa in prossimità del sottopasso pedonale ferroviario esistente, oltre che posizionata sul sedime di un edificio ristrutturato di recente. Il secondo intervento prospettato riguarda una nuova connessione viabilistica appoggiata sulle via Vanzetti (ad ovest della ferrovia) e Rosso di San Secondo (ad est, nel quartiere Ortica). Anche in questo caso la presenza di un'attività di meccanico insediata di recente sotto le arcate ferroviarie potrebbe comportare difficoltà attuative.

Integrazione tra i quartieri favorendo la mixité

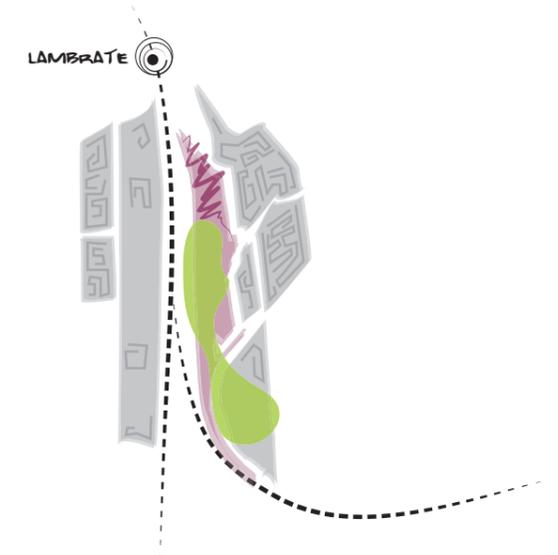
Sul tema del progetto insediativo, la maggior parte degli interlocutori chiede che venga garantita un'opportuna *mixité* sociale, onde evitare la formazione di quartieri ghetto e favorire la compresenza di gruppi sociali diversificati, che fruiscono di servizi residenziali a prezzi accessibili, inclusa una certa quota di popolazione universitaria.

Il Presidente della Commissione Urbanistica e Territorio



LO SCALO COME
OCCASIONE
PER REALIZZARE UN
PARCO E POSIZIONARE I
VOLUMI AI BORDI?

LO SCALO È UNA
OCCASIONE PER
CONNETTERE UN
SISTEMA DI PARCHI
A SCALA URBANA (DA
PARCO LAMBRO A
PARCO FORLANINI)?



avanza la proposta di concentrare l'edificabilità nella parte nord dello scalo, in prossimità con via Saccardo e con la stazione di Lambrate, utilizzando tipologie edilizie a torre, fino all'altezza massima consentita dalla presenza del vincolo aeroportuale: in questo modo ritiene di poter liberare per verde e funzioni sociali larga parte delle aree rimanenti. Altri invece, come gli abitanti del quartiere dei ferrovieri, sono preoccupati dalla localizzazione di edifici di grande altezza. Tutti però avanzano con forza la necessità che la riprogettazione tenga conto delle esigenze di aree verdi, spazi aperti e percorsi ciclopedonali e della ridefinizione urbana dei bordi.

Spazi aperti

Un sistema di spazi aperti che migliori le relazioni tra il centro città e l'est milanese

Dalla discussione non emerge l'idea di un grande parco unitario risolto dalle sole trasformazioni sullo scalo, anche in considerazione delle dimensioni dell'area, quanto invece indicazioni relative al sistema di spazi aperti che attraverso lo scalo ridisegnato e le aree attigue potrà riconfigurare profondamente il sistema delle relazioni urbane del quartiere di Lambrate e dell'est Milano. Lo spazio aperto dello scalo acquista valore se posto in relazione con le aree esistenti contigue e con il sistema degli spazi aperti di scala maggiore.

Le trasformazioni recenti hanno creato una potenziale

connessione tra il fiume Lambro, nuovi spazi verdi a ridosso del corso d'acqua, futuro parco che coinvolge gli edifici industriali oltre l'autostrada e da qui, attraverso le aree in corso di trasformazione fino allo scalo di Lambrate. È importante dunque che in prospettiva di una futura trasformazione dello scalo venga garantita la permeabilità verde tra le aree del PRU Rubattino (attraverso la piazza che affaccia su via Pitteri, tra gli edifici di Esselunga e MediaWorld), del PII San Faustino fino allo scalo.

Per rafforzare questa prospettiva è stata data particolare enfasi agli aspetti gestionali. Da alcuni anni la Provincia di Milano ha legato la promozione del Parco della Lambretta (il futuro parco sulle aree a est della tangenziale) ad una visione di scala metropolitana che trova nell'asse del Lambro il fulcro della connessione con un sistema agroforestale di interesse provinciale. Entro tale visione lo scalo Lambrate sarebbe il punto di collegamento tra il centro città e sistema dei parchi a est di Milano, una sequenza che collega da nord a sud il Parco Lambro, il Parco della Lambretta, il Parco Forlanini. Una connessione complessa ma perseguibile attraversando il quartiere Ortica.

Articolazione degli spazi aperti

Se nel disegno di trasformazione l'edificato non frammenta gli spazi aperti e non li interclude, questo può consentire una maggiore fruibilità del verde che potrebbe essere percorso da una rete ciclabile e pedonale che

connetterebbe i passaggi tra Città Studi e Lambrate oggi esistenti e quelli che possono essere riattivati (terminale di via Amadeo, terminale di via Sacco e Vanzetti). La proposta di utilizzare l'area dello scalo per costituire una sorta di gronda locale viabilistica e ciclopedonale che metta a sistema i sottopassi esistenti appare come un'alternativa possibile alla auspicata ma difficile costruzione di una nuova continuità viabilistica est ovest (come continuazione di Via Ponzio o di Via Pascal) e si concilia con la realizzazione di un sistema di spazi aperti prossimi agli edifici esistenti e con la conseguente collocazione dei nuovi edifici in una posizione prossima al rilevato ferroviario.

La continuità degli spazi aperti può essere garantita mantenendo una fascia verde continua longitudinale che si accosti all'area già oggi destinata a verde di pertinenza degli edifici attestati lungo via Crespi, così da evitare che i nuovi edifici (che sono stati immaginati come molto alti per ridurre la superficie coperta in rapporto con le quantità edilizie previste) incombono eccessivamente sul tessuto esistente.

Una questione specifica riguarda l'area di via San Faustino (una pertinenza indiretta con destinazione verde pubblico di progetto da PGT), che per dimensioni e collocazione partecipa al sistema degli spazi aperti che possono integrarsi intorno alla trasformazione dello scalo e che nel futuro deve mantenere il suo importante ruolo di spazio aperto.

Servizi

Consolidamento dei servizi di quartiere esistenti

Le trasformazioni recenti e quelle prossime già programmate (che dovrebbero tra l'altro avere maggiore condivisione tra i Comuni di Milano e Segrate) non hanno acuito la domanda di servizi di base per le nuove famiglie; i servizi previsti dal PRU Rubattino e ancora in corso di realizzazione (nido, scuola elementare e media ecc...) dovrebbero rispondere adeguatamente alla domanda del quartiere, per cui non si rileva la carenza di servizi nella zona ad eccezione di una farmacia. Occorrerà in ogni caso rivalutare il dimensionamento dei servizi presenti nella zona in funzione del nuovo carico insediativo generato dalla trasformazione dello scalo. Analoghe considerazioni per i servizi sportivi che, al netto di quanto presente nell'area di città studi, dovrebbero essere potenziati nel completamento dei programmi di recupero.

Ampliamento dell'offerta di spazi aperti fruibili: mercati, sport, luoghi di incontro e "conoscenza"

Sarebbe utile per il vivere quotidiano dedicare un'area al mercato settimanale (preferibilmente nella giornata di sabato): a questa area si propone sia affiancato un sistema per la valorizzazione commerciale dei prodotti agricoli di prossimità. La vitalità sociale del quartiere indirizza invece la domanda di nuovi servizi verso spazi che possano garantire e favorire il coinvolgimento dei cittadini (partecipazione) nelle scelte di trasformazione urbana:

occorre per questo trovare un posto all'interno dello scalo, prima dell'attuazione del processo di trasformazione, in cui i cittadini possano trovarsi ed esprimersi, una sorta di "casa del progetto" che sia attiva lungo tutto il processo di trasformazione e poi perduri nel tempo. Questa "casa del progetto" dovrebbe essere intesa anche come "atto fondativo" dei nuovi processi di trasformazione urbana, per generare una nuova coesione e collaborazione tra l'Amministrazione e i cittadini. La vicinanza con sistemi ambientali forti porta ad evidenziare anche la necessità di prevedere, all'interno della "casa del progetto", uno spazio di formazione e informazione sulle tematiche ambientali. Nello stesso luogo occorre inoltre prevedere degli spazi che consentano alle associazioni di vivere e di incontrarsi. Un luogo di socialità aperto per cui molti hanno condiviso la proposta di dedicare uno spazio nello scalo alla realizzazione di una "casa delle associazioni".

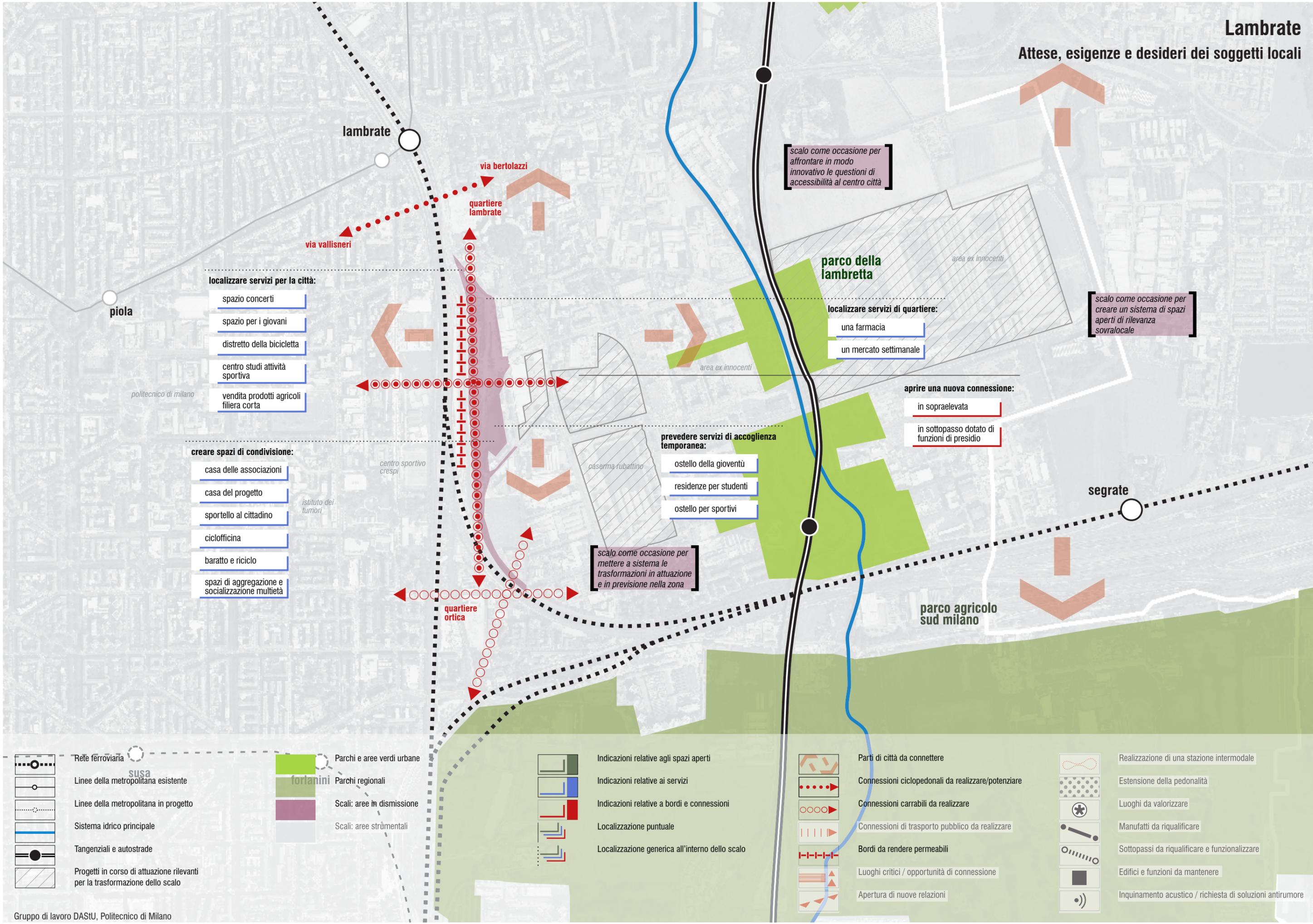
Incremento della dotazione di spazi e funzioni con finalità associative e aggregative

La domanda di occasioni di socializzazione multi-età si accompagna alla proposta di apertura di un CAG (Centro di Aggregazione Giovanile), mancante in quartiere, per unire il sociale e lo sport al fine di combattere con più armi la dispersione scolastica e sportiva giovanile ed aumentare lo spirito di aggregazione ed integrazione. Questi nuovi servizi aggregativi devono essere posti in connessione con i centri sportivi. In particolare si evidenzia la necessità del recupero della piscina Ponzio a favore dei cittadini

residenti e come completamento del sistema dello spazio sportivo che fa capo al campo Giuriati. La duplicità del carattere delle aree ad est ed ovest del rilevato ferroviario porta a proporre, anche per trasferire quote di popolazione giovane in Lambrate, di insediare un ostello e residenze per studenti, rispondendo alle esigenze di Città Studi. Solo in questo modo è possibile mantenere vitale lo scalo in seguito alla trasformazione. I nuovi volumi edilizi dovranno mantenere una coerenza con il tessuto urbano esistente rispettando le altezze del contesto. Un nuovo servizio che potrebbe affiancarsi alla stazione è quello di una ciclofficina, in considerazione anche del ruolo che la zona sta assumendo nella promozione delle due ruote e del crescente uso che ne fanno i giovani.

Realizzazione di nuove attrezzature ricettive legate alle centralità esistenti

L'area ad ovest dello scalo ospita alcune delle grandi centralità della zona: il centro sportivo Crespi, la scuola alberghiera Vespucci, la biblioteca Valvassori Peroni, l'Università degli Studi di Milano e il Politecnico di Milano. La trasformazione dello scalo deve rispondere a esigenze e domande poste da queste centralità, ad esempio offrendo nuove funzioni legate alla temporaneità dell'uso di queste centralità. Si suggerisce in questo senso la realizzazione di un ostello per gli sportivi, ovvero una residenza temporanea legata a eventi sportivi, ma anche ad altre manifestazioni se necessario, da dare eventualmente in gestione ai centri sportivi o alla scuola alberghiera.



localizzare servizi per la città:

- spazio concerti
- spazio per i giovani
- distretto della bicicletta
- centro studi attività sportiva
- vendita prodotti agricoli filiera corta

creare spazi di condivisione:

- casa delle associazioni
- casa del progetto
- sportello al cittadino
- ciclofficina
- baratto e riciclo
- spazi di aggregazione e socializzazione multietà

scalo come occasione per affrontare in modo innovativo le questioni di accessibilità al centro città

scalo come occasione per creare un sistema di spazi aperti di rilevanza sovralocale

scalo come occasione per mettere a sistema le trasformazioni in attuazione e in previsione nella zona

localizzare servizi di quartiere:

- una farmacia
- un mercato settimanale

aprire una nuova connessione:

- in sopraelevata
- in sottopasso dotato di funzioni di presidio

prevedere servizi di accoglienza temporanea:

- ostello della gioventù
- residenze per studenti
- ostello per sportivi

Rete ferroviaria

- Linee della metropolitana esistente
- Linee della metropolitana in progetto
- Sistema idrico principale
- Tangenziali e autostrade
- Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo

Parchi e aree verdi urbane

- Parchi e aree verdi urbane
- Parchi regionali
- Scali: aree in dismissione
- Scali: aree strumentali

Indicazioni relative agli spazi aperti

- Indicazioni relative agli spazi aperti
- Indicazioni relative ai servizi
- Indicazioni relative a bordi e connessioni
- Localizzazione puntuale
- Localizzazione generica all'interno dello scalo

Parti di città da connettere

- Connessioni ciclopedonali da realizzare/potenziare
- Connessioni carrabili da realizzare
- Connessioni di trasporto pubblico da realizzare
- Bordi da rendere permeabili
- Luoghi critici / opportunità di connessione
- Apertura di nuove relazioni

Realizzazione di una stazione intermodale

- Estensione della pedonalità
- Luoghi da valorizzare
- Manufatti da riqualificare
- Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare
- Edifici e funzioni da mantenere
- Inquinamento acustico / richiesta di soluzioni antirumore

Prima interlocuzione con il Consiglio di Zona 3



Principali temi e nodi emersi

1. Attraversamento nord-sud
2. Relazioni est-ovest tra diverse parti di città
3. Lo spazio verde di via San Faustino
4. Relazioni con i progetti limitrofi (sinergie)
5. Edilizia residenziale a servizio delle funzioni esistenti nel contesto (per esempio, università, istituti di cura, centri sportivi, etc.)

Workshop | 6 novembre 2013

Consiglio di Zona 3 - Via Sansovino, 9

Associazione Ai-Cher

- Il coinvolgimento dei cittadini (la partecipazione) nelle scelte di trasformazione urbana è una novità importante: occorre per questo trovare un posto all'interno dello scalo, prima dell'attuazione del processo di trasformazione, in cui i cittadini possano trovarsi ed esprimersi. Una sorta di "casa del progetto" che sia attiva lungo tutto il processo di trasformazione e perduri nel tempo.

Associazione Vivi Rubattino - Dario Monzio Compagnoni

- L'associazione è nata con lo scopo di rendere fruibili gli spazi aperti sorti contestualmente al processo di trasformazione urbana generato dal PRU Rubattino. Gli spazi aperti nello scalo non devono essere semplicemente attrezzati, occorre che vengano resi fruibili anche attraverso l'organizzazione di attività. Se nel disegno di trasformazione l'edificato non frammenta gli spazi aperti e non li interclude, questo può consentire una maggiore fruibilità del verde. Gli spazi verdi devono essere aperti, visibili e fruibili e devono costruire sistemi di relazione. Il verde non deve essere parcellizzato, deve essere di grande dimensioni.
- Si suggerisce di mantenere una permeabilità verde tra PRU Rubattino (attraverso la piazza che affaccia su via Pitteri, tra Esselunga e MediaWorld), PII San Faustino e ATU scalo Lambrate.
- Occorre prevedere degli spazi che consentano alle associazioni di vivere e di incontrarsi, un luogo di socialità aperto. Si condivide la proposta dedicare uno spazio nello scalo a "casa delle associazioni".
- I servizi previsti dal PRU Rubattino e ancora in corso di realizzazione (nido, scuola elementare e media ecc...) dovrebbero rispondere alla domanda di servizi del quartiere, per cui non si rileva la carenza di servizi nella zona ad eccezione di una farmacia. Occorrerà poi rivalutare il dimensionamento dei servizi presenti nella zona in funzione del nuovo carico insediativo generato dall'ATU.

Laboratorio di democrazia partecipata - Sergio De La Pierre, Attilia Cozzaglio

- Il laboratorio è stato istituito poco più di un anno fa presso la sede ACLI di Lambrate. Attraverso una prima attività del laboratorio ("camminata di quartiere") sono emersi alcuni bisogni: il bisogno di spazi di aggregazione, momenti di socializzazione multi-età; il bisogno di sicurezza specialmente nell'area del PRU Rubattino.
- Il Laboratorio porta l'esempio di un'esperienza fatta in Zona 2, attorno al rilevato ferroviario (Stazione Centrale): il gruppo di lavoro Ferrante-Aporti-San Martino ha coinvolto la cittadinanza in tre grandi assemblee che hanno raccolto oltre 150 persone ciascuna. Grandi Stazioni ha destinato prima dell'avvio del processo di trasformazione un magazzino di sua proprietà a luogo di aggregazione, trasferendolo al Comune il quale lo ha dato in uso per questa attività (inizialmente concentrata in

alcune giornate e successivamente diventerà luogo permanente adibito a questa funzione).

- Si rileva una grande separazione tra i quartieri: una pista ciclabile che corra lungo il rilevato potrebbe stabilire nuove connessioni tra i quartieri Lambrate e Ortica.
- Si condivide l'ipotesi suggerita dall'Associazione Ai-Cher di realizzare una "Casa del progetto".

Comitato per Milano Zona 3

- Nel 2010 nasceva un Comitato di opposizione alla previsione di realizzare in zona uno studentato in un edificio alto 16 piani (noto come ecomostro). Il Comitato riuniva oltre 1.500 residenti. I membri di questo Comitato sono in parte successivamente confluiti nel Comitato per Milano di Zona 3.
- L'ATU Lambrate è luogo di connessione nord-sud tra i quartieri storici di Lambrate e Ortica, al cui interno possono essere previsti edifici destinati agli studenti, in manufatti edilizi coerenti con il tessuto esistente (rispettando le altezze del contesto).
- Occorre risolvere le connessioni viabilistiche problematiche in cui versa il quartiere Ortica.
- Si segnala l'importanza di stabilire connessioni, sia carrabili sia ciclo pedonali, est ovest tra i quartieri a est del rilevato ferroviario e Città Studi.

Associazione Metrobosco - Parco della Lambretta - Cesare Monti

- L'associazione aderiva a un progetto provinciale di istituzione del Parco della Lambretta. L'associazione persegue obiettivi di unione tra Parco Lambro, istituendo Parco della Lambretta e Parco Forlanini. La connessione con il Parco Forlanini è complessa, ma perseguibile attraversando il quartiere Ortica.
- L'attraversamento della ferrovia rappresenta un problema: in sotterraneo non è possibile prevedere connessioni tra la città a ovest e quella ad est del rilevato per la presenza, in corrispondenza della ferrovia, di un grande metanodotto. Per questa ragione è possibile prevedere una connessione est-ovest solo in sopraelevata e questa connessione dovrà essere sia carrabile che ciclopedonale, ipotizzando la riapertura alle auto di via Pascal/via Ponzio.
- Occorre mitigare il muro della ferrovia, realizzando ad esempio dei terrapieni che degradano verso i bordi dello scalo sui quali far correre la pista ciclo-pedonale.
- Gli abitanti del quartiere dei ferrovieri sono preoccupati dalla possibilità di prevedere nell'area dello scalo edifici di grande altezza.

ACLI Conte Rosso - Franco Sala

- La barriera ferroviaria è un simbolo di Lambrate: in passato separava il nucleo storico di Lambrate dalla città ottocentesca ad ovest della ferrovia.
- Si propone (riproponendo la vecchia utopia di Cesare Chiodi) di ricostruire il vecchio nucleo di Lambrate, ristabilendo alcune

connessioni verdi in direzione nord-sud, con il Parco Lambro e con il Parco Forlanini valorizzando il corso del fiume Lambro.

- Si segnala l'esigenza di prevedere interventi di miglioramento della viabilità carrabile in direzione nord sud e ciclo pedonale in direzione est ovest. In particolare, per i collegamenti ciclopedonali si propone di valorizzare l'asse di via Vallisneri (storica connessione tra la Milano ottocentesca, in corrispondenza della "forcella", e il nucleo di Lambrate nord) in direzione del nuovo quartiere Ventura, oggetto di progressiva gentrificazione.

Distretto di economia solidale, GAS Lola

- In questa zona si segnala la presenza di nove GAS (Gruppi di Acquisto Solidale). Si propone di realizzare all'interno dello scalo una "città quartiere dell'economia etica e solidale", raggiungibile in bicicletta. Edifici esteticamente di qualità, realizzati con materiali naturali e tecnologie a risparmio energetico.
- Sull'esempio di Corsico (progetto "BuonMercato", commercializzazione di prodotti coltivati all'interno del Parco Agricolo Sud Milano) si propone di insediare in quest'area uno spazio dedicato alla commercializzazione di prodotti agricoli direttamente dal produttore (locale) al consumatore (che non necessariamente deve appartenere a un GAS), sostenendo la filiera corta. Questo spazio ("piazza solidale") dovrebbe trovarsi il più possibile in prossimità della MM2 Lambrate e potrebbe fungere da luogo di aggregazione e svago (luogo di richiamo per aperitivi, per esempio), così da rendere attrattivo e vivo il quartiere anche la sera. Attraverso una cooperativa si potrebbe prevedere la consegna a domicilio dei prodotti in bicicletta.
- Si propone di prevedere uno spazio di formazione e informazione ("sportello al cittadino") sulle tematiche ambientali. Quest'ultimo potrebbe trovarsi all'interno della "casa delle associazioni" o "casa del progetto".
- Si suggerisce inoltre di prevedere una ciclofficina e un luogo deputato al baratto e al riciclo.
- Si propone, infine, di dedicare un'area al mercato settimanale (preferibilmente nella giornata di sabato).

Giornale Z3 X Milano - Paolo Morandi

- Quest'area ospita cinque grandi centralità: il centro sportivo Crespi, la scuola alberghiera Vespucci, la biblioteca Valvassori Peroni, l'Università degli Studi di Milano e il Politecnico di Milano. La trasformazione dello scalo deve rispondere a esigenze e domande poste dalle centralità presenti nella porzione di città a ovest della ferrovia:
 - occorre prevedere un ostello per gli sportivi (una residenza temporanea legata a eventi) gestito dal Vespucci;
 - si propone di prevedere un centro di studi e analisi relativo all'attività sportiva, con la collaborazione dell'Università degli Studi e del centro sportivo Crespi;
 - si propone di prevedere spazi di aggregazione in connessione con i centri sportivi.

- si propone l'apertura di un CAG (Centro di Aggregazione Giovanile) nello spirito di quanto proposto nel programma elettorale della coalizione e cioè di unire il sociale e lo sport per combattere con più armi la dispersione scolastica e sportiva giovanile e aumentare lo spirito di aggregazione e integrazione. Il CAG sarebbe anche utile per il nuovo sviluppo urbano in quanto mancante del tutto nel quartiere.

- Occorre stabilire una connessione ciclopedonale est-ovest tra Città Studi e le aree ad est del rilevato ferroviario.
- A sud, in prossimità del quartiere Ortica occorre rafforzare le connessioni carrabili est ovest (stabilendo una connessione tra via Ortica e via San Faustino, attraverso via Fraccaroli).

Comitato per Milano di Zona 4 - Stefano Margiotti

- Il muro che separa la città a ovest e la città a est del rilevato è una bruttura cui si dovrebbe trovare una soluzione, mettendo in connessione quattro polarità: il quartiere Lambrate, il quartiere Ortica, il quartiere Rubattino e Città Studi. Per fare questo occorre immaginare connessioni est ovest non in sopraelevata, bensì in sotterraneo.
- Occorre che gli spazi di connessione in sotterraneo accolgano funzioni che li rendano una vera e propria polarità, così da evitare di incorrere in problemi di sicurezza.
- Nell'area dello scalo si propone di insediare un ostello e residenze per studenti, rispondendo alle esigenze di Città Studi. Solo in questo modo è possibile mantenere vitale lo scalo, una volta attuato il processo di trasformazione.

In conclusione due membri del Comitato per Milano di Zona 3 segnalano rispettivamente:

- come non si sia parlato di connessioni di trasporto pubblico, che nella porzione di città a est della ferrovia occorre vengano potenziate qualora trovi attuazione la trasformazione dello scalo;
- la possibilità di lasciare lo scalo così com'è a servizio dei giovani, come vasto spazio aperto in cui organizzare concerti, festival, dedicato ai writers, ecc...

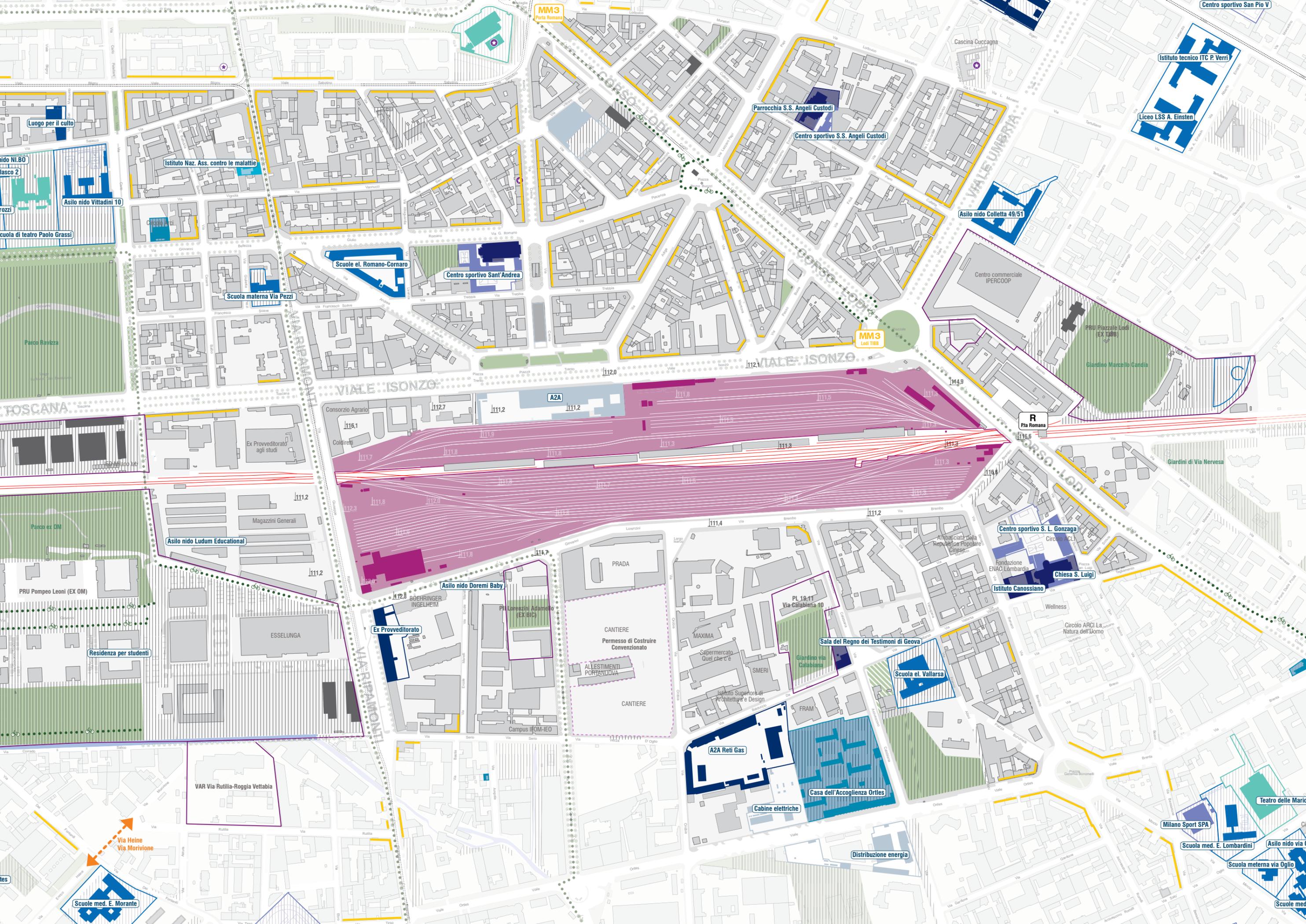
Comitato PRU Rubattino - Jaume Garcia

- A 10 anni della sua nascita, il quartiere Rubattino presenta una evidente mancanza di servizi.
- È prioritario il collegamento tra i quartieri a est e a ovest della ferrovia.
- Occorre prevedere luoghi di aggregazione nei quali dare avvio a progetti sociali e spazi culturali a servizio del quartiere (musica, teatro, cinema, letture e incontri).
- Occorre prevedere impianti sportivi coperti.
- È importante potenziare i collegamenti ciclabili.

Il Comitato non ha partecipato al primo incontro, ma ha inviato un contributo scritto in un secondo momento.

Progetti e materiali segnalati

- Comitato Amici del Metrobosco - Parco della Lambretta
 - Concorso internazionale Parco della Lambretta, Idee e progetti (2011)
 - Concorso internazionale Parco della Lambretta, 300.000 mq di verde a Milano (2013)



Luogo per il culto

Asilo nido N.L.B.O. Classe 2

Asilo nido Vittadini 10

Scuola di teatro Paolo Grassi

Istituto Naz. Ass. contro le malattie

Scuola materna Via Pezzi

Scuole el. Romano-Cornaro

Centro sportivo Sant'Andrea

Parrocchia S.S. Angeli Custodi

Centro sportivo S.S. Angeli Custodi

Asilo nido Colletta 49/51

Centro commerciale IPERCOOP

Istituto tecnico ITC P. Verri

Liceo LSS A. Einstein

Centro sportivo San Pio V

Parco Ravizza

Parco ex DM

PRU Pompeo Leoni (EX OM)

Asilo nido Ludum Educational

ESSELLUNGA

Residenza per studenti

VAR Via Rutilla-Roggia Vettabia

Asilo nido Doremi Baby

Ex Provveditorato

PR Lorezini Adamo (EX BIC)

Campus IFOM-IEO

ALLESTIMENTI PORTANTOIA

CANTIERE

A2A Reti Gas

Cabine elettriche

Casa dell'Accoglienza Ortes

Distribuzione energia

Sala del Regno dei Testimoni di Geova

Giardino via Calabiana

Scuola el. Vallarsa

Istituto Canossiano

Fondazione ENAC Lombardia

Centro sportivo S. L. Gonzaga

Circolo ACLI

Chiesa S. Luigi

Pl. 19-11 Via Calabiana 10

MAXIMA

Supermercato Quel ch'è

SMERI

Istituto Superiore di Architettura e Design

FRAM

MAXIMA

Supermercato Quel ch'è

SMERI

Istituto Superiore di Architettura e Design

FRAM

MAXIMA

Supermercato Quel ch'è

SMERI

Istituto Superiore di Architettura e Design

FRAM

Wellness

Circolo ARCI La Natura dell'Uomo

Wellness

Milano Sport SPA

Scuola med. E. Lombardini

Asilo nido via...

Scuola materna via Oglio

Scuole med...

Teatro delle Marie

4.3 PORTA ROMANA, ROGOREDO

Gli scali di Porta Romana e di Rogoredo fanno parte di due distinte zone del quadrante sud est della città.

Lo scalo di Porta Romana si trova ai “margini” della Zona 5; ne è dimostrazione la poca reattività e curiosità che lo scalo genera sulla popolazione che abita in prossimità del bordo a nord, quello che lambisce via Isonzo e si conclude in piazza Lodi. Un pezzo di città consolidata, a vocazione residenziale, che ha sempre gravitato su sistemi commerciali collocati più a nord (via Sabotino) e naturali a ovest (sistema verde Ravizza-Baravalle, polo Bocconi). Una parte di città che poco coglie i fattori di trasformazione di questo lato del muro ferroviario sia che siano generatori di problemi (dismissione del Consorzio Agrario), sia che introducano potenzialità (Casa dello studente), sia che mettano in circuito funzioni poco attraenti (Centro di accoglienza Caritas).

Spostando lo sguardo verso il lato sud dello scalo si osserva che l’ambito si relaziona con una città storicamente di margine caratterizzata dalla crescita di aree dedicate ai sistemi industriali ed artigianali, ma anche all’accoglienza di popolazioni straniere (Consolato cinese) e di persone in difficoltà (dormitorio di via Ortles). Una città che oggi è sottoposta a una forte programmazione urbanistica volta alla sua rigenerazione attraverso l’insediamento di importanti funzioni terziarie con sedi museali e culturali (Prada, Smemoranda).

Lo scalo ha quindi assunto un ruolo di barriera che ha rafforzato la distanza tra le due parti di città sorte a

nord e a sud e che ha costituito un elemento di frattura nel disegno della città compatta, senza che nessun attraversamento al suo interno si sia reso possibile nel tempo. Lo scalo è stato attraversato da sempre solo ai suoi margini, a est e a ovest attraverso sistemi viari esterni allo stesso. Il ruolo di barriera è stato rafforzato anche dal traffico veicolare, almeno sui tre lati di via Isonzo e sui ponti di via Ripamonti e corso Lodi, e questo ha reso ancora più lontano lo scalo dalla percezione quotidiana dei suoi spazi, vista anche la mancanza di piste ciclabili protette.

Questa separatezza dalla vita della città è uno dei motivi per cui la dimensione “paesaggistica” dello scalo è sconosciuta. Ne consegue che la scelta di come trattare il muro perimetrale risulti essere uno degli elementi importanti per chi abita nella zona.

Come linea del ferro lo scalo di Porta Romana risulta assai centrale per gli spostamenti intercomunali che però mettono in evidenza le problematiche di intermodalità che sorgono a causa della distanza tra la stazione ferroviaria e le altre linee del trasporto pubblico urbano (metropolitana in particolare).

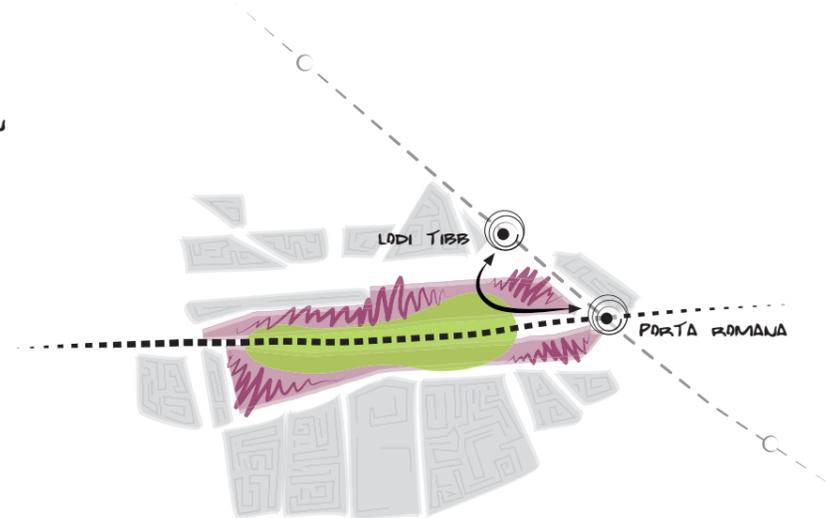
La stessa centralità come snodo del trasporto pubblico su ferro genera problemi tipici quali quelli dell’inquinamento acustico, particolarmente percepito nelle zone a ovest e a sud dello scalo. In questo senso lo spessore dei fasci di binari mette in luce alcune possibilità relativamente alle scelte di dove far transitare nel futuro i treni, anche oltre

l’attuale scelta di aree da assoggettare a dismissione, così come la vastità dell’area induce a ipotesi diverse sulla possibile ubicazione del sedime ferroviario. Pochi sono i manufatti all’interno dello scalo su cui vi è possibilità di recupero funzionale, anche se questo è generalmente auspicato ove possibile.

Lo scalo di Rogoredo si colloca, invece, in una porzione di città che ancora oggi è difficilmente immaginabile, se non come piena periferia, anche a fronte dei recenti tentativi di costruire qui una nuova polarità urbana (progetto Santa Giulia). Il suo ruolo potenziale nell’organizzazione dell’idea di città è quindi limitato, vista anche la modesta dimensione dell’area, e poche potenzialità sembra poter giocare nella relazione con i sistemi ambientali e urbani più prossimi (Parco Agricolo Sud, Chiaravalle, San Donato Milanese).

La stazione di Rogoredo è sufficientemente lontana dalla parte in dismissione dello scalo per non generare attese di suo miglioramento, così come l’area oggetto di possibile trasformazione non è prossima a nessun elemento significativo del trasporto locale, e poco o nulla sembra esserci da recuperare al suo interno. Casomai l’opportunità si apre per l’avvio di programmi di riqualificazione su immobili dismessi (anche da acquisire) nell’intorno dello scalo, utili ad affrontare alcune problematiche legate al mondo giovanile.

LO SCALO COME OCCASIONE PER REALIZZARE UN GRANDE PARCO CENTRALE E POSIZIONARE I VOLUMI AI BORDI?
LO SCALO COME OCCASIONE PER CONNETTERE LE STAZIONI FS E MM?



Bordi e connessioni

Nuove relazioni tra i tessuti urbani a nord e a sud dello scalo Porta Romana

Il *leitmotiv* sul quale convergono tutti gli interlocutori riguarda l'assenza di relazioni con i tessuti urbani che si attestano sullo scalo e lo bordano. Un'assenza che sui lati minori (corso Lodi e via Ripamonti) è determinata da un'importante differenza di quote per consentire il superamento viario dei binari, ma che sui lati longitudinali è marcata dall'impenetrabile recinto murario.

Secondo i Consigli di Zona 4 e 5 l'area dello scalo dovrebbe "aprirsi" ai quartieri a nord – una realtà urbana consolidata e storicizzata – e allo stesso tempo integrarsi ai tessuti urbani a sud, oggi sottoposti a un importante processo di trasformazione funzionale e morfologica.

La possibilità di connettere la città a nord con quella a sud dello scalo trova un ampio consenso ma introduce di riflesso il tema di come dovranno essere realizzati e quali caratteristiche dovranno assumere fisicamente e funzionalmente i collegamenti: si teme, per esempio, la realizzazione di nuovi sottopassi in quanto potrebbe generare luoghi degradati e insicuri.

Si conviene che gli attraversamenti nord sud dovranno interessare lo scalo in più punti, possibilmente accompagnati da connessioni e corridoi verdi e non riferiti esclusivamente all'uso antropico, favorendo anche lo spostamento della micro-fauna.

La suggestione principale proposta da alcuni è di risolvere la cesura oggi inflitta dallo scalo con l'interramento dei binari che manterranno il loro esercizio, per consentire la realizzazione di ampi spazi verdi e di tutti i necessari attraversamenti, che sarebbero negati mantenendo a quota zero la ferrovia. In questa prospettiva, il tracciato ferroviario nella zona a sud di Milano dovrebbe essere interrato, almeno da via Varsavia a via Spadolini, per permettere la realizzazione di un grande polmone verde in città, operazione assai costosa.

Nuove connessioni viabilistiche e ciclopedonali in direzione est-ovest

La mancanza di connessioni nord sud e l'ampiezza longitudinale dello scalo rendono assai critici anche gli attuali collegamenti viabilistici est ovest, aggravando il traffico che si riversa sulle due direttrici principali nord-sud di via Ripamonti e corso Lodi. Il Consiglio di Zona 5 propone di immaginare la trasformazione dello scalo di Porta Romana come l'occasione per risolvere il problema della mobilità nella zona a sud di Milano attraverso due nuovi interventi: da un lato una connessione trasversale che faccia defluire il traffico che oggi insiste prevalentemente sugli assi di via Lorenzini e via Quaranta; dall'altro la ricucitura viaria in direzione nord sud di alcuni assi viabilistici preesistenti e interrotti (ad es. vie Mantova/via Calabiana; oppure vie Passo Buole/via Orobica) sebbene il mantenimento di ampie aree strumentali ferroviarie al centro dello scalo renda

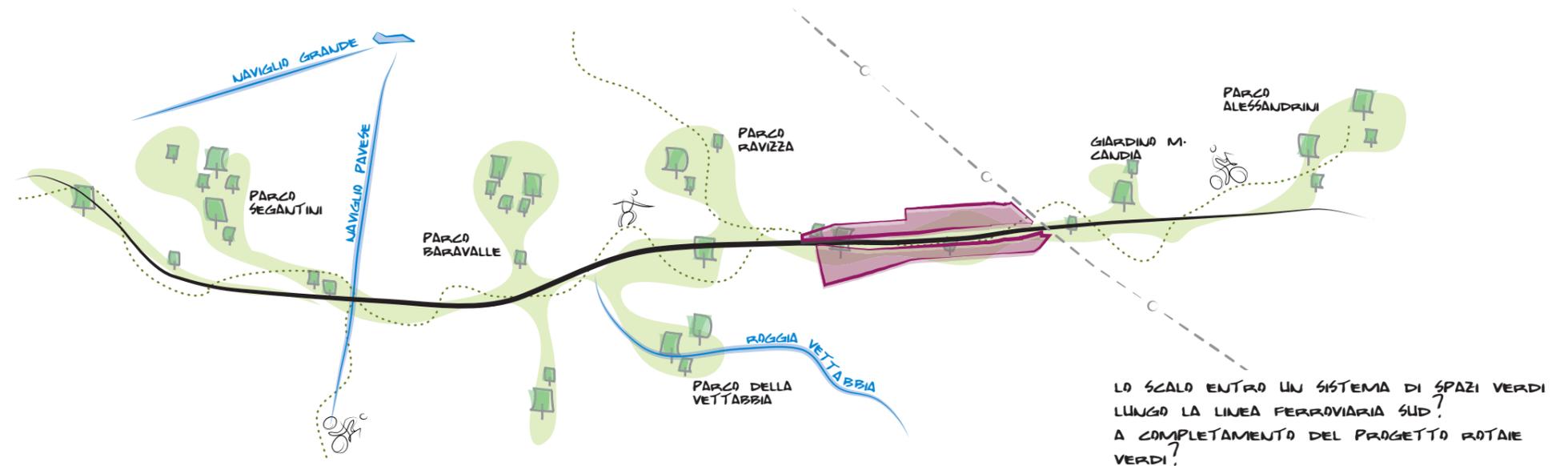
molto problematico l'inserimento di sottopassi. Lungo viale Isonzo si propone, inoltre, di realizzare un percorso ciclopedonale che permetta di raggiungere in sicurezza i Parchi Ravizza e Pompeo Leoni e di connetterli al futuro cuore verde dello scalo.

Integrazione delle stazioni MM3 Lodi TIBB e FS Porta Romana

Un'esigenza particolarmente sentita riguarda la realizzazione di un efficace collegamento tra la stazione Lodi TIBB della linea metropolitana MM3 e la stazione FS Porta Romana, oggi lontane e difficili da raggiungere a piedi. Si condivide l'ipotesi di futuro spostamento della stazione verso piazzale Lodi e in prossimità della fermata della MM3, soluzione che si pensa porterebbe anche benefici di carattere acustico per le abitazioni esistenti in prossimità dello scalo, che si troverebbero così a maggior distanza dallo spazio di frenata dei treni.

Connessione delle stazioni FS Romana e Rogoredo

Tra le idee suggerite dal Consiglio di Zona 4 vi è quella di riconnettere le stazioni di Porta Romana e Rogoredo attraverso un sistema di trasporto pubblico di tipo ferroviario. L'ipotesi riprende la previsione contenuta nel PGT vigente di generare una nuova linea di forza non meglio esplicitata sotto il profilo trasportistico (metropolitana, tramvia, autolinea, ecc...). Tale ipotesi muove dalla necessità di agevolare i tanti pendolari che da Lodi, e in generale dal sud est milanese, devono



quotidianamente raggiungere la zona di Assago. Il nuovo servizio su ferro ipotizzato tra le due stazioni permetterebbe ai passeggeri provenienti da Lodi di raggiungere la stazione di San Cristoforo, scambiando con il servizio metropolitano, per raggiungere Assago.

Edificabilità ai bordi e unitarietà del paesaggio urbano dello scalo Porta Romana

Gli interventi che si sono confrontati sulle prospettive di disegno dell'area con riferimento agli scenari di trasformazione urbanistica hanno convenuto sulla concentrazione delle eventuali quote di edificabilità preferibilmente lungo i bordi dello scalo per lasciare spazio al verde centrale e garantire così l'unitarietà degli spazi verdi interni. Tale impostazione dovrebbe trovare coerenza con le istanze di mantenimento della percezione paesaggistica unitaria dello scalo.

Spazi aperti

Porta Romana: cuore verde in una rete di spazi a scala territoriale

La figura generale degli spazi aperti di scala territoriale compone e armonizza due differenti matrici di spazi aperti, che vedono il loro fulcro, "cuore verde" e cerniera (ferroviaria, metropolitana, ciclo pedonale), d'incontro nello scalo Porta Romana:

- un corridoio lineare est ovest, che si sviluppa lungo il

sistema dei binari ferroviari; in particolare, il progetto Rotaie verdi, propone la realizzazione di un vero e proprio parco lineare fra lo Scalo di San Cristoforo e quello di Porta Romana: una nuova infrastruttura ecologica e ambientale, che connette le zone rurali a sud ovest e a est della città, caratterizzando e rafforzando la direzione est ovest;

- un sistema diffuso nord sud, che collega in più punti i residui spazi verdi della città consolidata a nord e il sistema delle aree in corso di trasformazione a sud dello scalo Porta Romana, fino a raggiungere gli spazi aperti del Parco Agricolo Sud, anche attraverso la linea di forza del trasporto pubblico (programmata dal PGT), rappresentato dal collegamento fra Porta Romana e Rogoredo.

Il corridoio lineare est ovest incontra in più punti assi verdi (e in particolare due "raggi verdi" programmati dal PGT), attorno a queste interconnessioni si possono strutturare relazioni forti tra il sistema insediativo e il sistema degli spazi aperti. È stata dunque proposta l'integrazione tra una figura di matrice territoriale che si radica, valorizzandole, con le connessioni di scala locale e in particolare dal sistema del verde esistente rappresentato dal Parco Ravizza e dal Parco Pompeo Leoni (a ovest) e dal Parco Alessandrini (a est); e un telaio e una trama degli spazi aperti che si appoggia sul sedime ferroviario in dismissione e sul verde pubblico che va dal centro si diffonde verso la periferia; collegando il cuore della città alla campagna agricola del Parco Sud.

Il verde a Porta Romana: unitario, articolato e diversificato per funzioni ospitate

Per quanto riguarda nello specifico lo spazio aperto immaginato all'interno dello scalo di Porta Romana, come detto nodo della connessione del verde fra la scala territoriale e quella locale, questo dovrà essere esito di un progetto partecipato e di condivisione dei suoi caratteri, presentando tre caratteristiche fra di loro strettamente integrate:

- un grande spazio unitario, preferibilmente centrale, fruibile e permeabile, da cui si diramano in più punti i collegamenti pedonali e ciclabili in direzione nord sud, ricucendo in questo modo le trame interrotte dalla realizzazione dello scalo;
- un sistema di verde articolato attraverso la creazione di spazi diversificati, sia naturali che artificiali;
- una connotazione funzionale prevalentemente sportiva e ricreativa, da dedicare in particolare ai bambini e ai giovani, ma anche possibile hub della cultura e di servizi innovativi.

In questo sistema, Rogoredo può invece rappresentare il nodo di raccordo con il Parco Sud, in grado di relazionarsi e valorizzare il sistema degli spazi aperti del sud Milano. Ciò potrebbe essere fatto riprendendo in particolare un vecchio progetto della Provincia, che prevede il riuso pedonale e ciclabile del tracciato ferroviario dismesso che connette Rogoredo con Chiaravalle; e offrendo in questo modo anche un

nuovo itinerario d'interesse turistico, paesaggistico e ambientale.

Servizi

Creazione di spazi e attrezzature per i giovani e i bambini a Porta Romana

Lo scalo di porta Romana si presta a rispondere ad alcune esigenze di rafforzamento e delocalizzazione di spazi per la cultura e la formazione. La scelta potrebbe indirizzarsi innanzitutto nel destinare parte delle superfici alla realizzazione di servizi primari per l'infanzia (scuole materne), in considerazione sia delle dinamiche insediative recenti, sia della scarsa offerta di servizi per la fascia di età 2-5 anni. Una città che sta crescendo necessita anche di attrezzature quali una biblioteca e spazi di sperimentazione come per esempio una ludoteca.

L'area sembra quindi attrarre gli interessi verso una sua destinazione a favore della popolazione più giovane della città, tanto che al fianco dei servizi di base vengono avanzate delle proposte per la costruzione di una città dei giovani (sull'esempio della Vilette di Parigi), sia per la semplicità di accesso, sia per l'oggettiva dimensione dello spazio disponibile. Compone questa visione la proposta di realizzare un museo della fiaba da dedicare ai bambini e da integrare al museo di arte contemporanea (valorizzando le risorse e i materiali che

alcune associazioni hanno costruito nel tempo) e/o di realizzare degli spazi ricreativi per bambini e ragazzi che permettano anche di conoscere la storia della città e le proprie radici. Completano questa proposta le ipotesi di inserimento delle sedi di alcune delle associazioni che oggi operano in parti limitrofe della città e che necessitano di spazi più ampi.

Nuove strutture per l'aggregazione giovanile a Porta Romana e a Rogoredo

L'attenzione ai giovani cittadini si estende anche alle fasce di età superiore attraverso le proposte che chiedono spazi e servizi loro destinati, ad esempio prevedendo un centro aggregativo soprattutto per i giovani che in queste zone non dispongono di luoghi di aggregazione e socializzazione. Una domanda di spazi dedicati che può essere assolta anche dal recupero dello scalo di Rogoredo ove esistono, anche in prossimità dello stesso, edifici abbandonati da recuperare e rifunzionalizzare *in primis* come spazi per gli adolescenti, che in quella zona ricca di scuole scarseggiano, e comunque a favore della socializzazione dei residenti.

Il tema della socializzazione emerge anche in relazione alla richiesta di nuovi servizi per la popolazione adulta che, come dimostrato nell'azione di alcune associazioni operanti e dalle attività proposte da alcuni luoghi storici (es. Arci Bellezza), frequenta spazi e servizi quando messi a disposizione.

Porta Romana nuovo hub della cultura

Lo spazio dello scalo Porta Romana, la sua dimensione e la sua localizzazione nell'ambito della città permettono di pensare una rete di servizi alla cultura e all'arte così da indirizzare il recupero verso l'idea di *hub* della cultura, il fulcro da cui si diramano e al quale vengono attratte e connesse varie attività culturali presenti in altre zone della città (Porta Genova e Rogoredo, ad esempio). Come *hub* della cultura dovrebbe quindi dotarsi di un centro polifunzionale per l'arte, la musica e altre attività, ma anche di attrezzature che permettano di organizzare eventi (vista la dimensione si può pensare anche spazi per concerti all'aperto) e ricordare (magari attraverso la realizzazione di un museo da localizzare al centro dello scalo nella parte a sud) il ruolo e la memoria delle ferrovie nella città. Un servizio che promuova le forme culturali e aggregative secondo le esigenze di chi abita, da connettersi alle grandi mostre che saranno organizzate dalla Fondazione Prada.

A Porta Romana previsione di aree e attrezzature sportive, a servizio anche dei residenti di Zona 1

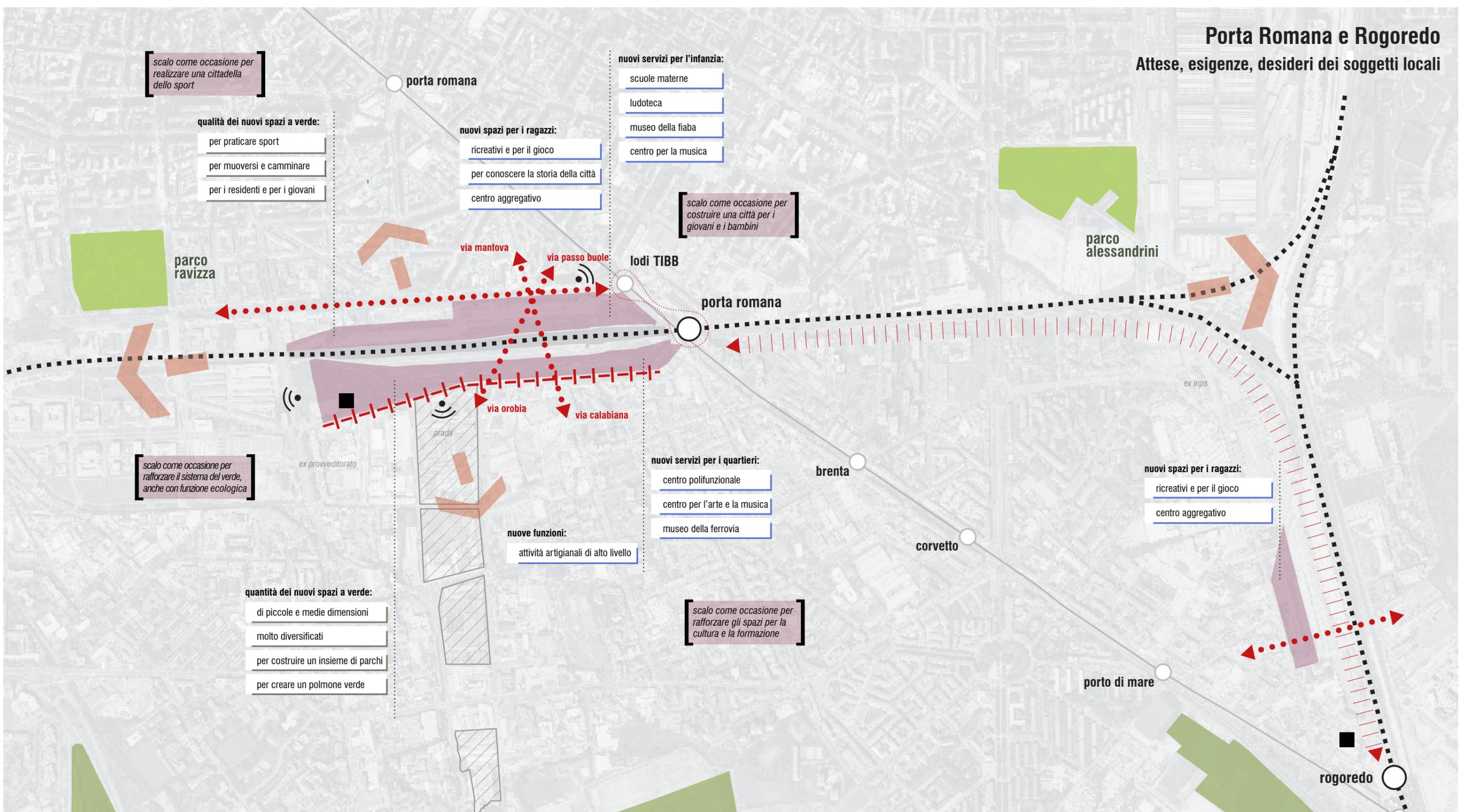
La posizione e le dimensioni dello scalo di Porta Romana, prossimo a Parco Ravizza che è sede delle attività all'aperto del quartiere, inducono a pensare anche ad un possibile utilizzo per dare risposta ai bisogni correlati alla carenza di spazi per lo sport: non è difficile quindi pensare alla possibilità di realizzare una sorta di "cittadella dello sport" (aree verdi per correre, camminare, praticare

attività sportive, spazi per bambini, giovani, ecc...), possibilmente da localizzare nelle vicinanze di corso Lodi e della nuova Casa per lo studente, da immaginare connessa sia al nuovo polo sportivo Bocconi (ex Centrale del latte) che prevede l'accesso "libero" per i residenti, sia agli interventi previsti (piscine) nel recupero dello scalo di Porta Vittoria. Un sistema sportivo ampio ed articolato che potrà dare una risposta anche ai bisogni dei residenti in Zona 1.

Non sono invece attesi servizi dedicati alla viabilità, ed in particolare alla sosta delle autovetture, per cui l'auspicio è di non prevedere nello scalo di Porta Romana alcun nuovo parcheggio di interscambio.

Porta Romana e Rogoredo

Attese, esigenze, desideri dei soggetti locali



scalo come occasione per realizzare una cittadella dello sport

- qualità dei nuovi spazi a verde:**
- per praticare sport
 - per muoversi e camminare
 - per i residenti e per i giovani

- nuovi spazi per i ragazzi:**
- ricreativi e per il gioco
 - per conoscere la storia della città
 - centro aggregativo

- nuovi servizi per l'infanzia:**
- scuole materne
 - ludoteca
 - museo della fiaba
 - centro per la musica

scalo come occasione per costruire una città per i giovani e i bambini

scalo come occasione per rafforzare il sistema del verde, anche con funzione ecologica

- quantità dei nuovi spazi a verde:**
- di piccole e medie dimensioni
 - molto diversificati
 - per costruire un insieme di parchi
 - per creare un polmone verde

- nuove funzioni:**
- attività artigianali di alto livello

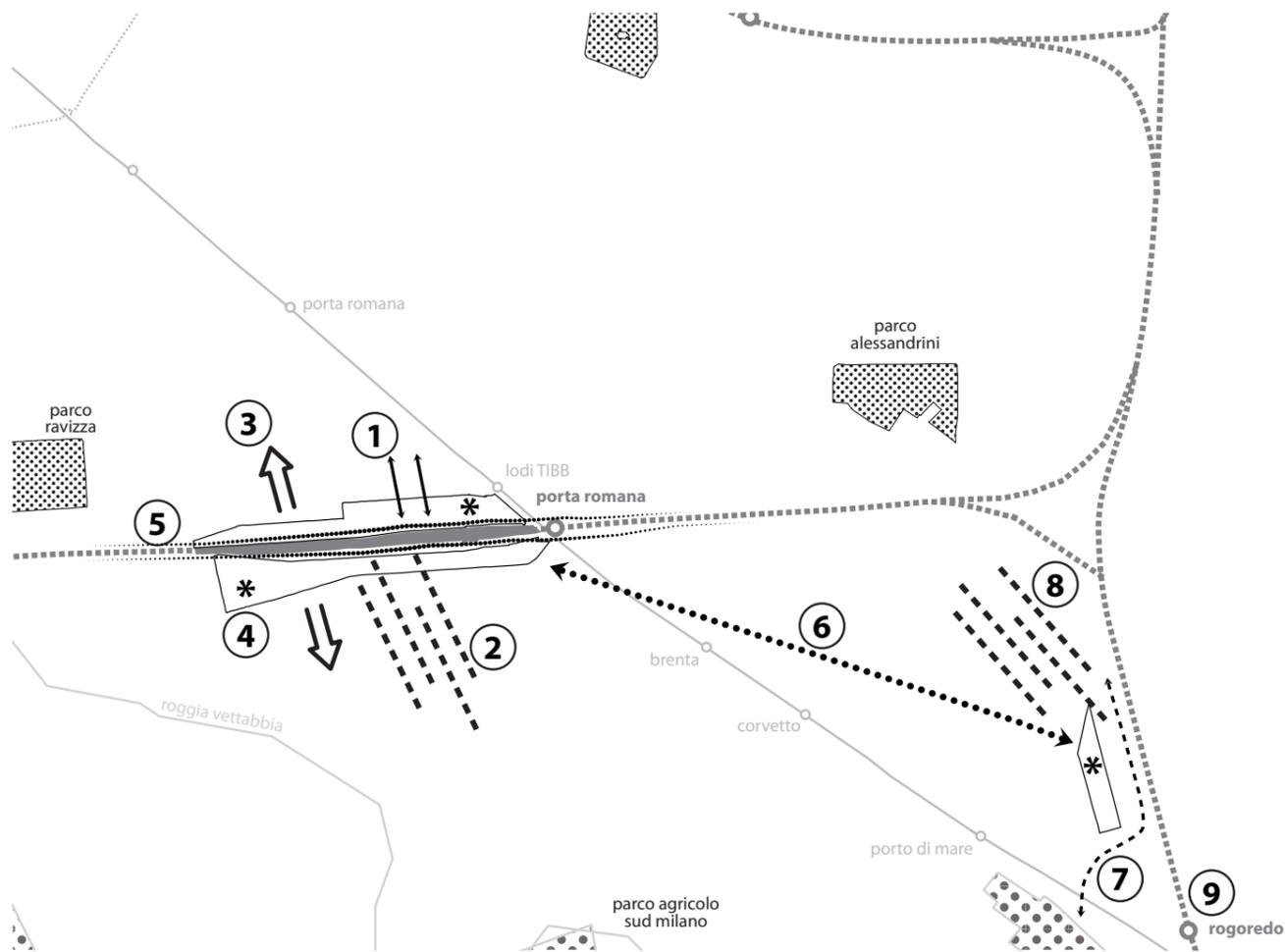
- nuovi servizi per i quartieri:**
- centro polifunzionale
 - centro per l'arte e la musica
 - museo della ferrovia

scalo come occasione per rafforzare gli spazi per la cultura e la formazione

- nuovi spazi per i ragazzi:**
- ricreativi e per il gioco
 - centro aggregativo

	Rete ferroviaria		Parchi e aree verdi urbane		Indicazioni relative agli spazi aperti		Parti di città da connettere		Realizzazione di una stazione intermodale
	Linee della metropolitana esistente		Parchi regionali		Indicazioni relative ai servizi		Connessioni ciclopedonali da realizzare/potenziare		Estensione della pedonalità
	Linee della metropolitana in progetto		Scali: aree in dismissione		Indicazioni relative a bordi e connessioni		Connessioni carrabili da realizzare		Luoghi da valorizzare
	Sistema idrico principale		Scali: aree strumentali		Localizzazione puntuale		Connessioni di trasporto pubblico da realizzare		Manufatti da riqualificare
	Tangenziali e autostrade				Localizzazione generica all'interno dello scalo		Bordi da rendere permeabili		Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare
	Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo						Luoghi critici / opportunità di connessione		Edifici e funzioni da mantenere
							Apertura di nuove relazioni		Inquinamento acustico / richiesta di soluzioni antirumore

Prima interlocuzione con i Consigli di Zona 4 e 5



Principali temi e nodi emersi

1. Rapporto con la città a nord di Porta Romana
2. Permeabilità con il tessuto in trasformazione a sud di Porta Romana
3. Attraversamento nord-sud dello scalo Porta Romana
4. Dotazione di servizi e verde all'interno dello scalo Porta Romana
5. Mitigazione/impatto ferrovia - rapporto con il progetto "Rotaie verdi"
6. Connessione tra Porta Romana e Rogoredo
7. Connessione Rogoredo-Chiaravalle
8. Relazioni con il tessuto a nord dello scalo Rogoredo e mancanza di servizi (punto di aggregazione sociale)
9. Ruolo della stazione TAV di Rogoredo

Workshop | 23 ottobre 2013

Consiglio di Zona 5 - Viale Tibaldi, 41

Giornale locale "Quattro" - Francesco Tosi

- Si ritiene che il problema principale da risolvere nello scalo di Porta Romana sia il rumore: si teme che tale problema possa amplificarsi con la previsione di aumentare il numero dei passaggi dei treni.
- Si è favorevoli all'idea di connettere la parte a nord con quella sud dello scalo, ma si teme che la realizzazione di sottopassi sia pericolosa in quanto potrebbero rappresentare dei nuovi luoghi di degrado e insicurezza.
- Si ritiene interessante l'ipotesi di realizzare nell'area dello scalo parchi con specie arboree naturali. Si propone di realizzare spazi verdi in cui gli abitanti possano muoversi: nella zona, pur essendo presenti dei parchi/giardini, essi sono pochi. Sostanzialmente, si propone di realizzare un insieme di spazi verdi di piccole e medie dimensioni e non un unico grande spazio.
- Si ritiene sia utile realizzare una sorta di "cittadella dello sport" (aree verdi per correre, camminare, praticare attività sportive, spazi per bambini, giovani, ecc...), possibilmente da localizzare nelle vicinanze di Corso Lodi e della nuova Casa per lo studente.
- Appare interessante l'idea di ricollocare, magari nella parte a sud dello scalo, attività artigianali di alto livello, funzioni che storicamente hanno caratterizzato l'area ma che oggi non esistono più.
- Infine, si ritiene fondamentale la realizzazione di un collegamento tra la MM Porta Romana e la stazione FS Porta Romana, oggi lontane e difficili da raggiungere a piedi.

Comitato Ferrovia Milano-Mortara - Marta Infuso

- Il comitato solleva il problema del rumore. L'attuale passaggio quotidiano di 92 treni (che verrà innalzato a 144 quando l'infrastruttura sarà a pieno regime) provoca molti disagi agli abitanti della zona. Per questo il comitato vorrebbe un insieme di interventi finalizzati all'abbassamento dei livelli di rumore e delle vibrazioni provocati dal passaggio dei treni. L'associazione sta già collaborando con il Comune di Milano sulla previsione di nuove barriere antirumore.
- Si condivide l'ipotesi di futuro spostamento della stazione FS di Porta Romana per avvicinarla a Piazzale Lodi e alla fermata della MM3, in modo che anche le fermate dei treni (che provocano rumori) arrechino minori disagi.
- Inoltre, si ritiene fondamentale mantenere degli spazi verdi, anche sportivi, all'interno dello scalo che fungano da connessione tra i due parchi già esistenti a est e a ovest dello scalo (Parco Alessandrini, Parco Ravizza).
- Lungo viale Isonzo si propone di realizzare un percorso ciclopedonale che attraversi e connetta l'area alla città esistente e che permetta quindi di raggiungere in sicurezza i due parchi precedentemente citati.
- La trasformazione dovrebbe tentare di mantenere percepibile la visione paesaggistica dello spazio unitario dello scalo.

Legambiente/Comitato x Milano Z5 - Marco Armanini

- Presentazione di un'ipotesi progettuale di riconversione dello

scalo prevalentemente per spazi aperti verdi fruibili. L'idea è di realizzare all'interno dello scalo degli spazi verdi diversificati: serre, impianti sportivi, ma anche zone naturali.

- La suggestione principale proposta è di poter interrare l'asse ferroviario che rimarrà attivo per consentire la realizzazione di ampi spazi verdi. Gli attraversamenti sarebbero difficili da realizzare mantenendo a quota zero la ferrovia.
- È necessario pensare non solo alle aree in trasformazione dello scalo, ma anche al patrimonio di edifici che RFI ha già dato a Legambiente (è da riconsiderare anche il Consorzio Agrario) e nei quali è possibile già ora collocare nuove attività.
- Se dovrà essere realizzata una quota di edificabilità sarebbe preferibile concentrarla lungo i bordi dello scalo per lasciare lo spazio centrale al verde.

Associazione Beatrice D'Este - Maria Antonia Puledda Piras

- L'associazione nei suoi 25 anni di attività (oggi localizzata a confine con Zona 1) ha rilevato una forte necessità da parte della popolazione di socializzare.
- Innanzitutto si propone che all'interno dello scalo possa essere ricollocata l'associazione stessa, che offre un punto di incontro per molte persone.
- Inoltre, l'associazione propone di realizzare un museo della fiaba da dedicare ai bambini e integrare al museo di arte contemporanea già attivato negli spazi dell'Associazione.
- La collocazione nell'area dello scalo di spazi per attività artigianali che coinvolgano i giovani, i quali attualmente non hanno modo di esprimersi attraverso attività di questo tipo, sarebbe utile.
- Sostanzialmente sarebbe interessante realizzare all'interno dello scalo un centro polifunzionale per l'arte, la musica e altre attività. Un centro aggregativo soprattutto per i giovani che in queste zone non hanno punti di aggregazione e socializzazione.

Centro culturale Conca Fallata

- Lo scalo potrebbe assumere dopo la sua trasformazione il ruolo di hub della cultura, il fulcro da cui si diramano e al quale vengono attratte e connesse varie attività culturali presenti in altre zone della città (Porta Genova e Rogoredo, ad esempio). Come hub della cultura dovrebbe quindi dotarsi di attrezzature che permettano di organizzare eventi ma anche di ricordare (magari attraverso la realizzazione di un museo da localizzare al centro dello scalo nella parte a sud) il ruolo e la memoria delle ferrovie nella città.
- Occorre prevedere attraversamenti nord sud dello scalo, in più punti.

Progetto Crescere nella città metropolitana - Luciana Pisciotto

- Si rileva la necessità di realizzare degli spazi per bambini. Segue l'illustrazione del progetto Crescere nella città metropolitana. L'idea è di realizzare degli spazi ricreativi per bambini e ragazzi che allo stesso tempo permettano anche di conoscere la storia della città e le proprie radici.

WWF e Cooperativa Eliante - Marina Trentin, Guido Trivellini

- *Presentazione del progetto “Rotaie verdi”. Lo scopo del progetto pilota (cofinanziato da Fondazione Cariplo e dal Comune di Milano) è quello di realizzare uno studio di fattibilità per creare un vero e proprio parco lineare tra lo scalo di San Cristoforo e quello di Porta Romana, utilizzando le fasce di rispetto dei binari ferroviari in attività come elementi di connessione delle oasi urbane a loro volta realizzabili nei due scali in dismissione. Nella sua vision di lungo termine, il progetto potrà filtrare completamente la matrice urbana, connettendo con un’infrastruttura ecologica le zone rurali a sud ovest e a est della metropoli milanese. L’intenzione, sulla scia delle esperienze di successo già in atto a Parigi (Promenade plantée), Londra (Oasi urbane) e New York (The High Line), è di creare una struttura che penetri la matrice urbanizzata, fornendo nello stesso tempo alla città un nuovo concetto di parco urbano, caratterizzato da un “verde selvatico”, libero di crescere, morire e trasformarsi, rimanendo però fruibile i cittadini di Milano.*
- *Gli attraversamenti dello scalo non dovrebbero essere a esclusivo uso antropico, bensì dovrebbero favorire anche lo spostamento della micro-fauna.*
- *Si propone il riuso degli edifici esistenti in maniera ecocompatibile.*

Comitato Forlanini - Stefano Margiotti

- *La trasformazione degli scali rappresenta una grande opportunità per Milano a scala territoriale. Bisogna innanzitutto pensare a queste trasformazioni in maniera unitaria.*
- *Il tracciato ferroviario nella zona a sud di Milano dovrebbe essere interrato (da via Varsavia a via Spadolini) per permettere la realizzazione di un grande polmone verde in città. Chiaramente il grande problema dell’interramento di circa 3 km di linea ferroviaria è il suo costo.*
- *Laddove fossero realizzati degli edifici, si vorrebbe che questi venissero collocati ai bordi dell’area per permettere una unitarietà degli spazi verdi interni.*

Consigliere Consiglio di Zona 4 - Stefano Giorgetti

- *Gli scali ferroviari rimangono per la città di Milano l’ultima occasione per ripensare un insieme di aree unitarie, compatte e consistenti. La loro riprogettazione dovrà tenere conto di singole specificità locali e per questo ad ognuno degli scali dovrà essere data una specifica caratterizzazione, con l’obiettivo di realizzare un progetto coerente alla scala territoriale.*
- *L’idea che sottende al ripensamento degli scali è comunque quella di realizzare un insieme di parchi urbani.*

Comitato per Milano Zona 4 - Roberto Ferraris

- *La cosa più importante che non dovrà essere localizzata nello scalo di porta Romana è un nuovo parcheggio per le automobili.*
- *In secondo luogo sono necessari più di un passaggio nel verde che connettano le diverse parti di città a nord e a sud dello scalo.*

- *Le aree verdi che verranno pensate all’interno dello scalo dovrebbero anche puntare a risolvere un annoso problema della zona: l’alto livello della falda acquifera, durante alcuni mesi dell’anno, provoca ingenti problemi di allagamenti. Le aree verdi che verranno realizzate all’interno dello scalo potrebbero contenere degli “sfoghi per l’acqua” così da svuotare le falde e limitare gli impatti negativi.*
- *La maggior parte dell’area di trasformazione dovrebbe pertanto essere destinata a spazi aperti verdi fruibili.*

Presidente Consiglio di Zona 4 - Loredana Bigatti

- *Per lo scalo di Rogoredo non è stato proposto nulla. Si sostiene, invece, che l’area dopo la sua trasformazione potrebbe contenere degli spazi per gli adolescenti che in quella zona ricca di scuole scarseggiano.*

Progetti e materiali segnalati

• **WWF - Progetto Rotaie verdi**

- Gli scali ferroviari di San Cristoforo e Porta Romana in Milano: creazione di oasi urbane ad alta naturalità ed ad alta fruibilità, come elemento chiave di una rete ecologica comunale

• **L. Pisciotano - Progetto Crescere nella città metropolitana**

- Presentazione del progetto e del gruppo di lavoro
- Parco Tematico WE CARE - Crescere nella città metropolitana, Proposta presentata nel 2010 al Sindaco Letizia Moratti e all’Assessore all’Urbanistica Carlo Maria Giorgio Masseroli
- Parco tematico, Stima dei costi di intervento a cura dei Proff. Tiziana Poli e Gabriele Masera, Ing. Michele Sauchelli



MM4
Foppa

MM4
Washington

MM4
Tolstoj

MM2
Porta Genova

Scuola el. Oberdan-Porzi

Santa Maria del Rosario

Teatro Libero

Scuola m. Ferraris - Pacinotti

Scuola materna Savona

Istituto Ambrosiano d

EX FONDAZIONE POMODORO

Magna Pars

Santa Maria delle Grazie al Naviglio

EX ANSALDO

Scuola e. Foppette

Scuola materna Tortona

UNICREDIT

Scuola el. Confort

HOTEL NHOW

TORTONA 33

PEUGEOT BOBINO CLUB

Piscina Argelati

AREA EX SHULMBERGER

MEDIOWORLD

TORTONA 37

PISOTTI

Via Bergognone
Via Carlo Torre

Nuova Canottieri Olona

S. Cristoforo Sul Naviglio

Scuola el. Capponi

Scuola Steineriana Cometa

Via Bussola
Via Watt

Scuola media Gramsci-Gemelli

NABA

[TIS Giorgi]

4.4 PORTA GENOVA, SAN CRISTOFORO

I due scali di Porta Genova e San Cristoforo, pur sottolineando le dovute differenze di posizione, ruolo, potenzialità, sono percepiti come un unicum: fanno entrambi parte del un tessuto urbano del sud ovest milanese, riguardano contesti in trasformazione, anche se con dinamiche molto diverse.

Lo scalo di Porta Genova è il cuore di una zona sedimentata nelle sue forme a est (verso la Darsena e il Ticinese) e più dinamica nei nuovi interventi ad ovest (verso via Solari e le zone di Savona e Tortona). La presenza dell'acqua del Naviglio Grande e della Darsena è un elemento di pregio, sia come testimonianza storica, sia come potenzialità di paesaggio e fruizione contemporanei. È nell'insieme un'area sovraccaricata di flussi di attività e popolazioni che generano conflitti con tempi e modi della vita quotidiana, che soffre la presenza di momenti di incontro tra persone considerate "alternative" (fiera di Sinigaglia) o troppo concentrate (movida notturna o Fuori salone); non risolto resta il conflitto per il parcheggio tra residenti e i fruitori temporanei dell'area.

L'area dello scalo ha sempre svolto il ruolo di barriera, con un fronte "nobile" in direzione di via Vigevano e della Darsena (con una relazione non risolta tra la piazza e il sistema conca/anfiteatro) e un "retro" rivolto al reticolo stradale che conduce all'Ansaldo e che presenta dei caratteri di irrisolutezza della maglia viaria. Il ponte di ferro ha assunto, in qualità di unico passaggio, un ruolo centrale che dovrebbe essere mantenuto nelle future trasformazioni.

La stazione di Porta Genova per il suo posizionamento a ridosso del centro urbano (viale Coni Zugna - via Torino) e quale importante nodo di interscambio (di connessione tra città e periferia e con le altre Province) assume un ruolo denso, tanto da far generare preoccupazione per la futura perdita dei treni. Il tessuto minuto e la vita quotidiana in cui è immerso lo scalo esprimono una qualità urbana diffusa e storicamente presente; forse non a caso questa zona è sede di sperimentazione, pur con qualche attrito sociale, di politiche per favorire la viabilità lenta con isole pedonali, di zone a traffico limitato e zone 30.

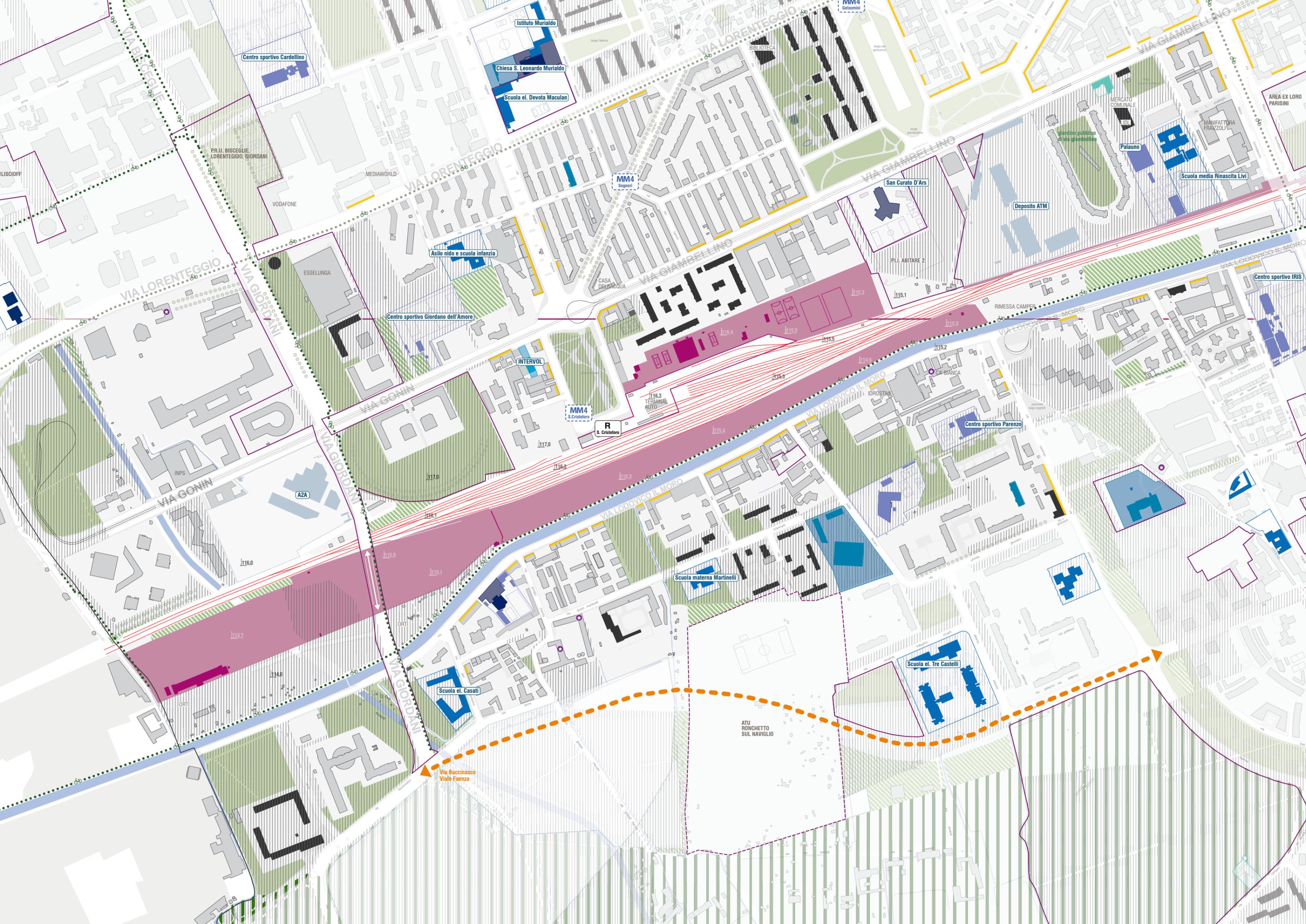
Lo scalo di San Cristoforo è percepito come conclusione a sud di un sistema urbano "minore" che ha avuto il ruolo di accogliere, attraverso un sistema stratificato di parti di edilizia pubblica (Giambellino e Lorenteggio le più riconoscibili), alcune delle popolazioni che negli anni hanno scelto Milano come città in cui trovare fortuna e che ancora approdano, provenendo da altri luoghi, in questa parte di città.

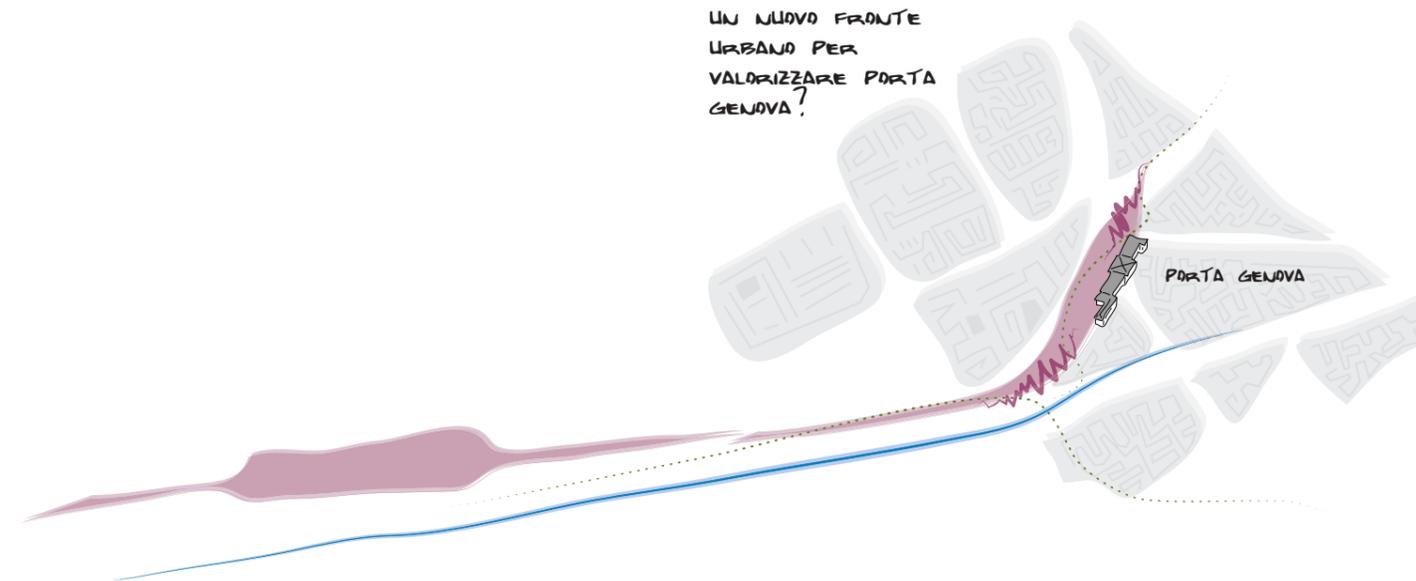
La stazione di San Cristoforo dialoga quindi con i quartieri popolari, brani di nuove edificazione (alcune volte anche di pregio) e fabbriche (poste a confine con il Comune di Corsico) che oggi in alcuni casi presentano problemi dovuti alla loro dismissione. Si aggiungono a questi elementi aree abbandonate o usate impropriamente: dagli spazi verdi sottostanti i due cavalcavia (via Giordani e viale Cassala), al volume abbandonato della ex stazione Autocucette, passando per l'area che doveva accogliere un nuovo insediamento residenziale (Progetto Abitare

a Milano 2), sino agli spazi verdi prossimi allo scalo e usati non di frequente come area sosta delle popolazioni nomadi. L'area dello scalo quindi, oltre ad essere un grande vuoto, risulta essere il retro di una parte di città che si attesta sugli assi Giambellino, Lorenteggio e Vigevanese.

L'altra faccia dello scalo, quella verso sud, dialoga con un sistema ambientale articolato: c'è una relazione con l'acqua e con il progetto di navigazione dei Navigli previsto per Expo 2015, che prefigura un possibile snodo della mobilità rafforzato anche dalla previsione di una nuova stazione della linea metropolitana. Importanti risultano essere anche le potenziali relazioni con i sistemi di spazi aperti della campagna agricola a sud (Parco Agricolo Sud Milano, Parco delle Risaie) che nel tempo recente si sono rafforzati come riferimento della cultura dell'alimentazione sana e dello svago lento.

Prossime allo scalo sono anche aree sportive pubbliche/private sui due lati del Naviglio Grande che richiedono però un ripensamento delle modalità di accesso, della loro interconnessione, della loro apertura al Naviglio; un ruolo oggi svolto solo parzialmente dalla ciclabile esistente, in alcuni tratti pericolosamente interconnessa alla viabilità automobilista, ma che in presenza di un'offerta integrata di trasporto pubblico (tram/bus/bici/barca) fa intuire le potenzialità della mobilità dolce sia alla scala urbana che metropolitana.





Bordi e connessioni

Incremento della permeabilità degli scali attraverso percorsi ciclopeditoni

Nell'opinione della quasi totalità degli interlocutori, nella zona di San Cristoforo la ferrovia e le aree dello scalo rappresentano una forte barriera che, insieme al Naviglio, ha contribuito a costruire nel tempo una discontinuità e una cesura con il tessuto urbano circostante. Relativamente al tema dei bordi in questa zona si sottolinea in primo luogo la necessità di aumentare la permeabilità dello scalo, ricucendo il tessuto urbano e sociale dei quartieri a nord e a sud del fascio infrastrutturale composto da Naviglio, alzaia e ferrovia (Giambellino e Barona-Lorenteggio, ma anche i quartieri che affacciano rispettivamente su via Foppa e via Valenza) attraverso il rafforzamento delle connessioni pedonali. Anche se non mancano voci a favore del miglioramento delle connessioni automobilistiche con sovrappassi o sottopassi in alcuni punti. Allo stesso modo, la maggior parte degli interventi auspica per lo scalo di Porta Genova il mantenimento della connessione ciclopeditone tra via Bergognone e via Carlo Torre, che unisce le aree di zona Tortona con quelle del Parco Baden Powell. Infatti, anche per Porta Genova, risulta fondamentale intervenire lungo tutto lo sviluppo dello scalo e dei suoi bordi al fine di valorizzare le connessioni est ovest.

Lungo la direttrice centro-periferia del tracciato ferroviario Milano-Mortara, infatti, si osserva una progressione che

da luoghi centrali fulcro della città della moda e della movida arriva fino a quartieri multiproblematici, dove si concentrano attività tipiche dei margini urbani. Particolare attenzione nel progetto va prestata, quindi, a estendere le centralità lungo questi assi quanto più possibile, rafforzandone soprattutto le connessioni ciclo pedonali.

Riconnessione tra parti di città: le stazioni come nodi

Allo scopo di connettere parti di città, risulta particolarmente sentita l'esigenza di intervenire in maniera puntuale sulla stazione di San Cristoforo. In particolare il sistema stazione (oggi solo parzialmente utilizzata) piazza Tirana dovrebbe essere incluso in un progetto di connessione tra le aree e i servizi dello scalo e le aree limitrofe con riferimento ai quartieri problematici di edilizia pubblica.

La necessità di abbattere il muro della ferrovia e riconnettere parti tradizionalmente separate è caldeggiata anche per lo scalo di Porta Genova. I partecipanti, in particolare, oltre al richiamo ai vincoli della Sovrintendenza relativi ai muri perimetrali e alle differenze di quota da considerarsi come un'opportunità per la creazione di zone pedonali protette, sottolineano che l'apertura di varchi per stabilire nuove connessioni si dovrebbe fare in tempi brevi, senza dover attendere la contestuale trasformazione di tutti gli scali.

Anche nel caso di Porta Genova il tema delle connessioni tra parti di città porta a riconoscere nel nodo della stazione una fondamentale opportunità. La stazione,

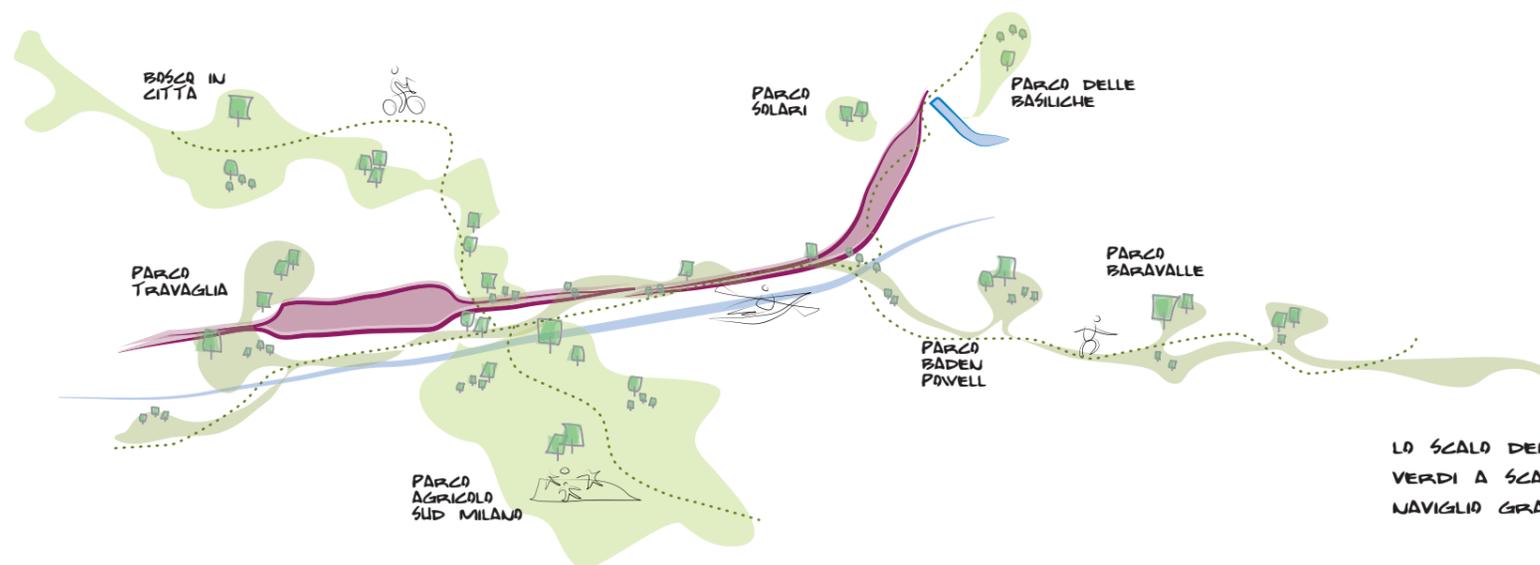
ricondata a usi urbani, potrebbe non solo essere un luogo di frequentazione culturale e stazione creativa per i giovani, ma anche un centro di servizi per gli abitanti che vivono attorno allo scalo, costituendo in sé un luogo capace di connettere popolazioni urbane diverse e tempi di frequentazione distribuiti lungo l'arco della giornata.

Conservazione della memoria della ferrovia: le stazioni come luoghi di interscambio

Un ultimo tema emerso e particolarmente condiviso, infine, riguarda la memoria storica della ferrovia: i bordi (i muri perimetrali), gli attraversamenti (il piccolo ponte a lato della stazione di Porta Genova ma anche quello di fronte alla Richard Ginori) e i luoghi capaci di attivare le nuove connessioni (le stazioni) devono essere trattati in maniera da preservare il ricordo di questa importante funzione urbana. Questo, secondo alcuni, è un tema fondamentale per tutto l'anello ferroviario della città che a Porta Genova potrebbe essere documentato adibendo la stazione a museo fotografico.

In particolare, si invita a conservare la memoria storica della ferrovia, non considerando lo scalo come uno spazio vuoto al cui interno insediare nuove funzioni. La ferrovia è un simbolo di questo spazio e deve rimanere nella memoria anche la sua funzione di connessione.

In questi termini alcuni hanno ipotizzato che il mantenimento della funzione di nodo trasportistico possa rimanere anche mutando la tipologia dei mezzi impiegati. Ad esempio per entrambe le stazioni, San Cristoforo



LO SCALO DENTRO A UN SISTEMA DI SPAZI VERDI A SCALA URBANA IN RELAZIONE CON IL NAVIGLIO GRANDE E LA RETE DELLE ACQUE.

vista la sua vicinanza al Naviglio Grande, Porta Genova per la sua vicinanza alla Darsena, si invita a considerare l'acqua come una possibile arteria di trasporto pubblico rispetto alla quale le stazioni potrebbero diventare nuovi nodi per l'intermodalità (acqua/bici/metro). Un tema, quello della navigabilità del Naviglio in qualità di nuovo trasporto pubblico, molto sentito da alcuni.

Spazi aperti

Creazione del parco lineare del Naviglio

La principale figura degli spazi aperti emersa dalle attività di ascolto è relativa alla realizzazione del Parco lineare del Naviglio, che si struttura e trova il proprio radicamento urbano e territoriale nelle due stazioni di San Cristoforo e di Porta Genova; figura che si caratterizza e valorizza anche come "paesaggio d'acqua": attraverso l'Olona è infatti possibile connettere il Parco lineare del Naviglio con il Parco Segantini a sud; mentre a nord è possibile prevedere una connessione con il Parco Solari e con piazza Napoli e da qui con largo Gelsomini.

Il telaio degli spazi aperti (fatto di percorsi ciclopedonali ma anche di usi e attrezzature pubbliche), si appoggia sul sedime ferroviario in dismissione e sul verde pubblico esistente (seppur frammentato) che va dal centro alla periferia; e collega il cuore della città alla campagna agricola del Parco Sud e del Parco del Parco delle Risaie. Si tratta di una figura che lavora

sia in direzione nord sud (fra il Parco sud e la città a nord della ferrovia); sia rafforzando le connessioni in direzione trasversale est ovest, verso il centro. La direttrice trasversale incontra in più punti assi verdi, attorno ai quali si possono strutturare relazioni forti tra la porzione di città a nord e quella a sud del Naviglio e della ferrovia; anche tenendo conto dell'esigenza (con particolare riferimento all'area di San Cristoforo), di stabilire connessioni trasversali che superino le ampie aree strumentali destinate a permanere.

Le aree verdi degli scali come elementi di ricucitura e luoghi di fruizione

L'area dello scalo di Porta Genova rappresenta lo snodo strategico per la ricucitura fra tessuti urbani e il sistema degli spazi aperti: dalla Darsena al Parco delle Basiliche, al Parco Solari, al Parco lineare lungo in Naviglio. In particolare, il progetto Rotaie Verdi prevede la connessione ambientale e paesaggistica con San Cristoforo, il Parco delle Risaie e il Parco Teramo: lo scalo di San Cristoforo diviene un'oasi urbana nella quale coesistono fruizione e natura; lo stesso riuso del manufatto della Stazione potrebbe accogliere attività a forte legame con l'agricoltura.

Il contesto dello scalo di San Cristoforo è ricco di spazi aperti "in potenza" oggi privi di funzioni, che riqualificati potrebbero ospitare servizi per la città, anche se non strettamente interni all'area dello scalo. Oltre al verde urbano, gli orti collettivi, i materiali dell'agricoltura

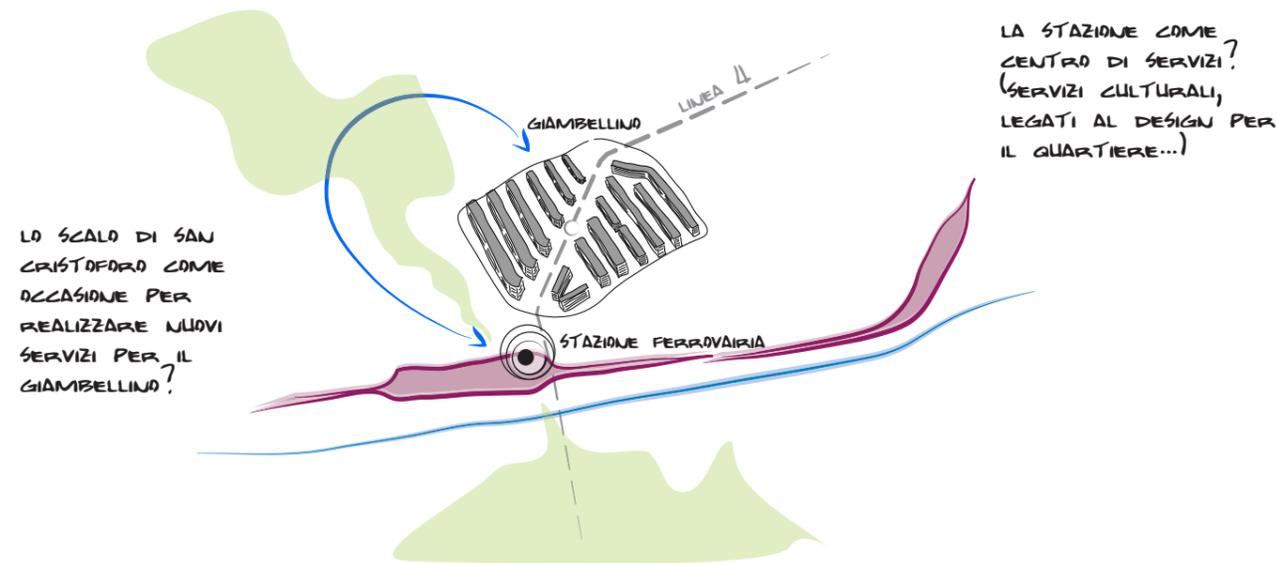
periurbana e urbana, l'incontro fra le culture, potrebbero rappresentare le funzioni in grado di qualificare queste aree quali elementi per un nuovo modo di attrezzare le aree verdi. Il sistema del verde deve inoltre essere presidiato, con due possibili alternative per le aree attorno alla Stazione auto cucette a San Cristoforo: un parco dei divertimenti per giovani (in questa prospettiva la stazione potrebbe ospitare un ostello); un orto botanico (che include il riuso della stazione come serra). In generale, il sistema del verde dovrà essere permeabile e percepito come luogo aperto e attraversabile, dando vita a un vasto spazio aperto unitario e compatto.

Servizi

A Porta Genova nuovi servizi per il rilancio della cultura e l'arte

Gli scali di Porta Genova e San Cristoforo, pur generalmente intesi come inscindibili nella possibile trasformazione, rispondono tuttavia a due ben differenziati ambiti urbani per quello che concerne la possibilità di ospitare nuovi servizi. Chi opera nel "Ticinense" non evidenzia grosse carenze per quello che concerne i servizi di prossimità all'abitato, mentre chi vive il "Giambellino" esprime un maggior bisogno di nuovi servizi alla persona.

Lo spazio che connette lo scalo di Porta Genova a quello di San Cristoforo è letto come un sistema dilatato fino alla Ripa Ticinese; i servizi qui prevedibili possono favorire le



attività motorie e di *loisir* serale.

Lo scalo di Porta Genova rappresenta quindi un'opportunità per un rilancio culturale della zona; spazi per mostre, laboratori creativi, anche temporanei che rendano l'area un polo attrattore per giovani e *city users*. Per gli abitanti del quartiere questi spazi potrebbero divenire delle piazze telematiche (aree wi-fi). Lo scalo potrebbe ospitare una nuova grande piazza, meglio nell'area più a nord prossima a via Tortona, mentre nella parte più a sud un altro spazio aperto potrebbe essere usato come area mercatale da usare occasionalmente e nel quale trasferire la fiera di Sinigaglia e/o il mercato di Papiniano.

La stazione di Porta Genova (intesa quale prolungamento degli spazi e delle funzioni già caratterizzanti l'ex Ansaldo) potrebbe essere riusata e destinata a museo permanente del design, della moda e di arte contemporanea. Gli edifici presenti all'interno dello scalo andrebbero mantenuti e riutilizzati come spazi espositivi o come spazi pubblici da dedicare ai giovani con condizioni di "favore" che consentano loro di intraprendere delle proprie attività nel campo dell'artigianato di qualità.

San Cristoforo come motore per migliorare la qualità dei servizi nel Giambellino

Per quanto riguarda la previsione di servizi, è indispensabile riflettere sulle carenze che caratterizzano l'intorno dello scalo di San Cristoforo e in particolare i quartieri di edilizia residenziale pubblica (Giambellino),

che oggi rappresentano una vera e propria emergenza anche dal punto di vista edilizio. Per molti, le risorse derivate dalla trasformazione dello scalo dovrebbero essere investite nel quartiere di edilizia popolare.

Lo scalo di San Cristoforo può dare risposte a gruppi sociali quali giovani, anziani e abitanti temporanei della città identificando da subito lo spazio di un "laboratorio di quartiere". Strategicamente lo scalo può ricostruire una polarità urbana ospitando una città dei giovani in un sistema composto da centro conferenze, spazio espositivo legato all'arte, un'area multifunzionale per lo sport, oppure un centro di informazione sulle tematiche ambientali con orto botanico connesso al Parco Agricolo Sud e al Parco delle Risaie.

A completamento di tale disegno viene proposto di rafforzare le relazioni tra piazza Tirana e il quartiere Giambellino attraverso la realizzazione (o riuso) di edifici presenti nell'intorno per attività artigianali, o come scuola di arti e mestieri per i ragazzi.

La stazione di San Cristoforo, cerniera tra le linee di ferro, può diventare una piattaforma logistica sostenibile, interscambio tra la gomma e l'acqua, così come uno spazio a servizio degli orti comunitari.

Nuovi spazi e attrezzature per lo sport a Porta Genova e a San Cristoforo

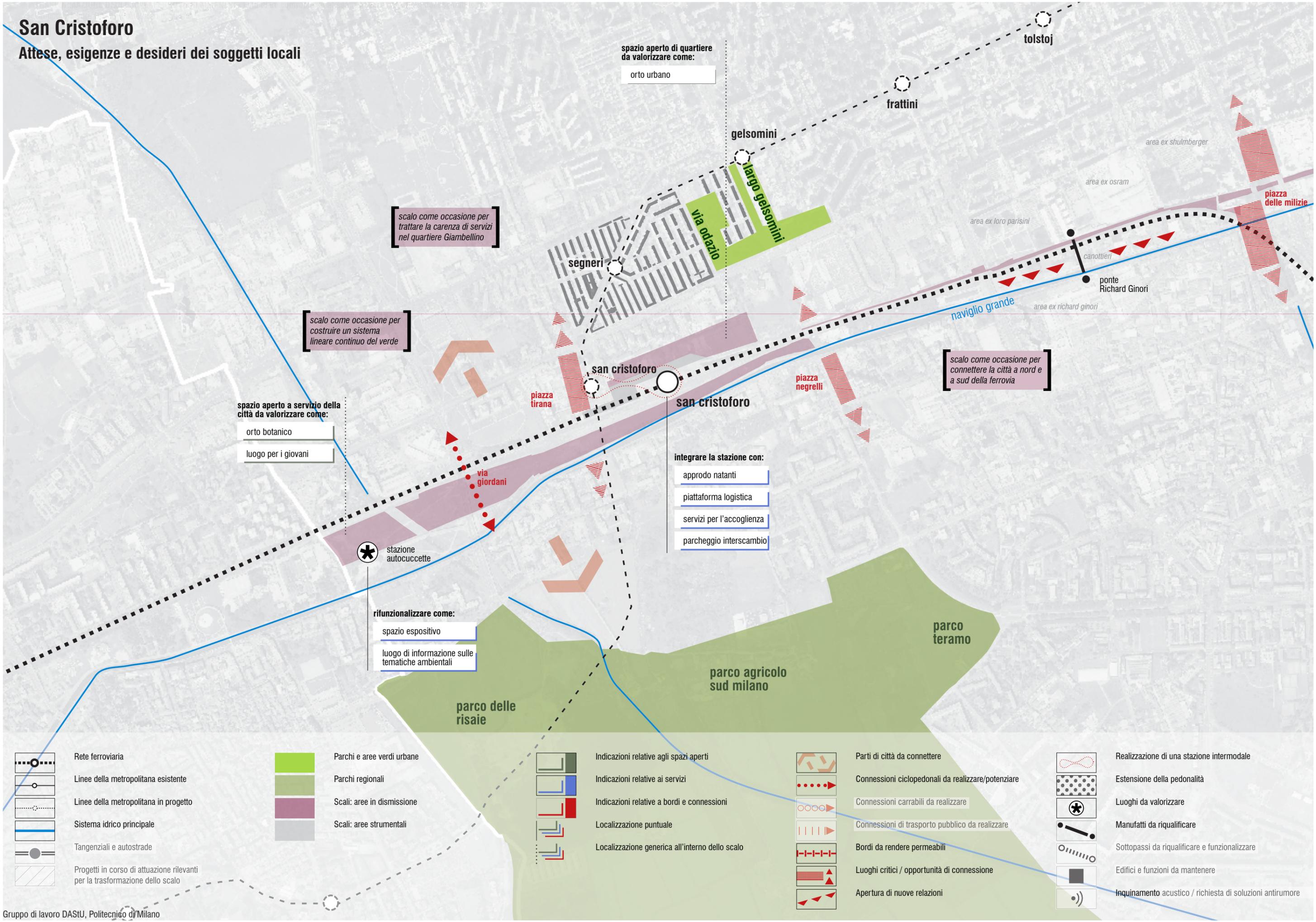
I quartieri di riferimento degli scali necessitano di una maggiore dotazione di servizi sportivi: primo passo

potrebbe essere il potenziamento di quelli esistenti (Argelati) o la destinazione di spazi non ancora definiti (ex Fornace). Le tre società di canottaggio devono riconquistare il fronte verso il Naviglio, con la realizzazione di una "spiaggia" come un nuovo servizio di scala urbana, riconnessa a sistema con lo spazio sportivo presente in piazza Tirana.

Rispetto ai servizi per la viabilità è chiesto che nessun parcheggio sia previsto nello scalo di Porta Genova, mentre si suggerisce di prevedere un parcheggio di interscambio in corrispondenza della stazione di San Cristoforo.

San Cristoforo

Attese, esigenze e desideri dei soggetti locali



spazio aperto di quartiere da valorizzare come:
orto urbano

scalo come occasione per trattare la carenza di servizi nel quartiere Giambellino

scalo come occasione per costruire un sistema lineare continuo del verde

spazio aperto a servizio della città da valorizzare come:
orto botanico
luogo per i giovani

integrare la stazione con:
approdo natanti
piattaforma logistica
servizi per l'accoglienza
parcheggio interscambio

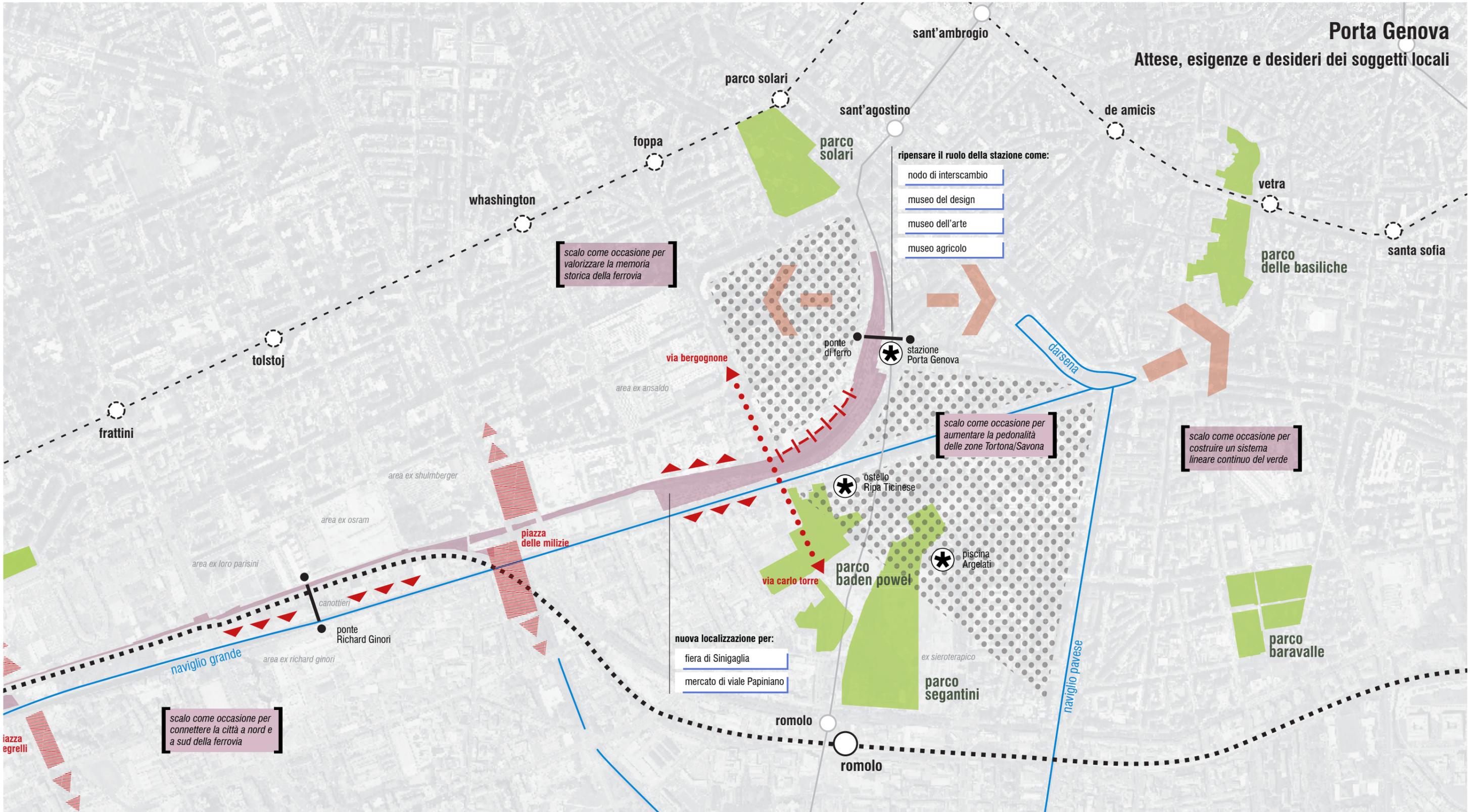
rifunzionalizzare come:
spazio espositivo
luogo di informazione sulle tematiche ambientali

scalo come occasione per connettere la città a nord e a sud della ferrovia

- | | | | | | | | | | |
|--|---|--|----------------------------|--|---|--|--|--|---|
| | Rete ferroviaria | | Parchi e aree verdi urbane | | Indicazioni relative agli spazi aperti | | Parti di città da connettere | | Realizzazione di una stazione intermodale |
| | Linee della metropolitana esistente | | Parchi regionali | | Indicazioni relative ai servizi | | Connessioni ciclopedonali da realizzare/potenziare | | Estensione della pedonalità |
| | Linee della metropolitana in progetto | | Scali: aree in dismissione | | Indicazioni relative a bordi e connessioni | | Connessioni carrabili da realizzare | | Luoghi da valorizzare |
| | Sistema idrico principale | | Scali: aree strumentali | | Localizzazione puntuale | | Connessioni di trasporto pubblico da realizzare | | Manufatti da riqualificare |
| | Tangenziali e autostrade | | | | Localizzazione generica all'interno dello scalo | | Bordi da rendere permeabili | | Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare |
| | Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo | | | | | | Luoghi critici / opportunità di connessione | | Edifici e funzioni da mantenere |
| | | | | | | | Apertura di nuove relazioni | | Inquinamento acustico / richiesta di soluzioni antirumore |

Porta Genova

Attese, esigenze e desideri dei soggetti locali

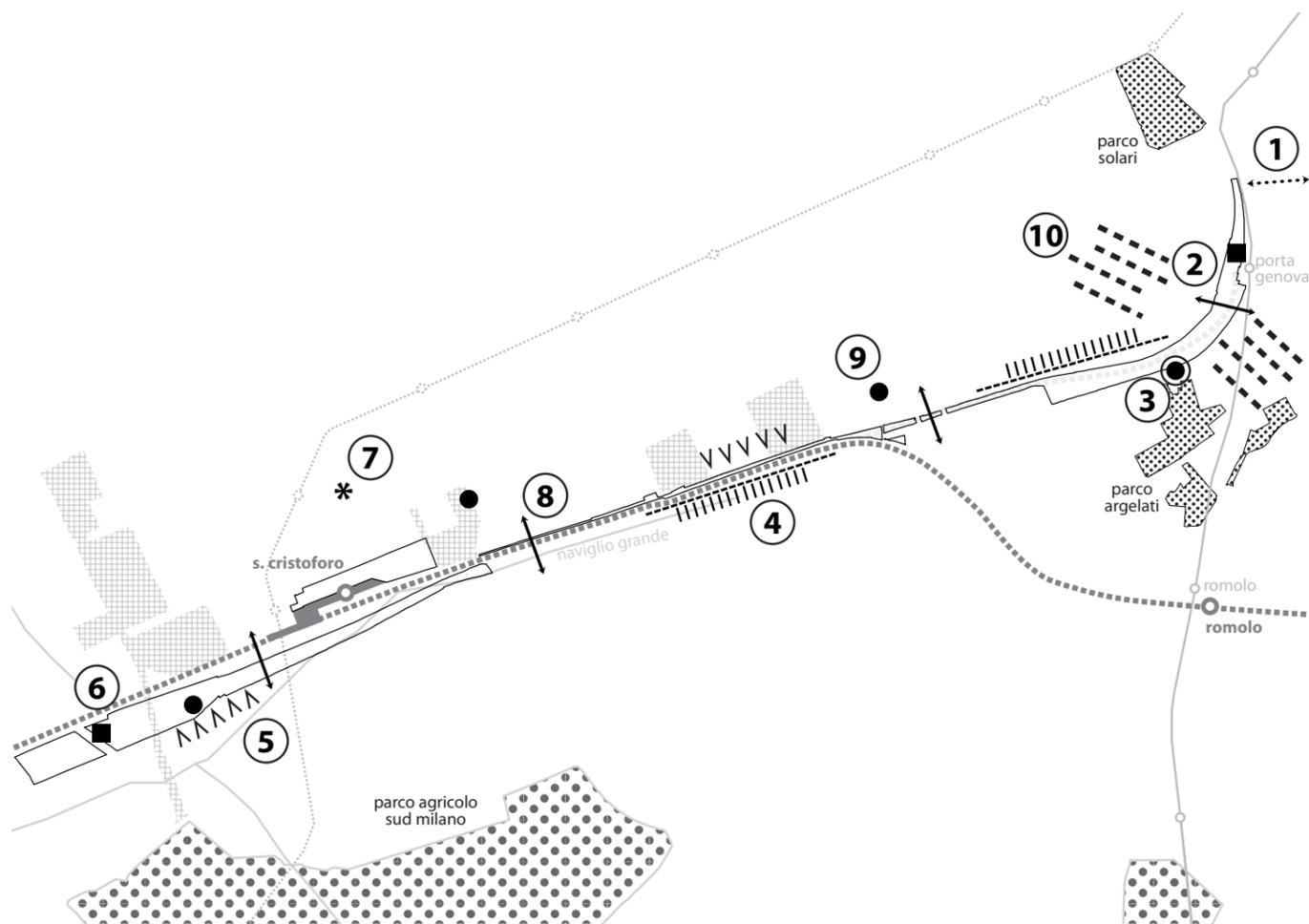


- ripensare il ruolo della stazione come:
- nodo di interscambio
 - museo del design
 - museo dell'arte
 - museo agricolo

- nuova localizzazione per:
- fiera di Sinigaglia
 - mercato di viale Papiniano

<ul style="list-style-type: none"> Rete ferroviaria Linee della metropolitana esistente Linee della metropolitana in progetto Sistema idrico principale Tangenziali e autostrade Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo 	<ul style="list-style-type: none"> Parchi e aree verdi urbane Parchi regionali Scali: aree in dismissione Scali: aree strumentali 	<ul style="list-style-type: none"> Indicazioni relative agli spazi aperti Indicazioni relative ai servizi Indicazioni relative a bordi e connessioni Localizzazione puntuale Localizzazione generica all'interno dello scalo 	<ul style="list-style-type: none"> Parti di città da connettere Connessioni ciclopedonali da realizzare/potenziare Connessioni carrabili da realizzare Connessioni di trasporto pubblico da realizzare Bordi da rendere permeabili Luoghi critici / opportunità di connessione Apertura di nuove relazioni 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di una stazione intermodale Estensione della pedonalità Luoghi da valorizzare Manufatti da riqualificare Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare Edifici e funzioni da mantenere Inquinamento acustico / richiesta di soluzioni antirumore
--	---	--	--	---

Prima interlocuzione con il Consiglio di Zona 6



Principali temi e nodi emersi

1. Connessione tra Navigli, Darsena e Parco delle Basiliche
2. Ruolo della stazione di Porta Genova
3. Nodo di Ripa Ticinese 83 (ostello)
4. Retri e natura dei bordi
5. Relazioni con l'acqua (Naviglio e servizi)
6. Stazione Autocucette di A. Rossi
7. Dotazione di servizi nei quartieri problematici
8. Relazioni nord-sud tra diverse parti di città
9. Spazi aperti e nodi da ripensare
10. Estensione delle zone a precedenza pedonale all'interno dello scalo

Workshop | 22 ottobre 2013

Consiglio di Zona 6 - Viale Legioni Romane, 54

Associazione Dynamoscopia - Jacopo Lareno Faccini

- La porzione di città in cui si inserisce lo scalo di San Cristoforo è ricca di spazi aperti in potenza, ovvero spazi aperti, oggi senza funzioni, ma che debitamente riqualificati potrebbero ospitare servizi per la città anche se questi non sono dentro all'area dello scalo. (Dynamoscopia lavora come laboratorio di quartiere nei pressi della Casetta Verde in via Odazio).
- Occorre prevedere a una connessione tra questi spazi che in particolare colleghi gli spazi aperti (presenti in prossimità di via Odazio) sia con il Parco Agricolo Sud Milano, sia con il centro città e quindi lavorando in direzione nord sud (è un'idea generale per lo scalo che potrà ospitare del verde). Inoltre, servirebbe anche un rafforzamento delle connessioni ciclo-pedonali nella direzione est ovest (in direzione verso il centro).
- Infine, le connessioni potrebbero essere interpretate anche come funzioni che connettono differenti zone della città. Gli orti collettivi sono delle funzioni che potrebbero qualificare queste aree sul modello francese del progetto dello Rosso Studio. Un progetto che l'associazione ha già reinterpretato proponendo l'intercultura, il verde e l'agricoltura come elementi per un nuovo modo di attrezzare delle aree a verde in città creando, appunto, degli orti collettivi.
- Per quanto riguarda la previsione di servizi, è indispensabile riflettere sulle carenze che caratterizzano l'intorno dello scalo di San Cristoforo e in particolare i quartieri di edilizia residenziale pubblica (Giambellino), che oggi rappresentano una vera e propria emergenza anche dal punto di vista edilizio. Le risorse derivate dallo scalo potrebbero essere investite nel quartiere di edilizia popolare.
- Occorre rendere permeabile lo scalo in prossimità della stazione, stabilendo una connessione tra la realtà a nord e quella a sud dello scalo.
- La questione "Stazione e Piazza Tirana" (che sono la "testa" di Giambellino sullo scalo) sono delle occasioni per aumentare la permeabilità dello scalo. Oggi la stazione è una barriera e inoltre è un edificio solo parzialmente utilizzato, da ripensare anche in relazione alla localizzazione dei possibili orti urbani.

Associazione Connecting cultures - Anna Detheridge

- Le aree a est e a sud della stazione di Porta Genova hanno vocazione commerciale e costituiscono oggi un vero e proprio distretto del divertimento, eppure versano in condizioni di degrado (sia dei locali posti lungo il naviglio, sia in generale nei quartieri). Lo scalo, una volta liberato dalla ferrovia, potrebbe ospitare attività culturali (spazi per mostre, laboratori creativi, etc. anche temporanei) che renda l'area un polo attrattore per giovani e city users e offrendo al tempo stesso servizi per gli abitanti (tipo aree wi-fi). Le aree a nord dello scalo, che oggi vivono solo nella settimana del Salone del mobile e nelle settimane interessate da grandi eventi legati alla moda, in questo modo potrebbero vivere lungo tutto l'anno.
- Occorre abbattere il muro che separa la zona Tortona-Savona dalla zona che affaccia sul Naviglio (via Vigevano), così da riconnettere brani della città che oggi non dialogano (la zona della moda e la zona del design sono parti di città che il

Progetto Dencity sta tentando di fa diventare vive non solo nella settimana della moda). Lo scalo di Porta Genova potrebbe diventare così un luogo di frequentazione culturale e di stazione creativa per i giovani e per gli abitanti che vivono attorno allo scalo.

- Il Parco Sud rappresenta una grande risorsa, ma occorre che venga adeguatamente collegato con il centro della città attraverso un sistema di spazi aperti; soprattutto nella parte vicina allo scalo di San Cristoforo.

Comunità del Giambellino - Dario Anzani

- Denuncia lo stato di abbandono in cui versa il quartiere Giambellino (2.700 appartamenti di cui circa 700 liberi), da un punto di vista edilizio ma anche sociale. Il quartiere mostra una certa propensione a reinventarsi, ma ha difficoltà a farlo viste le condizioni in cui versano i suoi edifici. La trasformazione degli scali costituisce un'importante occasione per dare risposte ai problemi del quartiere, prevedendo servizi funzionali alla ricucitura del tessuto sociale e soluzioni volte a risolvere il degrado edilizio. Ma lo scalo potrebbe ospitare anche un nuovo patrimonio di edilizia pubblica. Tutti gli interventi dovrebbero comunque essere finalizzati a inserire nello scalo servizi utili al quartiere. Non esiste una priorità o un servizio più importante, ci sono differenti questioni: integrazione degli stranieri, giovani e anziani; tutte meriterebbero una risposta ma prima bisogna risolvere il problema della casa e della separazione dei percorsi tra le persone, altrimenti il quartiere non regge più dal punto di vista sociale. Si potrebbe pensare a un laboratorio di quartiere, ma non è l'unico servizio realizzabile.

Amici dei Navigli - Empio Malara

- Espone l'ipotesi di connessione tra la Darsena e il Parco delle Basiliche proposta come associazione.
- Invita a considerare l'acqua come una possibile arteria di trasporto pubblico ed è questo un fronte su cui l'associazione è già impegnata nella redazione di progetti in collaborazione con il Comune di Milano. Il progetto prevede due linee di trasporto pubblico sui Navigli, in cui la stazione di San Cristoforo diventa un approdo.
- Altra questione dei servizi: l'associazione ha fatto già un progetto preliminare per l'intermodalità dello scalo di San Cristoforo in cui si potrebbe risolvere la distribuzione porta a porta, ma lo scalo può diventare anche il punto da cui servire poi tutti i servizi commerciali della zona (scalo di San Cristoforo come piattaforma logistica intermodale gomma acqua per il trasporto merci).
- Nel 1991 l'associazione ha lavorato ad un progetto di riuso dell'Alzaia, in occasione del quale ha redatto una guida dei beni culturali e dei manufatti edilizi che possono essere visitati lungo il Naviglio Grande fino alla stazione di San Cristoforo. Questo progetto dovrebbe essere perseguito da Expo perché ad esempio l'associazione ha cominciato un lavoro di censimento delle alberature che deve essere implementato.

Comitato x Milano Ticinese - Giovanni Lazzaretto

- Occorre ricucire il tessuto urbano e sociale dei quartieri a nord e a sud del Naviglio e della ferrovia (Giambellino e Barona-Lorenteggio, ma anche i quartieri che affacciano rispettivamente su via Foppa e via Valenza), prevedendo connessioni pedonali e automobilistiche con sovrappassi o sottopassi.
- Lo spazio ex Fornace in prossimità dello scalo di San Cristoforo è in fase di ripensamento per inserire dei servizi. In generale denunciano la carenza di impianti sportivi comunali anche di tipo acquatico. Attualmente esistono alcune piscine, ma sono poche.
- Invita a considerare l'ipotesi di prevedere un parcheggio in corrispondenza della stazione di San Cristoforo, in previsione del collegamento con la MM 4.

Associazione Zona Tortona - Uberto Cajrati Crivelli

- L'associazione organizza il salone in zona Tortona. L'Associazione rileva il grande problema del piccolo ponte che collega la zona oltre la stazione di Porta Genova che è insufficiente durante la settimana della moda.
- Propone di riutilizzare la stazione di Porta Genova come museo permanente del design o museo di arte contemporanea e di mantenere gli edifici presenti all'interno dello scalo, riutilizzandoli come spazi espositivi (sul modello di ciò che è avvenuto a Firenze alla Stazione Leopolda). La stazione e questi edifici si propone accolgano esposizioni permanenti, così da dare vita alla zona lungo tutto l'anno e non solo in alcune settimane. In questa prospettiva, l'Ansaldo e la stazione di Porta Genova sono visti come due spazi che si potrebbero rafforzare l'uno con l'altro e potrebbero confermare la vocazione (moda e design) di quest'area. La rifunzionalizzazione dovrebbe avvenire anche proponendo spazi da dedicare ai giovani per intraprendere delle proprie attività nel campo.

Comitato x Milano Giambellino e dintorni - Massimina Lauriola e Paola Fantaguzzi

- Propone di rafforzare le relazioni tra piazza Tirana e il quartiere Giambellino attraverso la realizzazione/il riuso di un capannone (o la stazione delle autocucette) dedicato agli artigiani, al cui interno essi possano insegnare ai ragazzi arti e mestieri, consentendo l'apprendimento di lavori manuali. Si invita a prediligere una localizzazione che consenta di avere un affaccio sul naviglio. Riferimenti progettuali: l'ex macello di Verona che da sull'Adige è stato trasformato in ristorante e luogo per l'attività di artigianali.
- Sottolinea l'importanza e la priorità di interventi di riqualificazione del quartiere Giambellino poiché non c'è un posto nella zona in cui i ragazzi possano socializzare, andare al cinema, imparare qualcosa...

Associazione Mesopotamia Milanese

- Propone l'abbattimento del muro che cinge l'area dello scalo di Porta Genova (tutto il percorso fino al parco lineare) e invita a considerare le differenze di quota fra il tram e la sede della ferrovia presenti in quest'area come opportunità per creare

vaste zone pedonali.

- Sottolinea la carenza di attrezzature sportive comunali ed evidenzia come la piscina Argelati, oggi utilizzata solo nel periodo estivo, costituisca un'opportunità da valorizzare (si potrebbe fare un centro del welfare con attività commerciali piccole), poiché vicina a numerose attività (scuole, centro sieroterapico, ecc...).
- L'area compresa tra via Lombardini e il Parco Baden Powell necessita di interventi di bonifica, l'area è una zona da rimettere a sistema, riqualificare.

Associazione Parco Segantini

- L'associazione è impegnata, in collaborazione con Italia Nostra, nella valorizzazione dell'area naturalistica compresa tra il nuovo complesso residenziale di Via Segantini, la piscina Argelati e via Argelati. È in corso di definizione un accordo con l'Amministrazione comunale.
- Insieme con il NABA l'Associazione è impegnata nel recupero della "casetta" (anche come spazio ad uso dell'ITIS Giorgi) e propone di riqualificare la roggia Bonifonti.
- L'area della "casetta" potrebbe ospitare attività legate al mondo dell'arte.
- L'area dello scalo di Porta Genova rappresenta uno snodo strategico per la ricucitura del sistema degli spazi aperti: dal Parco Solari al di Parco lineare lungo in naviglio Grande, e da qui al progetto Rotaie verdi del WWF, fino al Parco Agricolo Sud Milano.

Comitato dei Navigli - Gabriella Valassina

- Sulla progettazione degli scali l'associazione ha partecipato già nel 2006 e nel 2009 ad attività di partecipazione redigendo alcuni documenti che raccolgono le volontà dell'associazione sui due scali: nessun parcheggio e ritorno alla comunità di questi scali per attività culturali e artigianali.
- L'associazione propone di insediare nelle aree degli scali attività culturali.
- Propone che il verde di nuova realizzazione sia permeabile, non confinato in recinzioni condominiali, così da dare vita a un vasto spazio aperto compatto.
- All'interno dello scalo di Porta Genova si possono prevedere spazi atti ad ospitare la fiera di Sinigaglia e il mercato di viale Papiniano, che necessita di essere rilocalizzato (nella parte non alimentare).
- Propone di salvaguardare le preesistenze, riqualificando gli edifici presenti nello scalo di San Cristoforo per attività artigianali o per l'accoglienza di persone che hanno bisogno di ricovero (perché fruiscono temporaneamente della città in occasioni speciali – settimana della moda, salone del mobile, ecc...).
- Ricorda come sui muri perimetrali esista un vincolo della Soprintendenza e quindi non possa essere abbattuto completamente, ma eventualmente effettuare dei soli varchi.
- Propone che la connessione tra via Bergognone e via Carlo Torre sia solo ciclo pedonale.

- In corrispondenza della stazione di San Cristoforo propone un approdo natanti e la riqualificazione/riutilizzo dell'edificio di Aldo Rossi con funzioni legate all'artigianato e/o di accoglienza per fruitori occasionali della città e della zona.

Associazione Museo Lab, Comitato Ponti - Anelisa Ricci, Fabrizio Delfini più integrazioni Ass. VerDiSegni

- Propone un progetto complessivo e coordinato di tutela delle risorse ambientali e del paesaggio con respiro metropolitano: le ex infrastrutture ferroviarie costituiscono un'opportunità per migliorare le relazioni tra diverse parti di città (connettere tra di loro i quartieri, creare spazi collettivi, attrezzature ciclo pedonali, recuperare territori degradati, promuovere la conoscenza diffusa del paesaggio dei Navigli e quello agricolo del sud Milano)
- Propone la creazione di un sistema di aree verdi che connetta gli spazi aperti di rilevanza locale con gli spazi aperti di rilevanza sovra locale, valorizzando il naviglio creando un "paesaggio d'acqua". Attraverso l'Olonà è possibile connettere il progetto di parco lineare lungo il naviglio con il Parco Segantini a sud, mentre a nord è possibile prevedere una connessione con il Parco Solari e con piazza Napoli, e da qui con largo Gelsomini.
- L'Associazione di paesaggisti VerDiSegni mette in luce l'esigenza di affrontare anche i temi di una nuova cultura del verde, a bassa manutenzione e impatto ambientale.
- La stazione di Porta Genova, restaurata, può essere destinata a funzioni sociali e può essere valorizzata come porta di ingresso al parco.
- La ferrovia è stata il fattore costitutivo del paesaggio dei quartieri di Porta Genova e della Zona Tortona e ha da sempre avuto un ruolo incisivo per i valori di identità di questi quartieri. Si invita a conservare la memoria storica della ferrovia, non considerando lo scalo come uno spazio vuoto al cui interno insediare nuove funzioni. La ferrovia è un simbolo di questo spazio e deve rimanere nella memoria anche la sua funzione di connessione. Anche i suoi sovrappassi (il ponte di Porta Genova e il ponte in fronte alla Richard Ginori, sono dei manufatti storici da valorizzare). Si suggerisce un approccio che non cancelli gli elementi costitutivi di uno spazio, ma che cerchi una dimensione di memoria e di simbolo che rimandi ad aspetti di testimonianza che non possono essere perduti.
- Suggerisce la creazione di varchi nel muro per stabilire nuove connessioni tra le aree a nord e a sud degli scali. L'abbattimento di alcuni tratti del muro, con attenzione alla tutela di alcune parti di pregio dello stesso, consentirebbe la percezione degli spazi ferroviari attualmente inaccessibili. Questa azione si può fare anche subito senza dover aspettare la trasformazione degli scali.

WWF e Coop. Eliante, Rotaie Verdi - Guido Trivellini, Marina Trentin

- Il progetto Rotaie Verdi propone la realizzazione di una connessione verde tra San Cristoforo, Parco delle Risaie e Parco Teramo. Il progetto propone che lo scalo di San Cristoforo divenga un'oasi urbana sul modello londinese in cui coesistono natura e fruizione. Il verde è un servizio, e come tale deve essere percepito dalla popolazione.

- Al suo interno occorre vi siano elementi che rendano queste aree attrattive e assolvano alla funzione di luoghi di aggregazione: la stazione autocucette e alcuni manufatti edilizi presenti nello scalo potrebbero essere riqualificati e rifunzionalizzati con questo obiettivo, ospitando per esempio un centro conferenze, uno spazio espositivo legato all'arte, un centro di informazione sulle tematiche ambientali.

Associazione Bei Navigli - Giorgio Franchina

- Sottolineano come il tipo di insediamento che si andrà a realizzare in questi scali e la collocazione dei nuovi edifici condizioneranno il progetto degli spazi aperti e la possibilità di localizzare in queste aree nuove funzioni e nuovi servizi.
- La stazione di Porta Genova si propone mantenga la sua funzione di interscambio, non più con il treno ma con il trasporto su acqua, la metropolitana, le biciclette e i pedoni. In questo modo si conserverebbe la memoria storica della stazione quale luogo di interscambio.
- L'area dello scalo di San Cristoforo occorre che ospiti una funzione in grado di far vivere l'area, che altrimenti rischia di essere soggetta a degrado per via della sua stessa collocazione ai margini della città.

Associazione Parco delle Risaie

- Propone la valorizzazione del Parco delle Risaie, che offre uno spaccato del paesaggio e delle produzioni tipiche lombarde, attraverso la connessione di questo sistema di spazi aperti con la stazione ferroviaria (e in prospettiva anche metropolitana) di San Cristoforo.

Progetti e materiali segnalati

- **Associazione Bei Navigli**
 - Franchina, Gentili, Lubrano, *Parco Lineare dei Navigli* - settembre 2010, Presentazione del progetto presso il Gruppo Territorio organizzato dal PD
 - Parco dei Navigli e temi di progetto 2011, Documento di presentazione del progetto, materiale divulgativo e materiale documentale prodotto nell'ambito del progetto CIVES
 - Elenco osservazioni al PGT, Schema riassuntivo delle osservazioni al PGT presentate dall'Associazione
- **Comitato dei Navigli**
 - Questionario PortaGenovaPartecipata
 - Proposta Linee guida di progetto per l'isola ambientale "Porta Genova" e "San Cristoforo"
 - Passerella San Cristoforo, Relazione descrittiva del progetto definitivo
- **WWF, Cooperativa Eliante - Progetto Rotaie Verdi**
 - Gli scali ferroviari di San Cristoforo e Porta Romana in Milano: creazione di oasi urbane ad alta naturalità ed ad alta fruibilità, come elemento chiave di una rete ecologica comunale

4.5 FARINI

Lo scalo Farini si posiziona a cavallo di parti diverse della città; da quelle semicentrali che ruotano attorno a Porta Nuova a quella della periferica Bovisa e, anche in considerazione delle sue dimensioni, si connota per l'estensione dei suoi bordi che lambiscono zone con dinamiche molto differenti tra di loro: la città consolidata e di qualità del sistema Mac Mahon, la città a vocazione artistico artigianale dell'Isola, la città popolare e universitaria della Bovisa.

I bordi dello scalo si configurano come parti differenti da far interagire per la prima volta, e in questo senso la forma stessa dello scalo evoca immagini simboliche, ad esempio quella del "fiume che diventa lago". Sui bordi dello scalo e sulle adiacenze che con questo si interessano, si trovano alcuni elementi di caratterizzazione e in un certo senso di unicità: un "muro dello scalo" ancora abitato dalle famiglie dei ferrovieri in due situazioni specifiche, un muro che si raddoppia quando si trova a costeggiare il perimetro del cimitero Monumentale, un muro che ingloba il giardino, anche quello mancante, della quattrocentesca Villa Simonetta.

La parte interna dello scalo per la sua vastità contiene manufatti di differenti categorie senza pregi architettonici se non quelli della "memoria", dai capannoni per il ricovero dei treni agli edifici collegati alla dogana. Lo scalo è attraversato anche da presenze sotterranee: il passante e i servizi connessi sono da tenere in considerazione nel ridisegno di questa parte di città. In superficie, sempre all'interno dello scalo, rimarranno alcune di queste

presenze collegate al trasporto ferroviario (deposito Italo), con cui misurarsi nell'atto di congiungimento dei bordi.

Lo scalo Farini è perno di un sistema di parti di città che in alcuni suoi tratti si raccontano attraverso una dinamicità anche contrastante, fatta da un lato di trasformazioni "eccezionali" per la città, che si confrontano nell'immediato con trasformazioni più calibrate ai bisogni quotidiani: così il versante est dello scalo si confronta contemporaneamente con la città dei nuovi grattacieli del centro direzionale, con la realizzazione della "stecca degli artigiani" e la prossima riqualificazione in senso analogo del cavalcavia Bussa. Ruotando leggermente l'osservazione lo scalo sente l'influsso delle dinamiche sociali ed economiche accumulate e non completamente risolte nella Chinatown di via Sarpi; in questo quadrante di città un ruolo per definire il carattere da dare allo scalo avrà il completamento del recupero funzionale dei bastioni di Porta Nuova con l'organizzazione di una nuova passeggiata pubblica che andrà dalla nuova sede della Feltrinelli sino ad Eataly Smeraldo.

Nei margini a nord dello scalo si riscontrano problemi di insicurezza, dovuti all'abbandono del Palazzo delle Poste e all'uso improprio del terreno sottostante il ponte della Ghisolfa, nel tempo recente divenuti loghi di occupazione da parte di popolazioni nomadi e di microcriminalità. Lo scalo a sud trova una possibile relazione con la nuova linea metropolitana che però, stante la non risolta definizione del tessuto edificato oggi "impenetrabile", rischia di non generare alcun effetto positivo sul recupero

dell'area, oltre a non permettere di fare sistema con la fermata di Lancetti.

Le parti di città che si dispongono all'intorno dello scalo sono uniformate e caratterizzate dalla carenza di sistemi ambientali di pregio, mentre questi si possono trovare lungo la direttrice nord ovest, dalla prima periferia (area ex gasometri di Bovisa) alla cintura metropolitana. Alcune parti di città iniziano a sentire il peso di un eccesso di edificazione di alloggi di fascia medio-alta, oggi spesso invenduti e in molti casi oggetto di riduzioni di taglia per un nuovo riposizionamento nel mercato immobiliare. Mancano invece proposte per abitazioni per i ceti popolari e per le popolazioni di recente arrivo.

Lo scalo è circondato da due importanti sistemi di traffico "fluidi" che costituiscono una sorta di barriera: a nord il sistema della circonvallazione della linea 90-91 e a sud la viabilità del sistema Garibaldi-Firenze-Fiera. Ciò avviene in forma diversa nel sistema viario nord sud caratterizzato, soprattutto sul lato ovest dello scalo, dall'essere un enclave automobilistico locale, anche se la recente realizzazione del centro commerciale e della bretella di collegamento al ponte della Ghisolfa ha contribuito a rompere questo isolamento.

Bordi e connessioni

Nuove relazioni tra parti di città diverse

Il tema dei bordi e della connessioni risulta particolarmente sentito a Farini perché il vuoto dello scalo ha segnato e rafforzato un confine tra quartieri e parti di città molto diversi tra loro. Molti attori locali hanno segnalato in questa direzione la necessità di creare un “linguaggio” urbanistico, architettonico, funzionale che permetta di far dialogare e legare queste parti di città. Molti hanno anche suggerito che tali ricuciture dovrebbero avvenire sfruttando l’insediamento nello scalo di funzioni attrattive che fungano da collante tra i diversi tessuti urbani circostanti.

Superamento della ferrovia attraverso nuove connessioni alternative al cavalcavia Bacula

Il rischio percepito è relativo alla possibilità che il nuovo progetto, anche a causa di alcuni vincoli relativi alle preesistenze, costruisca dei nuovi confini e non offra importanti occasioni di porosità e di scambio. Ad esempio, l’area strumentale che rimarrà rappresenta una barriera molto forte, per cui bisognerà pensare a opere che ne permettano il superamento; anche il fascio di binari che verrà mantenuto all’interno dello scalo costituirà una forte barriera.

Molti richiamano la necessità di collegamenti est ovest che, alleggerendo la pressione del traffico sul cavalcavia Bacula, mettano in comunicazione i due quartieri separati

tutt’oggi dalla ferrovia. Rispetto ai collegamenti est ovest sono emerse da parte degli interlocutori diverse ipotesi di trattamento:

- un asse di attraversamento;
- un passaggio sotterraneo;
- percorsi per la mobilità dolce di attraversamento (alternativi al cavalcavia Bacula, rispetto al quale molti richiedono un trattamento specifico relativo all’attuale pista ciclabile ritenuta molto pericolosa);
- la connessione con Villa Simonetta e più in generale del quartiere Cenisio alla stazione Lancetti del passante, connettendo via Cucchiari con viale Lancetti;
- la creazione di connessioni pedonali che colleghino Villa Simonetta con i quartieri a nord dello scalo Farini.

I percorsi dolci di attraversamento potrebbero essere realizzati fin dalle prime fasi di avvio della trasformazione dello scalo, eventualmente anche come realizzazione temporanea soggetta a ulteriori future implementazioni.

Nuovi percorsi di mobilità dolce e integrazione con il sistema degli spazi aperti

D’altra parte, proprio la grande area dello scalo viene interpretata come una occasione per creare nuovi sistemi e nuove centralità connesse ai quartieri (anche attraverso elementi quali boulevard, assi di penetrazione, passeggiate, ecc...). I percorsi ciclopeditoni che verranno realizzati dovranno essere continui e permettere

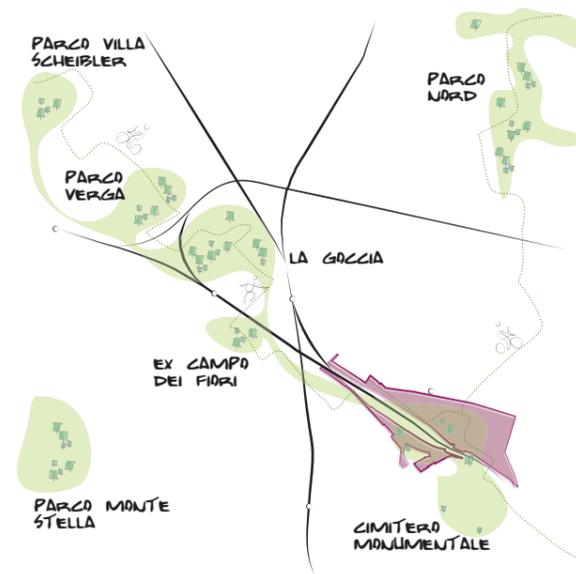
di entrare e uscire dallo scalo senza interruzioni.

Le piste ciclopeditoni potrebbero essere inserite a livello zero e unire le principali vie che si affacciano sul perimetro dello scalo. In particolare dovrebbero unirsi a via Valtellina (per congiungere la ciclabile verso MM Maciachini e poi Parco Nord) e centro città a sud lungo il ponte di via Farini. Una pista dovrebbe tagliare trasversalmente lo scalo, combinando la Stazione Bovisa-Politecnico (passando sotto il ponte Bacula) con l’area Garibaldi.

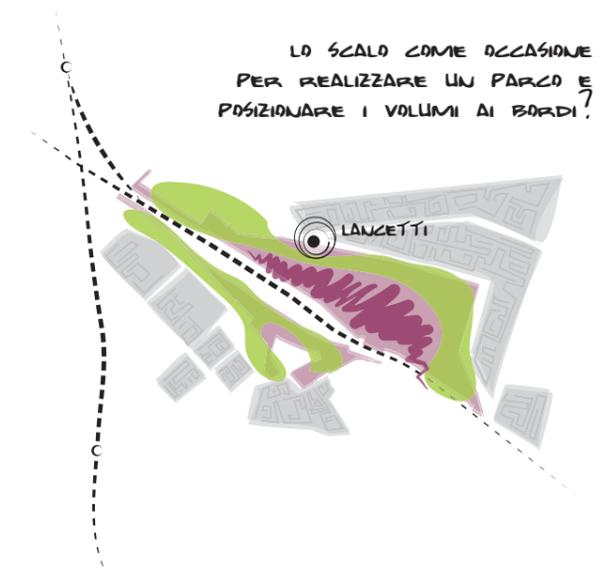
È possibile prevedere un collegamento tra gli spazi aperti all’interno dello scalo e il Parco Testori, passando alle spalle della scuola Rinnovata-Pizzigoni. In questa prospettiva potrebbero anche giocare un ruolo le nuove infrastrutture quali la stazione MM5 Cenisio (attiva dal 2015), la stazione Domodossola, FNM di via Mac Mahon/via Caracciolo (di cui si sta ancora discutendo la fattibilità). Infine sono state sollevate delle questioni puntuali relative agli accessi: risulta infatti indispensabile una riflessione in questa direzione (è necessario poter accedere alle aree dello scalo in differenti punti; occorre migliorare il ruolo di alcuni luoghi come “porte” e nodi di scambio (ad esempio l’area di Villa Simonetta).

Creazione di un asse viabilistico preferenziale per il trasporto pubblico

In termini di connessioni molti attori hanno richiamato la necessità di interventi di ricucitura della viabilità carrabile (anche a servizio del trasporto pubblico).



LO SCALO È UNA
OCCASIONE PER
CONNETTERE UN
SISTEMA DI SPAZI
APERTI E PARCHI
A SCALA URBANA E
TERRITORIALE.



Questi dovrebbero riguardare le vie Caracciolo/Lancetti e Caracciolo/Valtellina ma in sede sotterranea. Da non dimenticare il parcheggio multipiano già esistente.

La trasformazione di Farini potrebbe diventare l'occasione per realizzare un asse viabilistico preferenziale per i mezzi pubblici (per la linea di forza 90/91 che nella tratta compresa tra piazzale Lotto e piazzale Lugano non può disporre di una corsia preferenziale poiché la sezione stradale e la presenza del cavalcavia Bacula non lo consentono) che connetta via Caracciolo (e via Teodorico prima) a via Cantoni (verticale), collegando la fermata Lancetti con la fermata Cenisio.

Spazi aperti

Un parco di cerniera tra parti di città, una spina verde in ingresso a Milano

L'immagine proposta dalla maggioranza degli interventi, con diverse accezioni, descrive la realizzazione di un grande parco che unisce due parti di città oggi distanti e separate: a sud i quartieri Cenisio e Mac Mahon (con il fulcro di Villa Simonetta), a nord via Jenner e Dergano. Il parco, che si auspica sia esteso su almeno il 60% dell'area, potrebbe unire le due parti di città attraverso percorsi ciclabili e pedonali e poche ben individuate vie di attraversamento. La stessa immagine di un grande parco unitario è stata riproposta alla scala dell'intero settore nord ovest della città, da Bovisa al cimitero Monumentale

e da qui all'ambito trasformato di Garibaldi Repubblica. Il parco, in questa accezione, assume le dimensioni di vero e proprio "Central Park milanese", una spina verde tra Quarto Oggiaro e il centro di Milano che connette linearmente le aree verdi esterne alla città e il centro urbano.

L'idea condivisa da molti è quella di un parco di scala metropolitana che entra in profondità nel corpo della città, radicalizza la visione del riuso delle aree dello scalo riducendo gli spazi destinati alla sola valorizzazione e spinge verso una visione integrata che favorisca la creazione di un sistema continuo di spazi aperti naturali e attrezzati. Lo scalo e il futuro parco costituiscono inoltre un sistema articolato, un continuum con gli spazi aperti e gli edifici pubblici già esistenti, oggi frammentati e delimitati da spazi e recinzioni, posti a i margini che possono a loro volta essere ben integrati e ridisegnati: ad esempio Villa Simonetta, allungando il viale frontale e ampliandone il giardino; il fronte della stazione Lancetti, ampliando e vivacizzando il piazzale attualmente esistente fino a diventare una vera piazza; gli edifici lungo le vie Aprica e Valtellina che potrebbero tematizzare a giardino le aree vicine.

Articolazione del parco, duttilità di utilizzi e temporaneità

Diverse proposte portano l'attenzione sull'articolazione degli usi all'interno del parco stesso: funzioni di servizio e presidio come gli orti, ma anche funzioni e oggetti che rappresentano il carattere urbano, ad esempio una piazza. Altre immagini riguardano la tematizzazione

complessiva del parco: ad esempio potrebbe divenire un polo tecnologico, un grande parco botanico, un centro per la ricerca scientifica.

In merito alle funzioni previste che rendano sostenibile la realizzazione del parco e che ne costituiscano i margini e la componente urbana sono emersi molti dubbi rispetto alle previsioni edilizie, in particolare di edilizia residenziale perché considerate oggi fuori mercato e dunque pregiudiziali rispetto ad un effettiva trasformazione dell'intera area e delle aree collegate. L'osservazione porta anche a considerare il fattore tempo mettendo in primo piano la trasformazione strategica dello spazio aperto. Attraverso un progetto degli spazi aperti, progressivo e per parti, si possono infatti abbattere prioritariamente i limiti fisici, le barriere tra i quartieri ai bordi dello scalo, creando connessioni (prioritaria quella tra il quartiere Cenisio e la stazione Lancetti, a partire da Via Caracciolo e/o da Via Principe Eugenio) portando subito elementi di qualità in città e offrendosi a precisazioni funzionali future. Alcuni propongono, infatti, di posizionare anche un possibile ampliamento del mercato comunale di piazzale Lagosta o, addirittura, un temporaneo parcheggio.

La visione progressiva di un recupero leggero ben si integra con l'idea proposta di una bonifica per parti che anticipi l'uso di ampie parti del parco e delle aree con tecniche di bonifica sperimentale (es. bio-bonifica). Il fronte su via Valtellina e gli edifici e che costituiscono un fronte urbano ben si prestano a questo fine.

In una prospettiva di trasformazione dell'intera area gli spazi aperti (che si auspicano molto grandi e unitari) non devono essere eccessivamente specializzati, ma devono consentire una forte duttilità di utilizzo: ad esempio spazi conviviali con panchine e tavoli mobili spostabili a piacere a seconda del variare delle esigenze di gruppi diversi. A fronte della non specializzazione delle aree vi sono funzioni necessarie come gli orti urbani che rappresentano un presidio e un luogo di aggregazione specialmente per la popolazione anziana.

Servizi

Creazione di spazi per i giovani: scuole, sport, musica e laboratori

Nella zona di Farini sarebbero necessari servizi legati all'istruzione: un nuovo polo scolastico potrebbe così dotare la Zona 8 di licei e istituti superiori dei quali oggi risulta sprovvista. Ma anche generare risorse da destinare alla ristrutturazione dei complessi scolastici già esistenti (Zona 9) che oggi presentano inequivocabili segni di obsolescenza.

L'area centrale dello scalo, così vasta, potrebbe essere adatta ad affrontare la domanda di servizi per le attività sportive; viene chiesto che le nuove attrezzature siano pensate per le attività prevalenti (calcio, pallavolo e basket, anche a servizio delle scuole della zona) ed immerse nel verde.

Lo scalo potrebbe diventare sede per una nuova biblioteca, multimediale e interattiva, che attragga i giovani durante tutto l'arco della giornata. Sarebbe utile prevedere inoltre uno spazio aggregativo per i giovani e uno spazio dove poter svolgere grandi concerti. Questo consentirebbe di risolvere i problemi di conflittualità con gli abitanti nell'utilizzo dello stadio San Siro quale spazio concerti. Eventualmente si potrebbe valorizzare l'identità della parte sud dello scalo, vista la presenza di Villa Simonetta, dedicandone una vasta porzione (anche anticipando la trasformazione completa dello scalo) alla creazione di uno spazio concerti e connotando questo brano di città come "città della musica".

Infine, la trasformazione dello scalo potrebbe essere l'occasione per realizzare anche "una città dei bambini" con spazi loro dedicati utili allo svolgimento di laboratori tematici (sul modello dei laboratori parigini dislocati nelle aree periferiche come distacco dei poli espositivi centrali).

Previsione di spazi e attrezzature per gli anziani

Non solo giovani però. Nella zona vive un gran numero di anziani e per questi il recupero dello scalo potrebbe offrire l'occasione di trovare un loro centro di aggregazione aperto alla possibilità di incontro e uso congiunto con adulti e ragazzi. Nuove realizzazioni che coesistano con interventi di recupero delle strutture esistenti: dall'ampliamento del centro anziani adiacente alla scuola di circo, al potenziamento del CAM Pecetta e

delle funzioni che può accogliere (centro di aggregazione multiculturale e multietà).

Una componente, quella del mondo adulto, che esprime il bisogno di legami sociali attraverso le diverse realtà associative presenti nelle zone adiacenti allo scalo; un servizio di cui si prevede l'utilità è quello di una "casa delle associazioni" le quali solitamente non necessitano più di 15 mq per un piccolo ufficio e uno spazio comune, da condividere, per assemblee e riunioni.

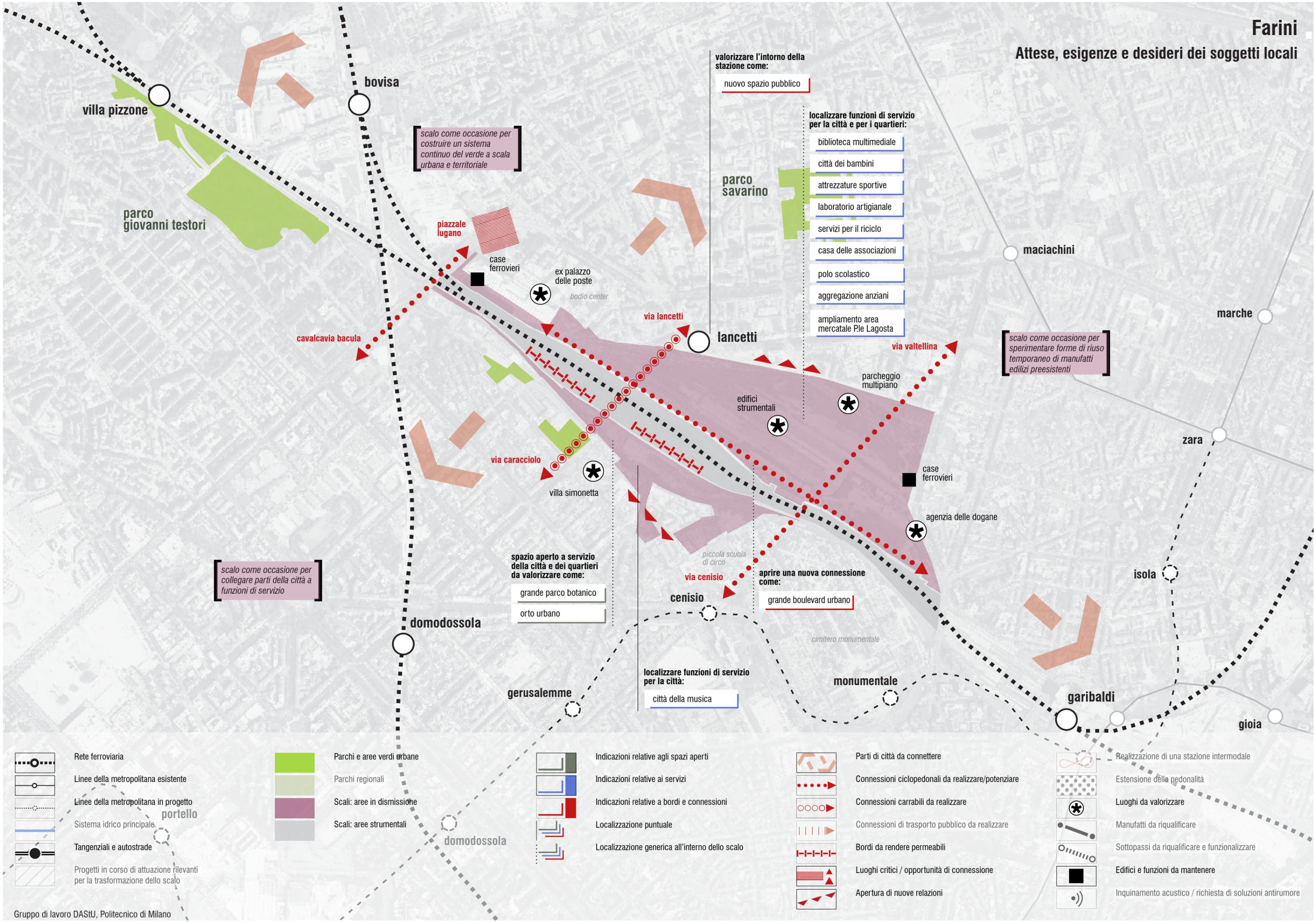
Realizzazione di luoghi e ambienti per integrare saperi e socialità

Le necessità degli adulti e quelle dei giovani (anche in termini di acquisizione di professionalità utili all'inserimento lavorativo) sono ricondotte a unitarietà attraverso la richiesta di servizi "nuovi" che permettano di sperimentare forme contemporanee dello stare insieme: questi servizi si immagina si possano rapportare agli spazi aperti in modo positivo. Immaginando che sul perimetro a nord venga installato un laboratorio frequentato dagli abitanti per le loro esigenze, esso si potrebbe occupare anche della manutenzione delle panchine e delle attrezzature di cui verranno dotati gli spazi aperti, magari insegnando ai ragazzi tecniche di manutenzione quale espediente per legare le persone adulte che frequentano il laboratorio ai giovani che vivono, studiano e giocano in quella zona e che fruiscono quotidianamente degli spazi aperti. In questa prospettiva lo scalo potrebbe rafforzarsi con la creazione di uno spazio simile ai

repair café olandesi: grandi laboratori dove si possono eseguire riparazioni di ogni tipo, socializzando con altri. Si propongono inoltre i tale ottica servizi funzionali al riciclo, come ad esempio una ricicleria protetta deputata alla raccolta di tutto ciò che viene scartato ma è ancora utilizzabile.

Recupero di strutture esistenti per servizi di quartiere

La dotazione di nuovi servizi alla città attraverso il recupero dello scalo deve fare riferimento, anche se esterno all'area identificata dall'Accordo di Programma, all'ex Palazzo delle Poste che si chiede venga riconvertito per usi pubblici. In particolare le funzioni che potrebbe ospitare sono: una biblioteca, un centro polifunzionale che al suo interno contenga anche un teatro o un cinema (servizi attualmente assenti nella zona) e un luogo aggregativo.



valorizzare l'intorno della stazione come:

nuovo spazio pubblico

localizzare funzioni di servizio per la città e per i quartieri:

- biblioteca multimediale
- città dei bambini
- attrezzature sportive
- laboratorio artigianale
- servizi per il riciclo
- casa delle associazioni
- polo scolastico
- aggregazione anziani
- ampliamento area mercatale Ple Lagosta

scalo come occasione per costruire un sistema continuo del verde a scala urbana e territoriale

scalo come occasione per sperimentare forme di riuso temporaneo di manufatti edilizi preesistenti

scalo come occasione per collegare parti della città a funzioni di servizio

spazio aperto a servizio della città e dei quartieri da valorizzare come:

- grande parco botanico
- orto urbano

aprire una nuova connessione come:

grande boulevard urbano

- Rete ferroviaria
- Linee della metropolitana esistente
- Linee della metropolitana in progetto
- Sistema idrico principale
- Tangenziali e autostrade
- Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo

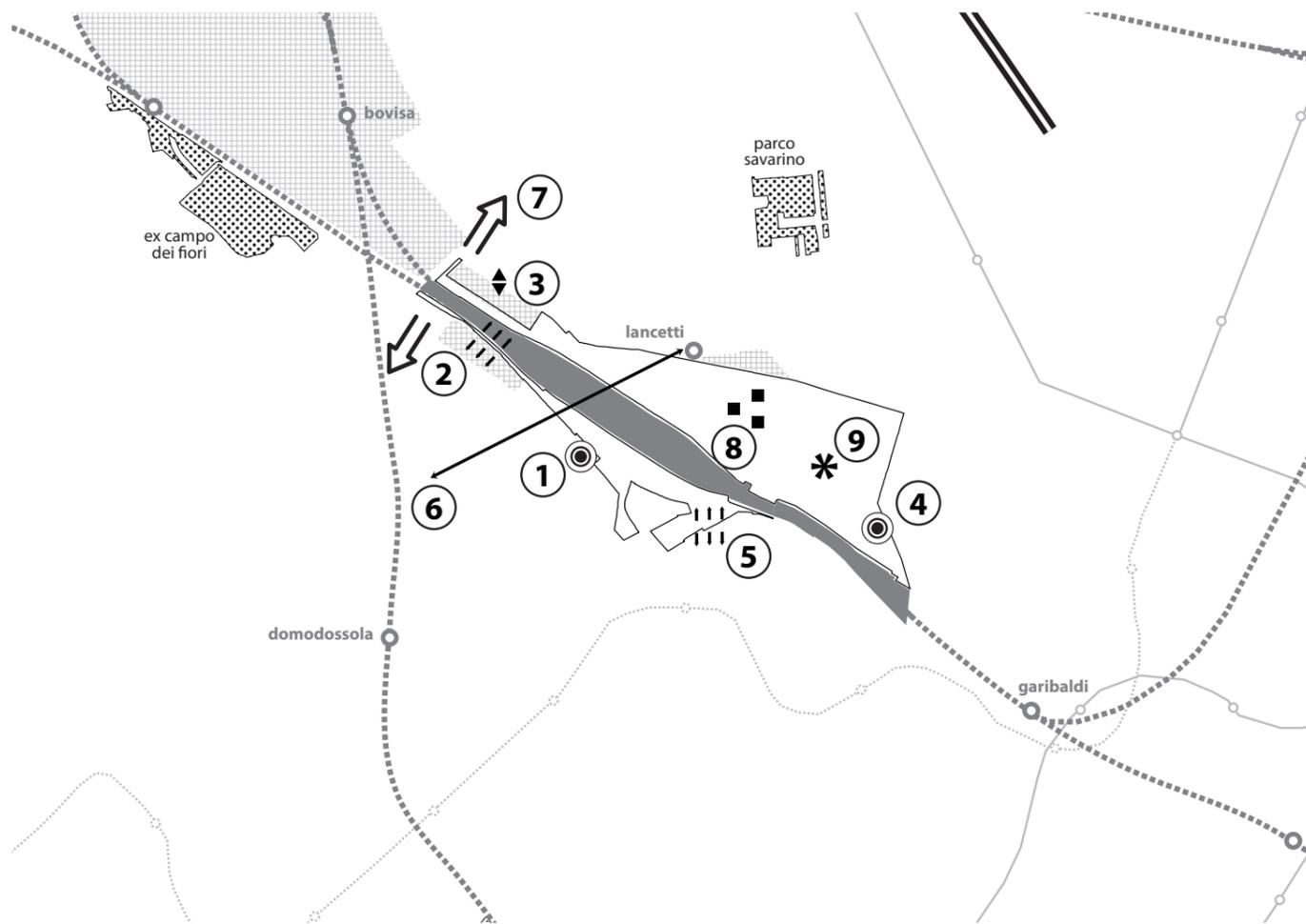
- Parchi e aree verdi urbane
- Parchi regionali
- Scali: aree in dismissione
- Scali: aree strumentali

- Indicazioni relative agli spazi aperti
- Indicazioni relative ai servizi
- Indicazioni relative a bordi e connessioni
- Localizzazione puntuale
- Localizzazione generica all'interno dello scalo

- Parti di città da connettere
- Connessioni ciclopedonali da realizzare/potenziare
- Connessioni carrabili da realizzare
- Connessioni di trasporto pubblico da realizzare
- Bordi da rendere permeabili
- Luoghi critici / opportunità di connessione
- Apertura di nuove relazioni

- Realizzazione di una stazione intermodale
- Estensione della pedonalità
- Luoghi da valorizzare
- Manufatti da riqualificare
- Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare
- Edifici e funzioni da mantenere
- Inquinamento acustico / richiesta di soluzioni antirumore

Prima interlocuzione con i Consigli di Zona 8 e 9



Principali temi e nodi emersi

1. Villa Simonetta e il suo parco
2. Relazioni con il quartiere Cenisio
3. Palazzo delle Poste/catalizzatore di situazioni problematiche (con Pzzale Lugano)
4. Palazzo delle Dogane e rapporto con aree scalo
5. Riorganizzazione e valorizzazione delle aree comprese tra lo scalo, il Cimitero Monumentale i servizi esistenti
6. Relazioni tra quartiere Cenisio e stazione Lancetti
7. Attraversamento viabilistico (trasporto pubblico) Via Caracciolo / Viale Jenner
8. Ruolo delle preesistenze
9. Quali funzioni e servizi di scala urbana all'interno dello scalo (tra Bovisa e Garibaldi)

Workshop | 29 ottobre 2013

CAM Pecetta - Via della Pecetta, 29

Associazione 9 per 9 - Alessandro Boscaro

- I confini tra i quartieri non sono solo legati alla topografia, ma sono veri e propri confini culturali. Ai margini dello scalo Farini è possibile riconoscere due identità, che non dialogano fra loro: il nuovo centro direzionale Garibaldi - Corso Como e i quartieri che affacciano sullo scalo (anche se spesso il fronte scalo rappresenta il retro di questi quartieri). Eppure, abitando uno stesso territorio, il dialogo appare necessario.
- In vista della trasformazione dello scalo, si segnala la necessità di uniformare o quantomeno creare un "linguaggio" urbanistico/architettonico/funzionale che permetta di far dialogare e legare le due parti di città (quella nuova dello scalo e quella esistente del quartiere Isola e dei quartieri che affacciano sullo scalo), riconquistando un'identità territoriale.
- Infine, si ritiene occorra ricostruire un dialogo tra le trasformazioni dello scalo Farini e il Maciachini center.

Centro Culturale Multietnico La Tenda - Raffaele Taddeo

- L'area strumentale che rimarrà all'interno dell'area di trasformazione rappresenta una barriera molto forte per cui bisognerà pensare a opere che ne permettano il superamento. In particolare, si immagina almeno un collegamento viabilistico (est ovest) che alleggerendo la pressione del traffico sul cavalcavia Bacula metta in comunicazione i due quartieri separati tutt'oggi dalla ferrovia.
- Si auspica la realizzazione di un grande parco (che interessi almeno il 60-70% dell'area) che contenga al suo interno dei percorsi ciclo-pedonali e che funga da elemento connettivo tra le due parti di città che rimarranno separate dai binari.
- Si propone che il Palazzo delle Poste venga riconvertito per usi pubblici. In particolare le funzioni che potrebbe ospitare sono: una biblioteca, un centro polifunzionale che al suo interno ospiti anche un teatro o un cinema (servizi attualmente assenti nella zona) e un luogo aggregativo.
- È inoltre necessario reperire all'interno dello scalo uno spazio per l'inserimento di piccole attività artigianali da collocare preferibilmente nella parte a nord est delle aree in trasformazione poiché funzionali alla vitalità del quartiere, attualmente privo di tali servizi.

Associazione De.Deep - Claudia Barana

- Il fascio di binari che verrà mantenuto all'interno dello scalo, anche nel futuro, rappresenterà una barriera per la connessione delle due parti di città attualmente divise. Bisognerà creare una serie di passaggi e connessioni (passeggiate) per pedoni e biciclette (est ovest). Attualmente l'unico passaggio è il cavalcavia Bacula, privo di percorsi ciclo-pedonali e questo compromette seriamente la sicurezza degli abitanti che lo attraversano.
- Si propone di insediare nell'area in trasformazione funzioni per lo sviluppo tecnologico a supporto delle attività artigianali esistenti, soprattutto nella zona Dergano.
- I nuovi interventi edilizi possono coesistere con il mantenimento di alcuni manufatti edilizi esistenti, preservando le preesistenze. L'obiettivo dovrebbe essere di valorizzare le permanenze, come l'edificio delle Dogane, e realizzare con un linguaggio architettonico moderno i nuovi edifici.
- Lo scalo Farini potrebbe divenire un polo tecnologico inserito in un grande parco botanico, funzionale anche alla ricerca scientifica.

Associazione socio-culturale Cittadini di Zona 9 - Giuseppe Lardieri

- All'interno dello scalo Farini esiste un parcheggio sotterraneo oggi completamente inutilizzato, di proprietà di RFI, per circa 2.000 posti auto, a due livelli (profondità di circa 18 m) che occorre venga considerato dal progetto di trasformazione.
- Si desidererebbe (nonostante vi sia la consapevolezza che si tratti di un desiderio irrealizzabile perché il plusvalore generato dalla trasformazione dovrà essere impiegato nell'implementazione e attuazione del progetto di Circle line) che l'intera area in trasformazione fosse destinata a parco, in modo da fungere da nodo per la connessione tra le aree verdi esterne alla città e il centro urbano e permettere alle persone di arrivare al Duomo attraverso percorsi ciclo-pedonali immersi nel verde.
- Le nuove costruzioni dovrebbero essere il più possibile mitigate dalla presenza del verde, a cingere i nuovi volumi. Queste potrebbero essere collocate in prossimità del grande parcheggio sotterraneo esistente, così da ottimizzarne l'utilizzo.
- Occorrerebbe realizzare anche un passaggio (est ovest), magari sotterraneo, per connettere le due parti di città che rimarranno divise dai binari.
- Sarebbe utile che la trasformazione dello scalo prevedesse al suo interno uno spazio da destinare alle associazioni, le quali solitamente non necessitano più di 15 mq per un piccolo ufficio e uno spazio comune, da condividere, per assemblee e riunioni.
- Dovrebbe, inoltre, trovare spazio una nuova biblioteca, multimediale e interattiva che attragga i giovani.
- Si segnala la necessità di reperire uno spazio per gli anziani, che in questa parte di città sono molto numerosi.
- Occorrerebbe creare un'area multifunzionale dedicata alle professioni, fatta di spazi per il lavoro e la promozione di attività.

Associazione Terra del Fuoco - Andrea Crivelli

- L'Associazione opera in Zona 9 con l'obiettivo di costituire sul piano culturale e su quello pratico/funzionale un riferimento cittadino permanente per tutto ciò che riguarda artigianato e manualità: riferimento a cui tutti possano accedere per ottenere informazioni o avere assistenza per fare i propri lavori, per scambiare esperienze e magari lavorare in compagnia. Il raggiungimento di questo obiettivo passa per la creazione e il mantenimento in esercizio di "laboratori pubblici di quartiere" che abbiano al centro le tematiche dell'associazione e cioè:
 - lavoro manuale e mantenimento della sua cultura e tradizione;
 - sviluppo delle capacità personali;
 - riciclo, recupero e creazione anche artistica;
 - apertura alla società circostante, al risparmio e alla socializzazione.
- Gli spazi aperti (che si auspicano molto grandi) non devono essere eccessivamente specializzati (es. spazio bambini, area pic-nic ecc...), ma devono consentire una percentuale di duttilità di utilizzo.
- I servizi si immagina si possano rapportare agli spazi aperti in modo positivo: immaginando che venga installato un laboratorio frequentato dagli abitanti per le loro esigenze, esso si potrebbe occupare anche della manutenzione delle panchine e delle attrezzature, magari insegnando ai ragazzi le tecniche di manutenzione, legando così le persone adulte che frequentano il laboratorio ai giovani che vivono, studiano e giocano in quella zona e che percorrono quotidianamente gli spazi aperti.
- Per quanto riguarda i bordi, la città è abituata a vivere lo scalo come un

vero e proprio confine della città, quindi la progettazione dovrà tenere conto di questo nel pensare servizi e funzioni delle aree che devono essere posti in modo accessibile e non escludente. Il rischio da evitare è che al vecchio confine si sostituisca un nuovo sistema escludente, rischio che si potrebbe evitare collocando per esempio gli spazi aperti proprio al confine e i nuovi servizi che vengono offerti, in posizione ben visibile e accessibile.

- I servizi che sarebbe auspicabile venissero localizzati in quest’area, e di cui la città avrebbe bisogno, sono numerosi: si propone la creazione di uno spazio sulla falsa riga dei “repair café” olandesi, ossia un grande laboratorio dove si possano eseguire, grazie a personale specializzato, riparazioni di ogni tipo, bevendo un bicchiere di vino e conversando con il vicino di bancone. Lo spazio dovrebbe essere gratuito e i dipendenti stipendiati dal comune perché il risparmio che un luogo come questo porta alla collettività sarebbe enorme, basti pensare lavoro di manutenzione degli spazi comuni che potrebbe essere eseguito dai frequentatori del café.
- Si propongono inoltre servizi funzionali al riciclo, come ad esempio un luogo protetto deputato alla raccolta di tutto ciò che viene scartato ma è ancora utilizzabile. Una pre-discardica a cui tutti possano accedere, che periodicamente venga svuotata dall’AMSA continuando così il proprio ruolo di luogo di raccolta. Per superare i bordi, potrebbero essere invitati tutti gli abitanti della zona (e magari dell’intera città di Milano) ad usarla, sia per depositare che per raccogliere.
- Un nuovo quartiere che nasce da un progetto unitario, come i primi quartieri cintura di Milano (vedi Comasina), può anche porsi l’obiettivo di creare nuovi stimoli per tutta la città: sarebbe un bel segnale di una ritrovata capacità di dare senso al progetto.

Gruppo di cittadini residenti all’interno dello scalo Farini

- Si chiede che gli edifici attualmente adibiti a residenza (due palazzine, una a nord in prossimità del Palazzo delle Poste, e una sud est, in prossimità del Palazzo delle Dogane, entrambe all’interno dello scalo di prossima dismissione) non vengano demoliti costringendo le famiglie a lasciare la propria casa. Le famiglie che abitano all’interno dello scalo costituiscono la “memoria storica” dello stesso.
- Si propone l’interramento di almeno una parte dei binari (quella più a nord in prossimità del cavalcavia Bacula), aumentando al contempo la presenza di percorsi dolci di attraversamento dello scalo che potrebbero essere realizzati fin dalle prime fasi di avvio della trasformazione dello scalo, eventualmente anche come realizzazione temporanea soggetta a ulteriori future implementazioni. Occorre prevedere lungo il cavalcavia Bacula una pista ciclabile.
- Vista la presenza di “istituzioni” come Villa Simonetta, potrebbe essere interessante dedicare una vasta porzione dello scalo alla creazione di un ampio spazio concerti, connotando questo brano di città come “città della musica”.
- Infine, essendo questa zona caratterizzata da una elevata presenza di anziani, si potrebbe prevedere anche la realizzazione di orti urbani (con accesso dal lato nord est dello scalo).

Comitato per Milano di Zona 9 - Maurilio Pogliani

- Si ricorda che il PRG del 1975 indicava l’area dello scalo Farini come area a verde pubblico.
- Si condivide il principio generale di abbattimento dei confini e della cesura dello scalo, aprendolo alla città.
- Si propone l’apertura di assi viari per risolvere il problema del cavalcavia Bacula e la creazione di connessioni “pedonali” che colleghino Villa

Simonetta con i quartieri a nord dello scalo Farini.

- Si condivide la proposta di realizzare un grande parco e l’idea di inserire anche degli spazi per orti urbani (anche collocati in zone differenti dello scalo).
- Si propone di mantenere alcuni degli edifici esistenti nello scalo, valorizzando in questo modo alcune preesistenze (per esempio l’edificio delle Dogane).
- Infine, è necessario poter accedere alle aree dello scalo da differenti punti: da nord per connetterlo al quartiere Bovisa, da sud per connetterlo al quartiere Isola, da est per connetterlo al quartiere Farini.
- Occorre migliorare l’accessibilità a Villa Simonetta.

Comitato La Goccia

- Occorre intervenire sulle aree in trasformazione a Milano con progetti organici, altrimenti si rischia di perdere occasioni importanti. Occorre quindi un progetto di trasformazione degli scali unitario e un piano del verde che lavori complessivamente sull’intera città di Milano, guardando anche oltre i confini. All’interno di questa porzione di città vi sono numerose aree verdi che devono essere aperte (perché molte sono recintate), connesse e rese fruibili.
- Attraverso il bosco presente nella “goccia”, oggi cintato, si potrebbe realizzare un asse verde di penetrazione che dal Parco delle Groane porti al centro città, passando per lo scalo Farini. Il verde dovrebbe essere previsto su almeno il 50% dell’area dello scalo (in passato il PRG destinava quest’area a verde) e la condizione economica attuale, in questa prospettiva, dovrebbe essere considerata come un’opportunità e non come un vincolo.
- Si segnala il problema della contaminazione di queste aree: è possibile attuare interventi di bio-bonifica, con creazione in queste aree di ampie superfici verdi fruibile.
- Si propone di valorizzare il passato industriale di questo settore della città, mantenendo edifici produttivi di grande qualità riconvertendoli ad altra funzione.

CAM Pecetta - Ugo Iacopino

- Nello scalo dovrebbero essere reperiti i seguenti spazi:
 - una casa per le associazioni;
 - aree per gli orti urbani per le attività di bambini (la scuola Rinnovata Pizzigoni è attiva su questo tema) e anziani;
 - spazi per bambini che ospitano laboratori tematici (sul modello dei laboratori parigini: laboratori per bambini dislocati nelle aree periferiche come distaccoamento dei poli espositivi centrali);
 - spazi aggregativi dove possano coesistere bambini, giovani, adulti e anziani.
- Dovrebbero essere intraprese azioni di recupero degli edifici esistenti.
- I percorsi ciclopedonali che verranno realizzati dovranno essere continui e permettere di entrare e uscire dallo scalo senza interruzioni. È possibile prevedere un collegamento tra gli spazi aperti all’interno dello scalo e il Parco Testori, passando alle spalle della scuola Rinnovata-Pizzigoni.

Associazione sportiva OSG 2001 - Leonardo Acquaviva

- Come associazione sportiva che opera sul territorio dal 2001 si rileva la necessità di inserire nell’area dello scalo uno spazio per attività sportive (calcio, pallavolo e basket - anche a servizio delle scuole della zona)

immerso nel verde. L’attività sportiva è intesa come un’opportunità per i ragazzi per non cadere in cattive frequentazioni e malsane occupazioni per il tempo libero.

- Lo scalo e il cavalcavia Bacula hanno separato brani della città, che oggi occorre rimettere in relazione.
- Si propone di realizzare di una connessione verde di lunga percorrenza, dal centro città al Parco delle Groane.

Comitato per Milano di Zona 8

- Appare fondamentale realizzare un grande parco all’interno dello scalo che sia in connessione con la goccia, in Bovisa. All’interno del grande parco potrebbero essere previsti spazi a orti.
- Si rileva la necessità di reperire uno spazio aggregativo per le associazioni e a supporto di attività artigianali.
- Risulta fondamentale mantenere le preesistenze, sia gli edifici residenziali (e i loro abitanti), sia edifici come quello delle Dogane.
- Le connessioni tra le parti di città dovrebbero essere realizzate come dei grandi boulevard urbani.
- Sarebbe utile prevedere anche uno spazio aggregativo per i giovani e uno spazio dove poter svolgere grandi concerti. Questo consentirebbe anche di risolvere i problemi di conflittualità con gli abitanti nell’utilizzo di San Siro quale spazio concerti.
- La trasformazione dello scalo potrebbe essere l’occasione per realizzare anche “una città dei bambini”.
- Si propone che alcuni dei temi e delle proposte emerse possano trovare attuazione senza che si aspetti la completa trasformazione degli scali. Ad esempio, alcuni percorsi ciclopedonali potrebbero essere realizzati in un breve orizzonte temporale.
- Si condivide la proposta di realizzare nello scalo un “repair café”.

Vivi e progetta un’altra Milano - Sergio Luigi Brenna

- L’area dello scalo Farini è per molti aspetti simile all’area della ex fiera, ma si auspica per questa una sorte differente. La trasformazione dello scalo dovrebbe prevedere una maggiore quantità di spazi e dotazioni pubbliche (almeno il 60-70% della superficie territoriale, St); un indice di edificabilità più ridotto (massimo 0,6/0,7 mq/mq) e una quantità di edilizia residenziale sociale (ERS) pari almeno al 50% della superficie lorda di pavimento (SLP) realizzabile. Si potrebbe pensare a un diverso meccanismo di alienazione delle aree che, stabilita la quantità ragionevole di edificazione, proponga una gara al ribasso: in questa ipotesi si aggiudica l’attuazione del progetto di trasformazione l’operatore che propone di realizzare la minor volumetria.
- Questa zona potrebbe ospitare gli Champs Elysee di Milano, un grande mall attorno al quale gravitano altri elementi (seguendo l’asse nord ovest/sud est), con alcuni scavalcamenti trasversali.
- La trasformazione potrebbe permettere di sanare alcuni problemi oggi esistenti in città andando a ricollocare funzioni problematiche come le discoteche in Via Valtellina.

Consigliere del Consiglio di Zona 8 - Igor Dal Dosso

- Nella trasformazione dello scalo bisogna ripensare i legami tra brani della città che oggi non dialogano, anche considerando le nuove infrastrutture che verranno realizzate: stazione MM5 Cenisio (attiva dal 2015), FNM di via Mac Mahon/via Caracciolo (futuribile). La chiusura della stazione Bullona con contestuale apertura della Stazione

Domodossola ha portato ad avere un lungo tratto della ferrovia privo di stazioni. Occorrerebbe implementare i collegare di trasporto pubblico tra le polarità esistenti (Lancetti, Cenisio, l’ATU Montello, ecc…).

- Si suggerisce di mantenere quanto più possibile a verde l’area dello scalo, anche in “compensazione” di quanto fatto nell’area di City Life.
- Per quanto riguarda i servizi, si segnala la necessità di ampliare il centro anziani adiacente alla scuola di circo, potenziare il CAM e le funzioni che può accogliere (centro di aggregazione multiculturale e multietà).
- Si segnala inoltre di valorizzare e mettere in rete la sequenza di servizi presenti nel quartiere Cenisio a ridosso dello scalo.
- Si propone di insonorizzare il tracciato ferroviario in modo da minimizzare l’inquinamento acustico che grava sugli edifici prospicienti la ferrovia.

Comitato Jenner Farini - Luca Tafuni

- In termini di localizzazione, gli spazi aperti dovrebbero essere pensati come un continuum con gli spazi aperti già esistenti o potenziali. Sono almeno tre le localizzazioni possibili: fronte Villa Simonetta, allungando il viale frontale e ampliandone il giardino; fronte piazzale stazione Lancetti, ampliando e vivacizzando il piazzale attualmente esistente, la porzione ad angolo tra le vie Aprica e Valtellina.
- Per quanto riguarda le funzioni, le aree tra Via Aprica e Via Valtellina e quelle prossime a Villa Simonetta potrebbero avere carattere di giardini-parchi, mentre l’area della stazione Lancetti potrebbe essere ripensata in termini di vera e propria piazza.
- Gli interventi di “ricucitura” della viabilità dovrebbero riguardare le vie Caracciolo-Lancetti e Caracciolo-Valtellina ma in sede sotterranea. Da non dimenticare il parcheggio multipiano già esistente. Le piste ciclo-pedonali potrebbero essere inserite a livello zero e unire le principali vie che si affacciano sul perimetro dello Scalo. In particolare dovrebbero attestarsi su Via Valtellina (per congiungere la ciclabile verso Maciachini MM e poi Parco Nord) e da qui verso il centro città lungo il ponte di via Farini. Una pista dovrebbe tagliare trasversalmente lo scalo, collegando la Stazione Bovisa-Politecnico (passando sotto il ponte Bacula) all’area Garibaldi. Un’altra pista ciclabile dovrebbe collegare la fermata Lancetti con la fermata Cenisio.
- Lo Scalo Farini potrebbe essere un grande parco: un polmone verde che vada a coprire la ferrovia fino alla stazione di Garibaldi (piastra a prato), in modo da ottenere una lunga striscia verde. In una zona si potrebbe realizzare un insieme di serre con le coltivazioni del Mondo: un ricordo, in forma ridotta, di EXPO 2015. La vicinanza con l’area Garibaldi permetterebbe di inserire in continuità visiva grattacieli ad uso terziario e residenziale. Vista la posizione abbastanza centrale dello Scalo Farini, il segno distintivo del nuovo polmone verde della città potrebbe essere una torre panoramica verticale.



Scalo Porta Genova

4.6 IL RUOLO DEGLI SCALI

Scalo Greco-Breda

...come cerniera a scala territoriale

In virtù della propria posizione, lo scalo che ha un'estensione di circa 7 ettari può svolgere un ruolo positivo di contatto e perno tra tre sistemi verdi esistenti, i primi due dotati di rilevanti infrastrutture ciclabili, quali il Parco Nord, a nord ovest e il Parco della Martesana, a sud est, e il terzo, il Parco Finzi a sud, esempio virtuoso di parco locale in una zona urbana molto densa. Per queste ragioni è auspicabile che il verde costituisca il cuore della trasformazione prevista dello scalo, attraversato da un sistema di collegamenti ciclo pedonali che innervano i quartieri che affacciano sullo scalo.

...come luogo di servizi

La trasformazione dello scalo si dovrà assumere l'impegno di contribuire alla crescita di una città per servizi di prossimità destinati ai giovani che gravitano in zona (molti gli studenti di Bicocca) e ai residenti, attraverso la realizzazione di una biblioteca pubblica con spazi di socializzazione e alcune attrezzature di livello locale, nonché un ufficio postale, oltre alla riqualificazione degli orti urbani esistenti. La concentrazione di alcune attività artigianali di vicinato può consentire il riuso di vecchi edifici, mentre un'attività più estesa di recupero e completamento anche di aree limitrofe può ampliare l'offerta residenziale per studenti e addetti al terziario, in forme temporanee.

...come occasione per ridefinire le priorità di attraversamento dell'area

La trasformazione delle aree interne allo scalo può diventare l'occasione per rivisitare criticamente l'assetto viabilistico della zona, consentendo una maggiore osmosi fra i quartieri che gravitano su viale Sarca e viale Monza, attraverso un risagomatura degli assi viari, il miglioramento dell'attraversamento sui ponti Breda e Greco e soprattutto il potenziamento dei percorsi ciclo pedonali che connettono l'area con il sistema ambientale più vasto. A questi interventi si collega la necessità di realizzare un sistema di superamento pedonale della barriera ferroviaria integrato con funzioni attrattive, per migliorarne fruibilità e sicurezza.

Scalo Lambrate

...come porta tra due città

Due città diverse si affacciano sullo scalo. Sul versante ovest della ferrovia si estende la città consolidata, di formazione otto/novecentesca, che incorpora la città universitaria (Città Studi), gli istituti di ricerca ospedaliera di eccellenza (Istituto dei Tumori, Besta) e alcuni impianti sportivi urbani rilevanti (tra cui il centro sportivo Crespi e il campo Giuriati). Sul versante est, ove un tempo avevano sede molte attività industriali (alcune anche di rilevanza nazionale, tra cui la fabbrica Innocenti) si trova oggi una città già trasformata, che ospita centri terziari, commerciali

e nuove residenze, anche specializzate (molte le residenze per anziani e un importante studentato universitario nella storica sede degli ex Martinitt), e una città in corso di trasformazione, a seguito della prossima attuazione di PII in itinere e delle previsioni che interessano la Caserma e lo scalo stesso. Una città quindi che sta assumendo un profilo diverso da quello che la caratterizzava fino a qualche decennio fa e nella quale si vanno concentrando nuove densità abitative e nuovi servizi.

La riprogettazione dello scalo implica pertanto una riflessione sulle modalità di integrazione fra le due città: di tipo ambientale, viabilistico e sociale. In primo luogo molte proposte si concentrano sulla creazione e il potenziamento delle connessioni ciclo pedonali e dei collegamenti viari e di trasporto pubblico, che ipotizzano il superamento della barriera ferroviaria, sebbene questo luogo risulti particolarmente problematico per le differenze di quota tra il livello stradale e dello scalo e quello dei binari in esercizio. A questo proposito merita segnalare che le condizioni di viabilità esistente nella parte a ovest della ferrovia e la presenza compatta di impianti sportivi e attrezzature sociali e religiose rendono difficoltosa ogni soluzione di attraversamento viabilistico non gerarchizzato. Per queste ragioni, e tenuto conto della progressiva pedonalizzazione promossa dal progetto Campus Sostenibile di Città Studi, il ridisegno dello scalo potrebbe contribuire alla formazione di un nuovo modello di città che si muove privilegiando il trasporto pubblico, la bicicletta e i piedi.

...come un progetto per l'integrazione sociale e ambientale

Lo scalo, circa 7 ettari di estensione, viene considerato un importante punto di appoggio per la riqualificazione e l'integrazione dei quartieri che vi si affacciano ai bordi: *in primis* i nuclei storici di Lambrate e dell'Ortica, ma anche i nuovi quartieri del PRU Rubattino e le adiacenti aree in corso di trasformazione. Un buona dotazione di verde e spazi aperti, e un adeguato disegno di reti ciclabili potrebbe consentire la permeabilità fra la città otto-novecentesca e gli impianti sportivi, a ovest della ferrovia, e la città in trasformazione che si estende a est, raggiungendo i parchi del Lambro e del Forlanini, nonché l'istituendo Parco urbano della Lambretta, e comprendendo anche il sistema agricolo da tutelare, ai margini della città. La fruibilità degli spazi, attraverso l'organizzazione di attività all'aperto (sportive e per il mercato settimanale) e la loro interconnessione con percorsi verdi, costituiscono gli ingredienti fondamentali di un nuovo sistema di relazioni sociali e la garanzia per il miglioramento dell'integrazione fra i quartieri. A sostegno di quest'obiettivo alcuni propongono di concentrare l'edificabilità in pochi punti, con tipologie in elevazione pluripiano, in prossimità delle stazioni del trasporto pubblico (Lambrate FS e MM2).

Per favorire inoltre l'integrazione fra i quartieri, molte proposte condividono l'idea di garantire una buona mixité sociale nei nuovi insediamenti all'interno dello scalo, così da assicurare l'accesso alla casa a gruppi sociali

diversificati. All'interno dello scalo possono trovare spazio anche un ostello e residenze temporanee per studenti, per familiari di degenti degli istituti ospedalieri e per sportivi (che partecipano ad eventi particolari).

La presenza dei due assi di via Rombon e via Rubattino, che danno accesso a due svincoli importanti per il centro città sulla tangenziale est, sollecita infine una riflessione sulle opportunità che questa parte di città, nel suo complesso, possa costituire uno snodo territoriale per funzioni di eccellenza.

...come occasione di ricucitura dei quartieri storici di Lambrate e dell'Ortica

I quartieri storici di Lambrate e dell'Ortica sono disposti lungo una linea virtuale nord sud, ma soffrono di difficili collegamenti, che marginalizzano soprattutto il nucleo dell'Ortica: la riprogettazione dello scalo Lambrate può rappresentare l'occasione per ricucire i due quartieri attraverso una fascia verde, parallela ai binari ed eventualmente in rilevato, su cui far correre una pista ciclo-pedonale. L'area contigua allo scalo (indicata come pertinenza indiretta dal PGT) che si affaccia su via San Faustino costituisce un appoggio per questa trama verde e il suo mantenimento come spazio aperto è indicato quale elemento irrinunciabile dal Consiglio di Zona.

Nel complesso quest'ipotesi di ampia fascia verde svolge anche una funzione di schermatura visiva e percettiva della massicciata ferroviaria, alta circa 8-10 metri. La sua progettazione come elemento di qualità paesistica e

funzionale (per la presenza dei percorsi) è auspicata da molti, anche se pare confliggere con la proposta avanzata da alcuni interlocutori, di realizzare un sovrappasso viabilistico della ferrovia, le cui rampe di accesso interferirebbero con il disegno del verde.

...come hub per l'informazione, la conoscenza e il progetto

Una "casa del progetto" è una proposta forte emersa durante gli incontri: all'interno dello scalo si ritiene necessario localizzare una struttura che possa funzionare come luogo di ascolto dei bisogni del quartiere, luogo di informazione agli abitanti sui numerosi progetti in corso, occasione per stimolare la partecipazione e la formazione collettiva sulle tematiche ambientali (in modalità "sportello al cittadino"). Questo luogo assomma su di sé anche altre aspettative della zona, perché potrebbe diventare anche un luogo di aggregazione giovanile e socializzazione multi-età (ruolo che non è sufficientemente svolto dagli spazi collettivi esistenti, anche in connessione con i centri sportivi e le attività da essi promosse).

Scalo Romana

...come spazio di dialogo e connessione tra la città storica e la città in trasformazione

La cesura urbana dello scalo Romana è avvertita a più dimensioni: è cesura di relazioni urbane in un settore

strategico per le connessioni tra il nucleo storico, la città consolidata, il Parco Agricolo Sud; è mancanza di connessioni tra due parti di città che affaticano la mobilità circostante; è discontinuità morfologica, funzionale, di traiettorie di sviluppo, tra due parti di città che nel tempo si sono caratterizzate in modo distinto; è assenza di contatto tra lo scalo e le realtà urbane che vi si affacciano.

Nella prospettiva che tale condizione di cesura permanga, a meno di un poco probabile interrimento dei binari che rimarranno in servizio, l'occasione della trasformazione dello scalo consentirebbe di fertilizzare le relazioni tra i tessuti storici della città a nord dello scalo e quelli in trasformazione a sud. I primi, trovando nelle opportunità generate dalla trasformazione dello scalo quei servizi e quelle funzioni che gli ordinari interventi di consolidamento e manutenzione di una realtà urbana storicizzata non possono conseguire; i secondi coniugando la riconversione diffusa e discontinua di un *cluster* produttivo in trasformazione, tra riusi e nuovi interventi di riordino, con le potenzialità di generazione nello scalo di nuove relazioni urbane, di servizi, di spazi aperti unitari e connessi.

...come paesaggio urbano unitario

Gli scali ferroviari sono per la città di Milano l'ultima occasione per ripensare un insieme di aree unitarie, compatte e consistenti. La loro riprogettazione consente di tenere conto di singole specificità locali senza perdere

l'obiettivo di realizzare un progetto coerente alla scala territoriale, come quello di costituire un insieme di parchi urbani lungo la cintura ferroviaria.

In particolare, per lo scalo di Porta Romana si privilegia una soluzione capace di restituire a livello di spazio aperto un paesaggio unitario, che anche sotto il profilo percettivo consenta di continuare a leggere questa realtà come spazio aperto ampio e continuo. Molte suggestioni che hanno interessato l'organizzazione insediativa dello scalo ipotizzano un'edificazione sui margini dell'area ferroviaria, coerente ai caratteri prevalenti nei tessuti limitrofi e possibilmente discontinua per consentire visuali profonde all'interno dello spazio dello scalo. Si pone in questa prospettiva un attento esame del clima acustico che riguarderà gli edifici esistenti e le nuove addizioni, la collocazione della stazione e i contributi in termini di attenuazione dell'inquinamento acustico che il parco potrà offrire, anche attraverso soluzioni artificiali e di ingegneria ambientale. La trasformazione urbanistica e ambientale dello scalo dovrà tenere in seria considerazione tale tematica e proporre mitigazioni integrate nel disegno di assetto generale dell'area.

...come spazio facilmente attraversabile

Le relazioni nord sud e quelle est ovest rappresentano la vera sfida aperta del progetto di riuso dello scalo, che, ancora, dovrà fare i conti con una linea ferroviaria in esercizio, ponendo al progetto urbanistico la verifica di soluzioni convincenti che consentano di assorbire

nello spazio che si libera le criticità poste dal fascio di binari confermati. Per la costruzione di nuove connessioni viarie e di mobilità dolce, si privilegiano le occasioni di ricucitura di tratti di viabilità esistenti, oggi interrotte, perlopiù orientate con giacitura nord sud. La permeabilità in più punti dello scalo viene auspicata con soluzioni urbane semplici e armonicamente integrate nel disegno di città, evitando la produzione di spazi degradati e poco sicuri, spesso connessi alla realizzazione di sottopassaggi angusti e isolati.

Le relazioni est ovest, generalmente di carattere ciclo pedonale, da valorizzare e potenziare, completano in questa parte di città le connessioni tra i parchi urbani, costituendo la cornice a cui ulteriormente riferire le penetrazioni dal Parco Sud.

...come "polmone verde" e nodo per la connessione del verde a scala territoriale

L'idea generale che sottende al ripensamento degli scali è quella di realizzare un insieme di parchi urbani. Per lo scalo Porta Romana, viene ritenuto utile ipotizzare una sorta di "cittadella dello sport" (aree verdi per la pratica sportiva, spazi per bambini, giovani, ecc...), possibilmente da localizzare nelle vicinanze di corso Lodi e della nuova Casa per lo studente. A queste ipotesi di intervento, si può collegare il progetto Rotaie Verdi che muove dall'idea di creare un vero e proprio parco lineare tra lo scalo di San Cristoforo e quello di Porta Romana, utilizzando le fasce di rispetto dei binari ferroviari in

attività come elementi di connessione dei parchi urbani realizzabili nei due scali in dismissione, che potrebbero in un secondo momento essere connesse attraverso una nuova infrastruttura ecologica con le zone rurali a sud ovest e a est della metropoli milanese.

...come centralità urbana

La posizione strategica dello scalo Romano e la sua molteplice accessibilità, ferroviaria, metropolitana, viaria e ciclopedonale, disegnano un ruolo strategico a livello urbano, da valorizzare nel mix funzionale futuro e nella collocazione di attrezzature e servizi di scala sovracomunale, accanto a una necessaria tematizzazione locale alla scala di quartiere di quelle strutture che oggi sembrano essere deficitarie e necessarie. Tale opportunità influenza l'articolazione del mix funzionale urbano e le caratteristiche insediative dell'intervento, valorizzando anche una ricollocazione della stazione in prossimità dell'attuale fermata della linea metropolitana MM3, quale fulcro della nuova centralità. Lo sviluppo di nuove attività che arricchiscano e integrino il futuro profilo funzionale dello scalo potrebbe investire prioritariamente il patrimonio di edifici di proprietà di RFI, come quelli già concessi a Legambiente, nei quali è possibile fin da ora collocare nuove attività.

...come centro culturale aggregativo per i giovani

All'interno del ruolo di nuova centralità urbana, lo scalo Porta Romana potrebbe assumere il carattere di *hub*

della cultura, che ospiti e attragga attività culturali. Come *hub* della cultura dovrebbe quindi dotarsi di spazi per organizzare eventi culturali, di un centro polifunzionale per l'arte, per la musica e altre attività. Un centro aggregativo soprattutto per i giovani che in queste zone non trovano spazi di aggregazione e socializzazione, capace di soddisfare la domanda di strutture ricreative per bambini e ragazzi e allo stesso tempo di restituire la storia della città e le proprie radici; a questo proposito emerge l'idea di un museo che raccolga la memoria della storia ferroviaria di Milano. Un servizio polifunzionale che promuova forme culturali e aggregative, da connettersi alle grandi mostre che saranno organizzate dalla Fondazione Prada.

Scalo Rogoredo

...come luogo di aggregazione sociale e centro per i giovani

La trasformazione dello Scalo dovrebbe arricchire e valorizzare le relazioni con il tessuto a nord, caratterizzato da un'accentuata mancanza di servizi e di luoghi di aggregazione sociale. La trasformazione dovrebbe puntare a realizzare attrezzature e spazi pubblici che siano di attrazione per gli abitanti della zona. In particolare, a nord dello scalo, nonostante la presenza di numerose scuole e istituti, risultano assenti spazi complementari per i giovani e per gli adolescenti.

...come luogo connesso con la cintura ferroviaria Sud

Un'idea più generale che interessa non solo l'ambito di trasformazione dello scalo ma l'intero contesto ferroviario di Rogoredo riguarda la connessione, attraverso un trasporto pubblico di tipo ferroviario, le stazioni di Porta Romana e Rogoredo, per facilitare il traffico pendolare diretto da Lodi verso Assago.

...come luogo connesso con la zona di Chiaravalle

Riprendendo un vecchio progetto della Provincia di Milano che prevedeva il riuso del tracciato ferroviario che da Rogoredo si dirige verso sud, sarebbe possibile realizzare un nuovo percorso ciclo pedonale di connessione con la zona di Chiaravalle. La trasformazione dello scalo Rogoredo può diventare l'occasione per ripensare il ruolo di questo vecchio asse ferroviario dismesso, proponendone una nuova interpretazione. Oltre a creare una nuova connessione con Chiaravalle, il tracciato riadibito a ciclopista permetterebbe di offrire nuovi itinerari turistici e percorsi sicuri, che eliminerebbero in questo delicato contesto paesaggistico la promiscuità tra pedoni, ciclisti e automobili.

Scali Porta Genova e San Cristoforo

...come aree strategiche per la connessione degli spazi aperti verdi del sud – ovest milanese

I due scali possono essere letti in un sistema unitario,

come nodi strategici per il rafforzamento di sistemi verdi e la ricucitura di spazi aperti ora frammentati, ma potenzialmente connessi. In questa direzione lo scalo di Porta Genova si trova baricentrico rispetto a un asse che attraversa il Parco Solari, il potenziale parco lineare lungo il Naviglio Grande fino al Parco Agricolo Sud Milano. Attraverso l'Olona è possibile connettere gli scali con il Parco Segantini a est, mentre a ovest è possibile prevedere una connessione con le aree verdi pubbliche a nord dello scalo e da qui con largo Gelsomini. Anche relativamente al sistema che coinvolge la Darsena e il Parco delle Basiliche lo scalo potrebbe avere un ruolo di testa importante. Se così riletto, lo spazio aperto che si produrrà all'interno del progetto di trasformazione dovrà essere accessibile e attraversabile, non frammentato e confinato in recinzioni.

...come ossatura di un nuovo parco lineare lungo il Naviglio

Gli scali potrebbero contribuire alla realizzazione e al rafforzamento di un grande spazio aperto pensato come un parco lineare lungo il Naviglio: un sistema che, poggiando sul sedime ferroviario in dismissione e sul verde pubblico esistente (attraverso una rilettura unitaria di spazi aperti ora fortemente frammentati), dal centro della città porti verso la periferia, collegando la città storica e compatta con un importante brano di città rurale rappresentato dal Parco Sud e dal Parco delle Risaie. Il parco, seppur sviluppato in forma lineare,

potrebbe avere degli snodi che nascono da direttrici e relazioni orizzontali: lungo questa linea verticale si incontreranno dei transetti trasversali, in corrispondenza di altre opportunità da cogliere e/o di problemi da trattare (altre aree verdi di qualità, aree di risulta da ripensare, spazi per lo sport, aree attrezzate, contenitori funzionali, ecc...). In questo modo si strutturerà un sistema il cui obiettivo è intessere relazioni, non solo tra centro e periferia lungo un asse nord sud, ma anche tra la porzione di città a nord e quella a sud del Naviglio e della ferrovia (anche tenendo conto dell'esigenza, nell'area di San Cristoforo, di stabilire connessioni trasversali che superino ampie aree strumentali). Questa idea di parco potrebbe avere delle implicazioni forti in termini di governo di un'area sovracomunale: nella prospettiva di realizzare il parco lineare dei Navigli occorrerà dialogare con l'amministrazione del Comune di Corsico (*in primis*, e poi con le amministrazioni il cui territorio affaccia sul naviglio) per dare continuità ad un progetto che non può fermarsi laddove ricadono i limiti amministrativi.

...come elemento della città d'acqua

Gli scali possono essere letti all'interno di un sistema di aree verdi che connetta gli spazi aperti di rilevanza locale con gli spazi aperti di rilevanza sovracomunale, di cui gli scali rappresentano uno dei principali perni, valorizzando il Naviglio Grande come elemento di un "paesaggio d'acqua". In questo sistema l'acqua può essere considerata un'arteria di trasporto pubblico,

come alcuni progetti promossi localmente propongono. Il Naviglio rappresenta la prima e più preziosa occasione di costruire un rapporto tra acqua, spazi aperti e tessuti del costruito. Rispetto a questa prospettiva acquista un ruolo importante il fronte, ora negato, che si potrebbe ricostruire in relazione all'acqua (la costruzione di una *front line* sull'acqua che per ora è negata sulla gran parte dell'asse del Naviglio). Vi sono diverse opportunità che in questo senso si potrebbero cogliere: Canottieri Olona e Canottieri Milano, per esempio, sono soggetti fortemente interessati a ristabilire un legame con l'acqua e a ri-aprire il proprio fronte sul Naviglio.

...come nodo di interscambio per una rete di trasporto pubblico e di mobilità lenta

La stazione di Porta Genova si propone mantenga la sua funzione di scambio, non più con il treno ma con il trasporto su acqua, la metropolitana, le biciclette e i pedoni. In questo modo si conserverebbe il ruolo della stazione quale luogo di interscambio, dando a questo spazio un nuovo significato, radicato alla sua tradizionale. Su questo spazio si depositano già molti immaginari e progettualità locali, che sarà utile considerare sia in termini di idee progettuali, sia in termini di aspettative. La dimensione dell'intermodalità potrebbe essere declinata anche sul fronte della distribuzione (ad esempio per risolvere la distribuzione porta a porta e i servizi relativi al commercio nella zona, in cui lo scalo di San Cristoforo può essere assunto come piattaforma logistica intermodale gomma

acqua per il trasporto merci).

...come luoghi di cerniera tra nuove funzioni attrattive per la città e di qualità per i quartieri

La trasformazione dovrebbe trovare un equilibrio tra due diverse vocazioni già riconoscibili in questa parte di città: da una parte il suo carattere legato alla vita quotidiana nei quartieri, dall'altra la tendenza ad essere vissuta come una parte importante della Milano dei giovani, della cultura e del loisir. In questo senso i contenitori che andranno riutilizzati possono essere pensati come *hub* di un doppio sistema di funzioni e di servizi. Ad esempio, lo scalo di Porta Genova, una volta liberato dalla ferrovia, potrebbe ospitare attività culturali (spazi per mostre, laboratori creativi, anche temporanei) che rendano l'area un polo attrattore per giovani e *city users*, offrendo al tempo stesso servizi per gli abitanti (come aree wi-fi, una caffetteria libreria, ecc...). In questa prospettiva lo spazio Ansaldo e la stazione di Porta Genova sono visti come due luoghi che si potrebbero rafforzare l'uno con l'altro e potrebbero confermare la vocazione (moda e design) di quest'area.

La rifunzionalizzazione dovrebbe avvenire anche proponendo spazi da dedicare ai giovani per intraprendere attività nel campo della creatività.

Per quanto riguarda lo scalo San Cristoforo, la stazione di San Cristoforo e la stazione delle autocucette potrebbero avere un ruolo importante come nodi che costruiscono relazioni tra il futuro parco, piazza Tirana

e quartiere Giambellino attraverso l'insediamento di nuove funzioni. Pur concentrandosi di più su attività legate alla vita quotidiana, all'interno dello scalo di San Cristoforo occorre vi siano elementi che rendano queste aree attrattive e assolvano alla funzione di luoghi di aggregazione, anche per non correre il rischio che continuino ad essere aree marginali e insicure anche una volta riqualificate.

...come risposta alle esigenze del quartiere Giambellino

Per quanto riguarda la previsione di servizi, è indispensabile riflettere sulle carenze che caratterizzano l'intorno dello scalo di San Cristoforo e in particolare i quartieri di edilizia residenziale pubblica (Giambellino), che oggi rappresentano una vera e propria emergenza, sia dal punto di vista edilizio, sia dal punto di vista sociale.

Le risorse derivate dallo scalo potrebbero essere re-investite nel quartiere di edilizia popolare che richiede forti interventi. Si propone che si rifletta sulla possibilità, attraverso l'introduzione di inediti meccanismi compensativi, di realizzare nuovi servizi non solo all'interno delle aree degli scali ferroviari in dismissione, ma anche nei quartieri limitrofi che versano in condizioni problematiche.

Inoltre, la trasformazione degli scali costituisce un'importante occasione per dare risposte ai problemi del quartiere, prevedendo servizi funzionali alla ricucitura del tessuto sociale e utili al quartiere. Per finire, lo scalo potrebbe ospitare un nuovo patrimonio di edilizia

pubblica, provando così a dare risposta alla domanda di casa che può essere ritenuta una emergenza non solo del Giambellino ma di tutta la città.

Scalo Farini

...come spazio di dialogo e connessione tra quartieri in trasformazione

Lo scalo Farini è potenzialmente un luogo d'incontro tra diverse parti di città che, in attesa di questa grande trasformazione, si sono trasformate in modi e tempi differenti. Si tratta di porzioni della città anche molto dinamiche: il nuovo centro direzionale Garibaldi-Corso Como; il quartiere Isola; il quartiere Dergano; la zona di Farini-Maciachini; quartiere Cenisio e zona di Certosa; il quartiere Bovisa. Il nuovo progetto dovrà relazionarsi con questi differenti ambiti locali, sia cercando delle forme di unione/connessione tra le diverse parti, sia valorizzando ed enfatizzando alcune differenze (ad esempio attraverso la caratterizzazione delle sue diverse "facce" o di alcune funzioni puntuali).

...come spazio poroso e attraversabile

Lo scalo Farini è un grandissimo vuoto che può essere ripensato a partire dalla consistenza dello spazio aperto e dal sistema degli attraversamenti, anche a fronte di una carenza di sistemi ambientali di pregio.

Lo spazio aperto viene interpretato dagli interlocutori

come un grande parco “duttile e non eccessivamente specializzato”, ma anche come un sistema di spazi verdi di diversa natura interni ed esterni allo scalo (orti urbani, una fascia di connessione valorizzazione del parco di Villa Simonetta, il Parco Testori e gli spazi aperti della scuola Rinnovata-Pizzigoni).

La trama degli attraversamenti appare centrale, anche se guardata in relazione al sistema viabilistico che struttura in modo forte e spesso impenetrabile i confini dell’area (cavalcavia Bacula, il sistema della circonvallazione della linea 90-91, il sistema Garibaldi-Firenze-Fiera). Per l’attraversabilità dell’area si propone di sviluppare un asse est ovest e una rete più minuta di percorsi ciclo pedonali.

I percorsi della mobilità lenta potrebbero essere realizzati fin dalle prime fasi di avvio della trasformazione dello scalo, eventualmente anche come realizzazione temporanea soggetta a future implementazioni.

...come sistema di centralità a diverse scale

Gli spazi aperti interni allo scalo e le funzioni di interesse pubblico che verranno ospitate possono essere pensati come sistemi di centralità che si riferiscono a diversi tipi di spazi e a differenti popolazioni. Da una parte lo scalo può essere letto come il perno di un insieme di spazi aperti che dal centro della città apre verso gli spazi in trasformazione legati all’area di Bovisa, alle aree del nord ovest milanese, fino al Parco delle Groane. Dall’altra lo scalo farà riferimento ai tempi della vita quotidiana, legati

alle pratiche dei diversi quartieri che lo circondano e a luoghi “eccezionali” quali Villa Simonetta e il suo parco.

Il progetto dovrà quindi essere in grado di intercettare questi diversi flussi che in forma diversa garantiranno vitalità, frequentazione, attività all’interno degli spazi aperti. Le nuove infrastrutture legate al trasporto pubblico (MM5 Cenisio, FNM Mac Mahon-Caracciolo) rafforzeranno questa vocazione.

...come luogo della socialità, delle nuove attività artigianali e dei giovani

È importante che lo scalo ospiti attività di natura sociale che potrebbero essere legate a degli spazi ai quali fanno riferimento i molti network locali che operano nelle zone 8 e 9. Immaginando che venga installato un laboratorio frequentato dagli abitanti dei quartieri, esso si potrebbe occupare di una parte di manutenzione dello spazio aperto, con una attenzione ai temi dell’uso quotidiano e della cura. Si rileva la necessità di inserire nell’area dello scalo anche uno spazio per attività sportive (calcio, pallavolo e basket a servizio delle scuole della zona) immerso nel verde. Si segnala la necessità di ampliare il centro anziani adiacente alla scuola di circo, e di potenziare il CAM e le funzioni che può accogliere (centro di aggregazione multiculturale e multietà).

Si propone inoltre di valorizzare le attività che si sono sviluppate nei quartieri Isola, Dergano e Bovisa, legate al nuovo artigianato, all’uso di materiali di riciclo, al sostegno alla creatività dei giovani: si propone la

creazione di uno spazio sulla falsa riga dei *repair café* olandesi, ossia un grande laboratorio dove si possano eseguire, grazie a personale specializzato, riparazioni di ogni tipo, bevendo un bicchiere di vino e conversando.

Il Palazzo delle Poste, riconvertito per usi pubblici, potrebbe essere ospitare queste attività, con conseguente valorizzazione di una vasta area degradata e insicura adiacente allo scalo.

...come spazio delle preesistenze da valorizzare

La parte interna dello scalo per la sua vastità contiene manufatti di differenti categorie che pur nel processo di dismissione si chiede vengano mantenuti e valorizzati, dai capannoni per il ricovero dei treni, alle case ancora abitate dalle famiglie dei ferrovieri, agli edifici collegati alla dogana. Ma anche le presenze sotterranee del passante e dei servizi collegati sono da tenere in considerazione nel ridisegno di questa parte di città. Alcune di queste presenze collegate al trasporto ferroviario rimarranno, e con queste la riqualificazione dovrà misurarsi (deposito Italo). L’area strumentale che rimarrà all’interno dell’area, unita alla presenza dei binari che non verranno smantellati, rappresenta una barriera molto forte per cui bisognerà pensare a opere che ne permettano il superamento.

...come area che si trasforma nel tempo e per parti

L’orizzonte della trasformazione è un orizzonte lungo, che implicherà cambiamenti nei prossimi dieci-venti anni. In questo lasso temporale si potrebbero programmare

forme di utilizzo temporaneo di parte dello scalo o degli edifici in esso presenti, anche introducendo funzioni espositive legate al mondo dell’arte contemporanea e della creatività; alcuni percorsi di attraversamento ciclopedonale potrebbero già trovare attuazione in un breve orizzonte temporale.

parte III

PRIME INTERPRETAZIONI



Scalo San Cristoforo

capitolo 5

TEMI RICORRENTI NELLA TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI

Il processo di ascolto attivo è stato organizzato intorno a singoli scali. Le peculiarità di ciascuno di essi e le caratteristiche dei settori urbani entro cui sono collocati hanno suggerito specifiche questioni locali che i partecipanti agli incontri hanno puntualmente segnalato. Pur avendo origine da sguardi ravvicinati e fortemente radicati nella dimensione locale, alcune delle indicazioni emerse rimandano al ruolo degli scali nel più ampio contesto urbano e territoriale. Insieme ad altri temi sollevati in più situazioni e in relazione a più di uno scalo, esse consentono di costruire un repertorio di temi trasversali e ricorrenti che pur presentando declinazioni, sfumature e intensità differenti, vale la pena richiamare.

Gli scali nel contesto urbano e territoriale

Sebbene l'ascolto abbia riguardato in particolare le condizioni dei margini urbani contigui all'infrastruttura ferroviaria, i partecipanti hanno sottolineato in molte occasioni la possibilità che la trasformazione degli scali sia una importante occasione per rimettere in gioco potenzialità di scala superiore, trattare temi di portata più ampia e riorganizzare parti di città a scale diverse. Due, in particolare, sono le scale di riferimento rilevanti emerse dal confronto con i partecipanti.

La prima riguarda il contesto immediatamente prossimo, la ridefinizione dei suoi perimetri e la necessità, di conseguenza, di collocare il progetto dello scalo entro un intorno maggiormente significativo. Ciò al fine di affrontare e trattare problemi maturati in aree che si

trovano spesso al di fuori degli scali, come l'edilizia pubblica (San Cristoforo) o le aree mercatali (Porta Genova). La trasformazione dello scalo potrebbe essere l'occasione, infatti, per collocare spazi e servizi in grado di intercettare bisogni espressi da porzioni ampie di città, o per ricollocare in maniera più appropriata funzioni e servizi che altrove creano problemi proprio per la mancanza di spazi opportunamente progettati. I progetti per la trasformazione degli scali inoltre potrebbero essere l'occasione per sperimentare nuove modalità di informazione pubblica sui temi delle trasformazioni non solo dello scalo ma del suo contesto, coinvolgendo soggetti diversi.

La seconda scala rilevante emersa dalla discussione è la scala vasta e ciò sottolinea la necessità di pensare alle trasformazioni degli scali entro un sistema territoriale adeguato. Gli scali in alcuni casi sono tangenti o intersecano sistemi di natura diversa, ambientale e infrastrutturale. La trasformazione degli scali avrà effetti su di loro e questi si ripercuoteranno anche a distanza, trattandosi di elementi che per loro natura travalicano i confini comunali, come il sistema dei navigli e dei parchi a sud est o anche i sistemi della nuova mobilità che la riorganizzazione della rete ferroviaria potrà consentire. Collocare i progetti degli scali entro sistemi territoriali, significa ragionare non solo sull'impatto ambientale delle trasformazioni, ma anche valorizzare e sfruttare queste opportunità di connessione e di uso con risorse anche relativamente distanti.

Natura del progetto per gli scali: contenuti, esigenze, temi ricorrenti

Dall'ascolto svolto intorno ai diversi scali, sono emerse almeno tre questioni ricorrenti relative al ruolo che gli scali potrebbero e dovrebbero avere in futuro.

a. Spazi attraverso i quali favorire le occasioni di attraversamento e connessione

Gli scali per la loro natura di spazi dell'infrastruttura, per le dimensioni in alcuni casi molto consistenti, e per la localizzazione in ambiti semi-centrali, si trovano in posizione intermedia tra parti della città con caratteristiche eterogenee. In alcuni casi rappresentano vere e proprie cesure, in altri sono vissuti come luoghi interdetti e/o invisibili. Nella maggior parte dei casi la loro trasformazione è intesa come occasione per ricucire quartieri e per ottenere spazi di dialogo e di connessione tra città storica, città moderna e città in corso di trasformazione. In questi termini il progetto per gli scali è da intendersi come un'occasione per passare da una condizione di spazio "murato" e intercluso a nuovo spazio di relazione tra parti anche molto differenti di città. Il modo con cui operare questa ricucitura e connessione, tuttavia, è legato al modello di città che verrà proposto sulle aree degli scali. In più occasioni, durante gli incontri, è emersa a tale proposito la necessità di modelli e idee di città fortemente orientati all'uso del trasporto pubblico (anche ferroviario ovviamente) e della bicicletta, auspicando il progetto degli scali quale

occasione per estendere ambiti di pedonalità nei quali muoversi liberamente.

b. Luoghi che ospitano nuove centralità e servizi

Le aree degli scali potrebbero assumere un ruolo fondamentale per la città quale sede di servizi e centralità urbane a scale differenti. La presenza di tali servizi potrebbe contribuire a rigenerare e rivitalizzare parti urbane “periferiche”. Tale possibilità di rigenerare parti consistenti di città, nelle opinioni dei partecipanti, va intesa proprio come l’occasione per promuovere qualità urbana anche attraverso la localizzazione attenta e pertinente di servizi spesso carenti.

Diverse considerazioni sono state fatte in merito al tipo e alla natura dei servizi da promuovere.

In molti casi è sì è lamentata la mancanza di servizi sportivi, di cui si segnala una forte domanda locale. Si tratta di servizi considerati fondamentali per la qualità della vita dei quartieri.

I servizi sono stati prevalentemente citati in termini di luoghi per la creazione di “benessere” per gli abitanti. Ciò è dipeso dalla tipologia degli interlocutori invitati a intervenire ai tavoli e dai loro interessi prevalenti, tuttavia non è mancato chi ha ricordato il bisogno di servizi in grado di dare risposta a situazioni di grave emergenza e disagio per coloro che vivono in condizioni di marginalità.

Tra i servizi da considerare è emersa più volte la rilevanza della presenza dell’acqua come risorsa da valorizzare in

termini di costruzione di relazioni con il naviglio sia per quanto riguarda attività lungo l’acqua (riqualificazione delle ripe, piste ciclabili, percorsi pedonali, zone di sosta) o nell’acqua (strutture sportive) o anche come possibile nuova infrastruttura di trasporto pubblico.

Un tema ricorrente e particolarmente sentito riguarda il ruolo dei manufatti delle stazioni e non solo quando cambieranno le funzioni all’interno degli scali: questo patrimonio edilizio e di memoria può cambiare funzione e ospitare – in luoghi accessibili e centrali – servizi a uso del quartiere e dell’intera città. Infine, un’ulteriore tema ricorrente riguarda la necessità di ripensare all’idea di funzioni culturali da insediare, prestando particolare attenzione alla necessità di mescolare cultura e produzione, fruizione e lavoro, anche per garantire opportune funzioni di presidio.

c. Ambiti di rafforzamento e integrazione del sistema del verde e degli spazi aperti

Negli scali è prevista una quota di spazio aperto da destinare a parco. La natura e i caratteri di queste aree verdi avranno un ruolo fondamentale nel definire il carattere del progetto e il modo in cui questi spazi potranno servire porzioni più ampie di città. A tale proposito appare diffusa e radicata un’idea di parco entro la quale le dimensioni della gestione e della cura, in collaborazione con cittadini e associazioni, diventano fondamentali. Parchi da gestire e da curare, oltre che da utilizzare, possono essere un modo per garantire

presidio dello spazio pubblico e attivare processi di coinvolgimento e di appropriazione importanti per la qualità stessa degli spazi. Un ulteriore elemento riguarda la possibilità di integrare il sistema del verde e delle attrezzature pubbliche alla scala allargata, traguardando le aree verdi dentro gli scali come tasselli di sistemi più ampi rispetto ai quali diventa indispensabile garantire la continuità e l’accessibilità, prestando attenzione anche in questi casi alla presenza dell’acqua come un elemento in grado di connotare il paesaggio.

Attenzione al passato e anticipazione del futuro

Il processo di ascolto attivo svolto ha messo in luce due questioni di carattere generale: la necessità di prestare attenzione al passato (alla storia e alla memoria degli scali); l’opportunità di anticipare il futuro (riusare temporaneamente spazi e manufatti dismessi). All’interno di queste due macro questioni, tre temi sono emersi in maniera sufficientemente ricorrente: l’opportunità di sperimentare usi temporanei; l’innovativa gestione delle fasi di cantiere; la sensibilità necessaria nei confronti del patrimonio storico.

Usi temporanei

Il processo di trasformazione degli scali verso le nuove funzioni urbane riguarda un tempo necessariamente non breve, per tempistiche di progettazione e di attuazione degli interventi. Anche per questo, il riuso temporaneo degli spazi e/o degli edifici, anche parziali e discontinui,

rappresenta una rilevante opportunità (per esempio nello scalo Farini). Si possono sperimentare modelli di gestione delle pratiche di riuso differenti, finalizzati alla riattivazione temporanea degli immobili in abbandono; con strategie agili si possono ottenere prime riabilitazioni urbane in tempi rapidi e con interventi leggeri, con l'obiettivo principale di restituire alla comunità locale un "bene comune" che consenta l'attivazione di eventi e servizi, ma anche lo sviluppo di attività culturali, sociali, di micro economie urbane (Porta Romana); in questo modo si può restituire alla collettività il ruolo di attore principale delle trasformazioni urbane.

Attenzione alla gestione e alla fruibilità del cantiere

Le fasi di cantiere rappresentano, per esternalità negative indotte, un momento critico di tutte le trasformazioni urbane delle dimensioni degli scali milanesi. Su questi aspetti, vengono suggerite tre specifiche attenzioni.

La prima riguarda la necessità di minimizzare e compensare gli impatti (di mobilità, ambientali e paesaggistici), predisponendo programmi specifici per la gestione delle opere di cantiere, curando e accompagnandone lo svolgimento.

La seconda riguarda l'opportunità che i cantieri diventino un luogo d'informazione e di comunicazione; aprendosi alla città, diventando un elemento di presentazione e discussione pubblica dei progetti; attivando innovative campagne di documentazione e informazione, con

particolare riferimento alle tematiche ambientali e alla contestualizzazione degli interventi programmati (Lambrate).

La terza, sulla possibilità di "attraversare" i cantieri, che devono "farsi guardare" anche attraverso la realizzazione d'infrastrutture leggere e temporanee, con adeguati spazi e servizi (video, immagini multimediali, ecc...) che consentano in questo modo di osservare le trasformazioni nel loro farsi.

Patrimonio ed eredità

Gli scali si configurano come un patrimonio storico-testimoniale di natura poliedrica: di architetture, di memoria collettiva, di paesaggio urbano. Quasi tutti gli scali presentano architetture e manufatti di valore tipologico e testimoniale, la cui conservazione e valorizzazione dovrà essere attentamente valutata dai progetti di trasformazione. Porta Genova, San Cristoforo, Porta Romana, Farini, Greco-Breda sono anche luoghi entrati nella memoria e nell'immaginario urbano. Un'opportuna attenzione dovrà quindi essere dedicata dai progetti al ruolo che queste aree potranno mantenere nella memoria collettiva. Sono infine luoghi che hanno conformato e caratterizzato il paesaggio urbano di consistenti tessuti della città (Porta Romana, Porta Genova, Farini), che i progetti dovranno coerentemente e conseguentemente interpretare.



capitolo 6

CONCLUSIONI E PROSPETTIVE: COME USARE QUESTO REPORT

Il percorso e il processo

Il percorso di ascolto attivo restituito in questo rapporto di ricerca si inserisce in un processo decisionale complesso e in larga parte aperto. L'accordo di programma tra Comune di Milano e Ferrovie non è ancora stato perfezionato e le prospettive concrete di trasformazione degli scali dipendono da un insieme di condizioni istituzionali, economiche e sociali che sono in larga misura imprevedibili, soprattutto in un contesto di crisi profonda del mercato urbano. Ciò implica che le attese depositate in relazione alle ipotesi di trasformazione degli scali dagli attori che sono stati coinvolti nel percorso di ascolto (Consigli di Zona, associazioni e organizzazioni di rappresentanza degli interessi locali, gruppi di cittadini e singoli professionisti) possono contribuire ad arricchire e qualificare le fasi successive del processo, sia dal punto di vista delle conoscenze mobilitate e consegnate all'attività progettuale, sia dal punto di vista dell'identificazione dei vincoli posti all'intervento dei privati nella prospettiva dell'accrescimento delle dotazioni e dei servizi pubblici.

Conoscenze in uso

Gli incontri svolti in questi mesi hanno permesso non soltanto di identificare aspettative e domande sociali, ma anche di costruire un quadro di conoscenze, di dettaglio e d'insieme, che possono giocare un ruolo essenziale nelle fasi successive del processo di trasformazione degli scali. Ciò dipende dal fatto che informazioni, immagini,

progetti elaborati a scala locale (ma anche con riferimento al ruolo degli scali nella città) delineano un quadro di conoscenze utilizzabili, relative a dotazioni, connessioni e prestazioni, ma anche a possibilità d'uso, che potranno essere messe a frutto sia dall'Amministrazione comunale, sia dagli operatori che interverranno sulle singole aree. Inoltre, le conoscenze utilizzabili permettono di riconoscere caratteri dei singoli scali (in termini di vincoli e opportunità progettuali, di collocazione nel contesto urbano, di connessione con la città e con i quartieri, di accessibilità e permeabilità) che possono rappresentare materiali importanti per l'elaborazione di linee guida alla progettazione.

Domande sociali: dotazioni e prestazioni

Il percorso di ascolto attivo che abbiamo svolto negli scorsi mesi non rappresenta soltanto uno straordinario strumento per arricchire le conoscenze relative ai singoli scali e al loro possibile ruolo per la città.

Gli attori che abbiamo incontrato ci hanno anche restituito attese, più o meno precise e coerenti, relativamente alla domanda sociale a cui il riuso e la rigenerazione degli scali potrebbero almeno parzialmente rispondere. I tre temi che abbiamo scelto di esplorare prioritariamente (servizi, verde e "cuciture" con il contesto circostante) hanno permesso di identificare un insieme di dotazioni e di prestazioni che il progetto per gli scali ferroviari potrebbe offrire, in termini di beni e servizi pubblici, ma anche di funzioni e di infrastrutture oggi carenti.

Le sollecitazioni e le suggestioni progettuali hanno dunque consentito di riconoscere una forte domanda di beni comuni (aree verdi, spazi collettivi, servizi alla persona), ma anche una esigenza di costruzione di luoghi "abitabili", in una prospettiva di *place making* attenta alla qualità dello spazio pubblico e alla costruzione di connessioni tra parti di città oggi separate. In definitiva, emerge con forza dagli attori coinvolti una "domanda di urbanità" nella quale giocano un ruolo essenziale l'aumento degli spazi aperti disponibili, ma anche la progettazione di nuovi luoghi collettivi che possono dare vita ad ambienti abitabili, nei quali si sviluppino nuove forme di socialità e di incontro per diverse popolazioni urbane.

Il percorso svolto non esaurisce ovviamente le attese relative ai singoli scali e al sistema delle aree ferroviarie nel loro insieme; tuttavia, questo Report restituisce una immagine ricca e multidimensionale delle aspettative nei confronti di aree "murate", a lungo estranee alla vita della città, per le quali si chiede innanzitutto di pensare a una efficace integrazione nel contesto urbano.

I limiti e le opportunità del percorso fatto

I limiti del percorso svolto sono già stati chiariti: non si è trattato di un processo di progettazione partecipata, e ancor meno di un processo deliberativo. Non vi è dunque alcuna natura "comprensiva" e generale nell'esito dell'attività di ascolto realizzata. Per questa ragione, gli esiti dell'interazione con gli attori vanno ancora

messi alla prova, sia con gli attori locali (a partire dagli abitanti, ma non solo), sia con altri attori che a diverso titolo sono legittimati a esprimersi sulle prospettive di riuso e rigenerazione delle aree (i cittadini di Milano nel loro insieme, le diverse popolazioni non residenti che usano la città e che potrebbero essere dei fruitori dei nuovi spazi generati nelle aree ferroviarie, i potenziali investitori pubblici e privati, l'opinione pubblica allargata). Tuttavia, pur nei suoi limiti, il percorso fatto costruisce un quadro ricco, che offre materiali per il processo e per il progetto, che deve essere "rimesso in gioco" nella fase che si aprirà e che dovrà essere necessariamente integrato con altre attività di ascolto e interazione sociale. La natura aperta e in qualche caso anche non pienamente coerente delle attese manifestate deve dunque essere intesa anche come una possibilità, che consente di pensare alla trasformazione degli scali come un processo aperto, dinamico e flessibile nel tempo.

Le attese nel tempo

Il processo di riuso e rigenerazione delle aree degli scali milanesi, anche nella migliore delle ipotesi, non può che essere un processo lungo, che durerà certamente molti anni e che non sarà uniforme nel tempo e nello spazio.

Le condizioni del mercato urbano, le difficoltà degli operatori, la dimensione certamente enorme delle aree disponibili per la trasformazione impongono di riflettere sulla natura non solo spazialmente ma anche temporalmente indeterminata del processo che si aprirà,

anche nel caso di una rapida sottoscrizione dell'Accordo di Programma. Ciò significa che le attese maturate in questa fase potranno evolvere e mutare, e le suggestioni emerse nel percorso di ascolto attivo potranno essere oggetto anche di strategie temporali, capaci di selezionare priorità, immaginare percorsi incrementali, lavorare su utilizzi temporanei.

Le idee, le suggestioni e i suggerimenti che abbiamo sintetizzato in questo Report possono offrire dunque non soltanto materiali per la prefigurazione finale dei progetti per gli scali, ma anche per il processo incrementale e flessibile che necessariamente si dispiegherà nei prossimi anni e che richiederà una regia attenta da parte dell'Amministrazione pubblica, ma anche un monitoraggio e una cura continua da parte degli abitanti e delle forme di organizzazione e di cittadinanza attiva che si sono date e che sapranno darsi.

Nuove comunità di pratica

Il processo di ascolto attivo realizzato nei mesi scorsi ha permesso anche l'attivazione di una rete di attori istituzionali e sociali che non sempre in passato avevano già lavorato insieme. Si sono dunque generate nuove reti, nuove "comunità di pratica" intorno al tema del destino degli scali che potranno svolgere un ruolo importante nelle fasi successive del processo, anche dandosi modi e forme autonome di organizzazione. Da parte sua l'Amministrazione è chiamata a corrispondere alle attese generate da questa fase di ascolto, tessendo le fila di

un dialogo continuo con questi e con altri soggetti che intenderanno attivarsi.

Verso un percorso dialogico

In sintesi, il percorso proposto nel Report può essere considerato innanzitutto come la mossa di apertura di un dialogo tra Amministrazione comunale, cittadini e loro forme organizzate, attori coinvolti nella trasformazione temporanea o definitiva delle aree. Non possiamo nasconderci che il percorso che abbiamo attivato ha generato forti aspettative rispetto alla necessità di un coinvolgimento attivo dei cittadini nella riprogettazione degli scali ferroviari.

Ciò significa che questo Report potrà essere considerato una base di discussione a partire dalla quale progettare e costruire momenti strutturati di partecipazione alle decisioni e alla definizione dei progetti. D'altra parte, l'attenzione manifestata nei confronti di questa iniziativa dimostra che l'impegno degli abitanti e degli utilizzatori della città può essere messo al servizio di un percorso di promozione della cittadinanza attiva e dell'auto-organizzazione sociale, che può avere un ruolo decisivo di presidio, cura e costruzione delle soluzioni più idonee per la trasformazione temporanea e definitiva degli scali.

Verso le linee guida per la progettazione

D'altra parte, gli esiti dell'attività di ascolto attivo hanno anche un altro uso potenziale di grande rilievo: contribuire a definire le condizioni e i vincoli per la successiva attività

progettuale, in termini di benefici pubblici, di dotazioni e di prestazioni che la trasformazione degli scali ferroviari deve essere in grado di produrre. Le indicazioni emerse dal percorso di ascolto attivo possono dunque essere considerate materiali essenziali per la definizione di linee guida all'attività di progettazione, quale che sia il dispositivo utilizzato per proseguire il percorso.

Il percorso di definizione di linee guida potrebbe trarre una grande linfa dal lavoro di ascolto attivo restituito in questo Report, contribuendo a dare corpo ad un sistema integrato e coerente di "attese pubbliche", utili a definire condizioni e vincoli dell'attività progettuale.

Se si creeranno le condizioni per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma, l'Amministrazione comunale intende integrare questo Rapporto tra gli allegati dell'Accordo, assegnandogli un ruolo importante nel percorso di attuazione. Tuttavia, anche se l'accordo non dovesse chiudersi e il percorso di trasformazione delle aree dovesse prendere vie diverse, i materiali qui raccolti costituiscono un punto di riferimento importante nella costruzione di un efficace dialogo sociale intorno al destino degli scali e nella costruzione di progetti capaci di accrescere i beni pubblici per tutti i cittadini.

**Finito di stampare
maggio 2014**

