

Fabrizio Schiaffonati
Architetto, Professore di Tecnologia
dell'architettura al Politecnico di Milano.

Giovanni Castaldo
Architetto, PhD in Architettura, ingegneria
delle costruzioni e ambiente costruito al
Politecnico di Milano.

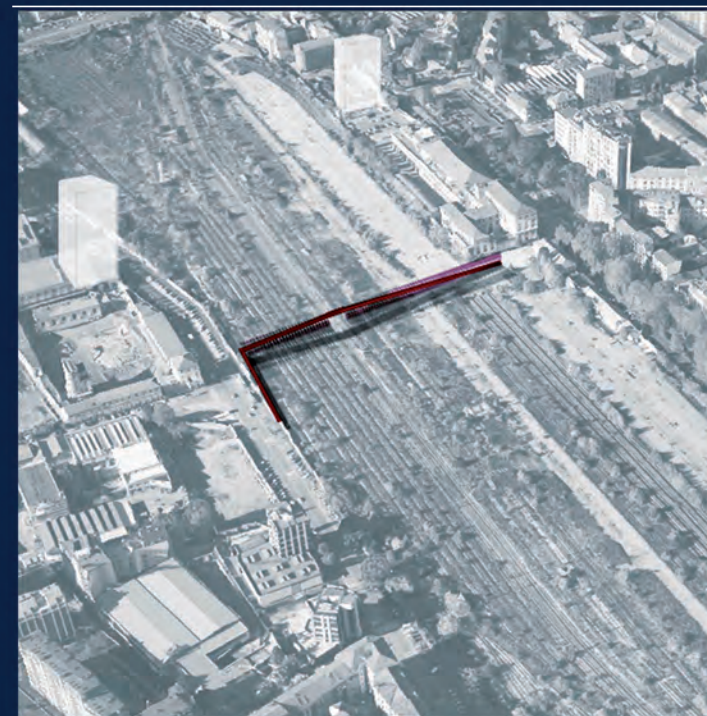
Martino Mocchi
Dottore in Filosofia, PhD in Progetto e
tecnologie per la valorizzazione dei beni
culturali al Politecnico di Milano.

Il progetto di rigenerazione urbana. Fabrizio Schiaffonati, Giovanni Castaldo, Martino Mocchi

FABRIZIO SCHIAFFONATI
GIOVANNI CASTALDO
MARTINO MOCCHI

Il progetto di rigenerazione urbana

Proposte per lo scalo di Porta Romana a Milano



Il tema del recupero e della rigenerazione dei *brownfield*, ambiti rilevanti che derivano dalle dinamiche di crescita della città post-industriale, rappresenta un argomento di grande attualità, che offre delle occasioni uniche per il ripensamento strategico dello sviluppo urbano. Su questi contesti si riversano aspettative divergenti, che includono la domanda delle comunità locali, le attese economiche degli *stakeholder* e dei *developer* e gli interessi delle pubbliche amministrazioni. Coniugare in un'unica visione progettuale la molteplicità di questi approcci rappresenta una sfida decisiva per la riflessione architettonica contemporanea, per favorire ambienti urbani in sintonia con le attese pubbliche.

Il testo si concentra sull'area dello scalo di Porta Romana a Milano. La rilevanza della localizzazione, gli interessi di operatori internazionali che confluiscono nella zona, lo sviluppo di nuovi insediamenti terziari e residenziali limitrofi, caratterizzano l'area come una delle più interessanti del tessuto cittadino, dove si giocherà una partita fondamentale per l'intero sud-est di Milano.

L'analisi punta a evidenziare il nesso imprescindibile, e non sempre riscontrabile nei progetti in corso, tra i processi di trasformazione, le nuove ipotesi insediative e le condizioni di contesto. Nell'ottica di sottolineare un possibile approccio metodologico da perseguire, che sappia mettere in luce peculiarità e potenzialità del comparto. Il testo si pone come l'esito di una ricerca avviata da anni in varie sedi: dall'insegnamento universitario, alla formulazione di ipotesi progettuali; dall'organizzazione di incontri e dibattiti pubblici, al confronto diretto con *stakeholder* ed esponenti politici locali.

**MAGGIOLI
EDITORE**

In copertina:
CSTAT, *Uno sguardo dal Ponte*, 2016.

Collana STUDI E PROGETTI

Il progetto
di rigenerazione urbana
Proposte per lo scalo di Porta Romana a Milano

Fabrizio Schiaffonati
Giovanni Castaldo
Martino Mocchi

Direzione *Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli*
Redazione *Chiara Agosti, Giovanni Castaldo, Martino Mocchi, Raffaella Riva*
Comitato scientifico *Philippe Daverio, Giulio Giorello, Francesco Karrer, Jan Rosvall*

Il libro è stato sottoposto a *peer review*.

Cover:
CS TAT, *Uno sguardo dal ponte*, 2016.

ISBN 9788891624031

© Copyright degli autori.

Tutti i diritti sono riservati.

Pubblicato a cura di Maggioli Editore.
Maggioli Editore è un marchio di Maggioli Spa
Azienda con sistema qualità certificato Iso 9001:2000
47822 Santarcangelo di Romagna (RN) • Via del Carpino, 8
www.maggiolieditore.it
e-mail: clienti.editore@maggioli.it

Finito di stampare nel mese di Luglio 2017
nello stabilimento Maggioli Spa
Santarcangelo di Romagna (RN)

INDICE

Presentazione. Condizioni per la rigenerazione urbana

Elena Mussinelli 9

1. Il progetto degli scali ferroviari nel contesto urbano

Fabrizio Schiaffonati 15

L'ambito del confronto 15

Il processo decisionale 18

Il tema dell'*housing sociale* 23

Ruolo dell'Amministrazione comunale 27

Funzione e scale del progetto 29

Alternative 31

2. Prospettive dello scalo di Porta Romana

Giovanni Castaldo 37

Ricostruzione storica del paesaggio urbano del sud-est di Milano 37

Il processo trasformativo in corso 45

Riflessione per una possibile riqualificazione 50

3. Lo spazio della trasformazione

Martino Mocchi 57

Ermeneutica della trasformazione urbana 57

Presupposti e pregiudizi: immagine, sostenibilità 59

Il caso di Milano 63

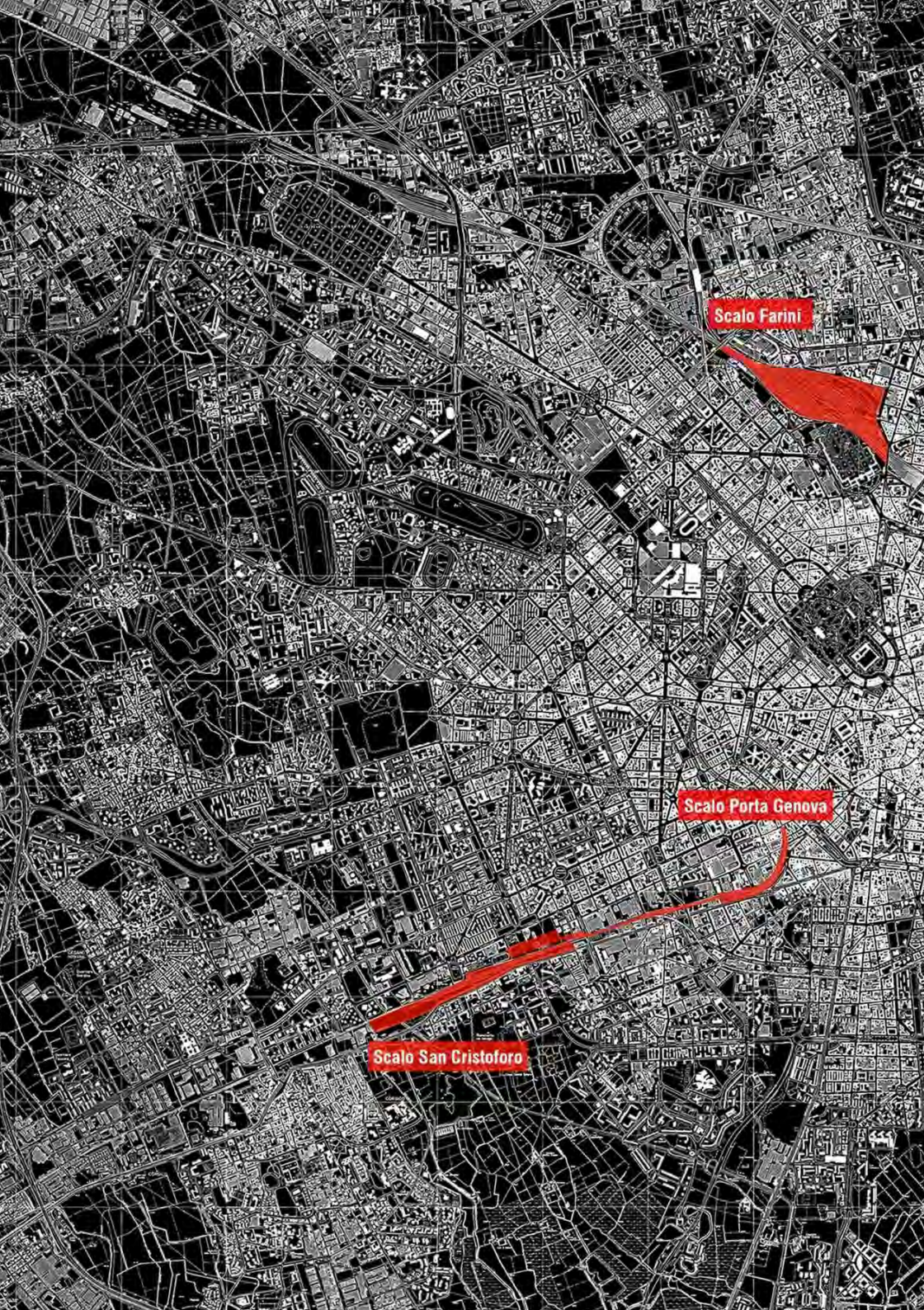
Sicurezza: un problema etico 67

Il "corpo" dell'architettura 71

Possibilità. Lo scalo di Porta Romana 75

4. Progetti per lo scalo 81

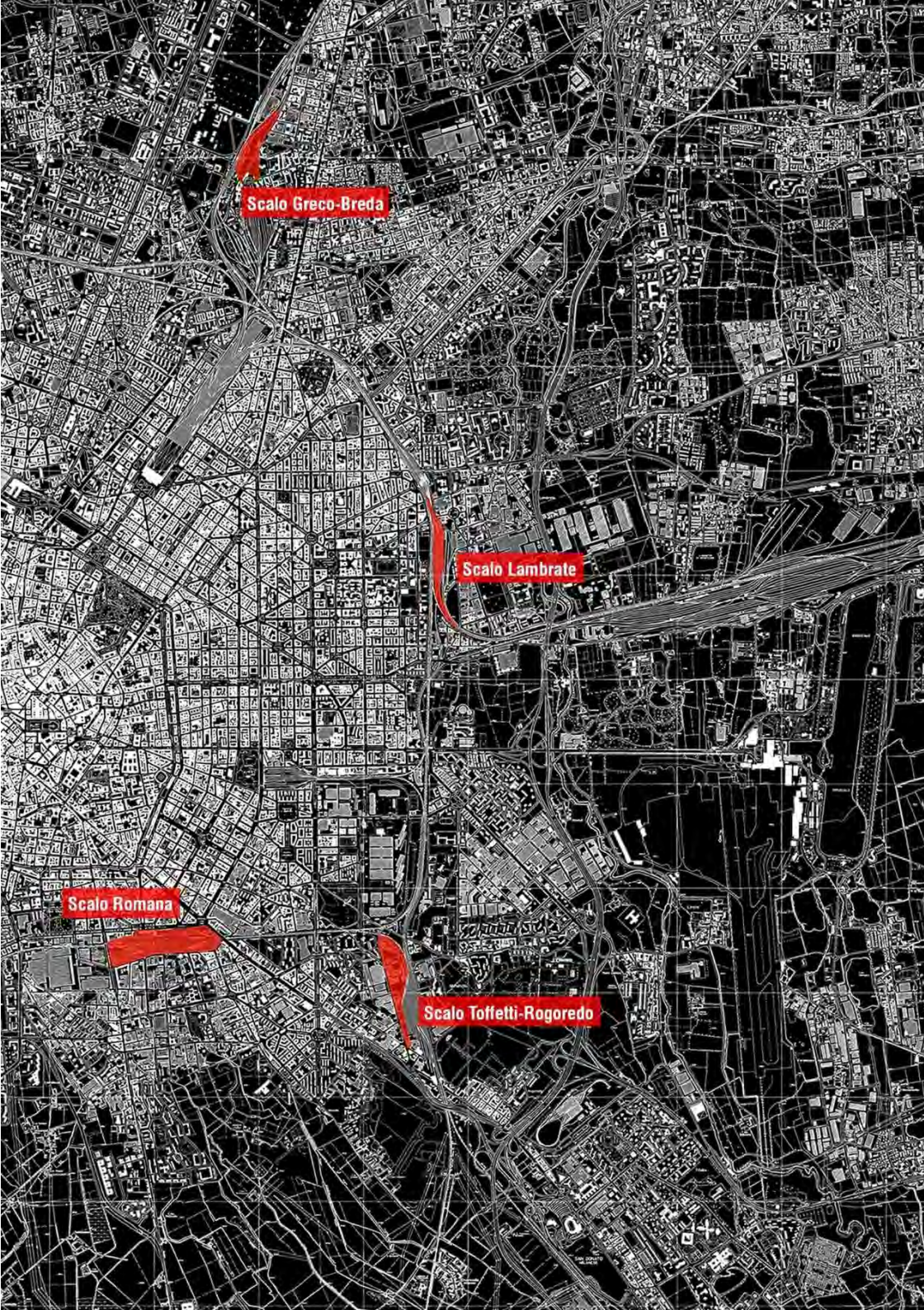
5. Uno sguardo dal ponte 107



Scalo Farini

Scalo Porta Genova

Scalo San Cristoforo



Scalo Greco-Breda

Scalo Lambrate

Scalo Romana

Scalo Toffetti-Rogoredo

Presentazione

CONDIZIONI PER LA RIGENERAZIONE URBANA

Elena Mussinelli

Molteplici sono le istanze sociali che si esprimono nelle realtà urbane contemporanee, con riferimento ai problemi di miglioramento della qualità della vita, di tutela dei valori culturali, ambientali e architettonici, di incremento delle dotazioni di servizi pubblici e collettivi alla scala della città e del quartiere. Istanze che rendono evidente lo scarto tra le aspettative sociali e la capacità dei decisori di fornire risposte in forme, tempi e modi adeguati.

Questa criticità si accentua di fronte al problema del recupero e della rigenerazione di ambiti urbani di grande rilevanza, quali i *brownfield*, derivanti dalle dinamiche di sviluppo post-industriale delle aree metropolitane (dismesso industriale, scali ferroviari, aree agricole intercluse, ecc.). Ambiti che si offrono come occasioni spesso uniche e strategiche per il ripensamento di interi quadranti urbani, con un potenziale di impatto in molti casi dilatato all'intera area vasta.

Su questi contesti si riversano aspettative anche divergenti, che variano dai desiderata delle comunità locali per un puntuale innalzamento della qualità ambientale e dei servizi di quartiere, alle attese economiche di importanti *stakeholder* e *developer* che vedono l'opportunità di sviluppare iniziative immobiliari, sino agli interessi delle pubbliche amministrazioni per la possibilità di costruire scenari di rinnovo della "città pubblica" (mobilità, servizi, verde, ecc.) spesso ambiziosi ma non sempre altrettanto credibili o praticabili.

La complessità degli interventi di recupero di *brownfield* di grande dimensione è indubbiamente notevole e mette in campo questioni legate alle difficoltà e ai costi delle bonifiche, agli aspetti di reinfrastrutturazione e riorganizzazione della mobilità e delle grandi funzioni urbane, agli assetti proprietari e giuridici, alla natura degli operatori economici e all'andamento del mercato immobiliare, ai vincoli di natura ambientale e, non da ultimo, agli strumenti programmatici e di

piano che preordinano gli *iter* procedurali e i contenuti stessi della trasformazione urbanistica.

Si tratta di operazioni difficili anche sotto altri profili: quello della gestione dei tempi, in quanto l'innesco e l'attuazione del processo di riqualificazione comporta azioni e impegni dilatati sul medio-lungo periodo; quello dell'interazione tra i diversi soggetti pubblici e privati interessati alla/dalla trasformazione, cittadini inclusi; quello dell'integrazione dei diversi contributi disciplinari e tecnici che concorrono alla definizione delle strategie, degli obiettivi e della stessa fattibilità dell'intervento.

Va inoltre rilevato come sia ormai ampiamente riconosciuto il ruolo fondamentale del recupero delle aree urbane dismesse, degradate o sottoutilizzate all'interno di azioni finalizzate alla limitazione del consumo di suolo (*greenfield*), al contenimento dei fenomeni di *sprawl*, e più in generale al miglioramento della qualità dell'ambiente e alla promozione di modelli di sviluppo capaci di dar forma a sistemi insediativi e sociali più sostenibili e resilienti.

Questi aspetti risultano centrali nel momento progettuale, con riferimento alla definizione dei contenuti e dei caratteri paesaggistici, ambientali, architettonici e funzionali degli interventi, considerando quindi i diversi comparti e fasi di realizzazione e anche le problematiche relative alla cantierizzazione e alla progressiva entrata in esercizio delle diverse parti del progetto (edifici, infrastrutture, sottoservizi, spazi aperti, ecc.).

Su questi temi, le numerose esperienze di rigenerazione urbana sviluppate nel contesto internazionale ed europeo nel corso degli ultimi venti anni hanno portato alla definizione di metodi, strumenti gestionali, buone prassi e indicatori che possono supportare in modo efficace i momenti della programmazione, attuazione e gestione, con una chiara valutazione delle alternative e la verifica della loro effettiva sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Il caso degli scali ferroviari milanesi rappresenta per molti versi un esempio paradigmatico delle criticità richiamate: solo recentemente, dopo oltre trent'anni di programmi, proposte e progetti ineffettuali, sembra aver finalmente preso avvio il percorso per riqualificazione delle aree dismesse. Un processo che interessa oltre 120 ha di superficie – dimensione paragonabile a quella di pochi altri esempi europei – distribuiti a corona del centro urbano e articolati in ambiti di dimensioni variabili dai 70.000 mq dello scalo di Lambrate agli oltre 600.000 mq dello scalo Farini.

A valle di diversi e complessi passaggi negoziali tra i tre soggetti interessati – Comune di Milano, Ferrovie dello Stato e Regione Lombardia – la messa a punto

dei contenuti strategici dell'intervento di riqualificazione sembra oggi prospettiva concreta: nel novembre 2016 l'Amministrazione ha deliberato le linee di indirizzo alla base del futuro Accordo di programma. A dicembre ha avuto luogo l'iniziativa "Dagli scali, la nuova Città", un *workshop* aperto alla città promosso da FS Sistemi Urbani in collaborazione con il Comune, finalizzato a esplorare e discutere con la cittadinanza i possibili scenari della trasformazione, per poi dar luogo ad alcuni esiti formalizzati attraverso il lavoro di cinque studi di architettura di livello internazionale. Queste attività dovrebbero concludersi nell'aprile 2017, per supportare l'Amministrazione nella costruzione di un Documento di visione strategica e nella successiva definizione dei contenuti dell'Accordo di programma, da siglarsi entro la fine dell'anno.

È certo, però, che anche a valle di tale Accordo, la grande scala dell'intervento, la collocazione a rete delle aree, le ricadute sul sistema della mobilità, la presenza di diversi attori e interessi, l'elevato rischio economico implicato dall'operazione, uniti alle criticità del mercato immobiliare, prospettano l'avvio di un processo non semplice e dilatato nel tempo.

Temi questi messi al centro della riflessione del gruppo di lavoro da me coordinato e indagati nel corso del Seminario "Un progetto per gli scali ferroviari milanesi" tenutosi al Politecnico di Milano nell'aprile del 2015, a cui ha seguito la pubblicazione dell'omonimo volume pochi mesi dopo¹. L'esperienza ha fatto emergere chiaramente come, in una prospettiva temporale che va ben oltre l'arco decennale di cogenza dello strumento di pianificazione conformativo, restino ancora aperti molti interrogativi circa gli strumenti procedurali, le forme societarie e le modalità di alienazione/cessione delle aree, i ruoli degli operatori pubblici e degli investitori privati; e ancora, la flessibilità degli strumenti attuativi in rapporto all'evoluzione della domanda.

In proposito, ciò che sembra mancare nell'azione programmatica è proprio la capacità di definire una cabina di regia (ad esempio una società mista sul modello delle STU) e un vero e proprio piano per la gestione del processo di riqualificazione (tempi, costi, qualità, fattori di rischio). Con la costituzione di una segreteria tecnica composta da figure manageriali con le necessarie competenze e re-

¹ Il libro "Un progetto per gli scali ferroviari milanesi" (a cura di Giovanni Castaldo e Adriana Granato), raccoglie i contributi di Elena Mussinelli, Roberto Camagni, Gabriele Pasqui, Laura Montedoro, Marika Fior e Diana Giudici, Adriana Granato, Alberto Celani, Giovanni Castaldo, Giancarlo Tancredi, Enrico Leopardi, Luca Bisogni e Alessandra Bazzani. È stato pubblicato a luglio 2015 nella Collana "Studi e Progetti" di Maggioli.

sponsabilità per supportare anche aspetti quali la valutazione ambientale strategica del piano/programma, la valutazione ambientale del progetto nelle fasi di costruzione e di esercizio, i problemi della caratterizzazione e bonifica del sito, governando le determinanti di costo e di tempo che devono portare a una – seppur graduale – restituzione delle aree alla fruizione collettiva.

È in questa prospettiva che si muovono gli studi e le proposte progettuali raccolti in questo volume, che testimoniano una interessante e articolata azione di indagine e sperimentazione relativa allo scalo ferroviario di Porta Romana, uno dei più ampi e – come emerge anche in diversi atti di indirizzo della Pubblica Amministrazione – quello che sarà molto probabilmente destinato ad accogliere il carico insediativo più consistente.

Docenti universitari, professionisti, dottori di ricerca e studenti hanno sviluppato una riflessione che ha posto sotto osservazione non solo o non tanto gli aspetti di prefigurazione morfologica e funzionale delle nuove volumetrie e degli spazi aperti previsti nelle Linee guida dell'Amministrazione, quanto la loro relazione con il carattere processuale dell'intervento di rigenerazione dello scalo e del contesto urbano circostante. L'attenzione è rivolta quindi a ricercare le condizioni di un effettivo innalzamento della qualità architettonica e urbanistica dell'intervento, non ottenibile ragionando unicamente in termini quantitativi di indici, funzioni e dotazioni di verde e servizi, come dimostra il basso profilo della maggior parte delle realizzazioni milanesi degli ultimi vent'anni.

I diversi contributi inquadrano così i contenuti strategici della fattibilità processuale dell'intervento (Schiaffonati), i temi, le forme e le dinamiche insediative che caratterizzano il quadrante urbano sud-est ai quali rapportare le scelte di riconfigurazione ambientale e fruitiva dello scalo (Castaldo), per sviluppare poi una riflessione critica circa i valori – culturali, sociali e sensoriali – da mettere alla base del progetto di un rinnovato paesaggio urbano (Mocchi).

La quarta sezione del libro illustra in modo sintetico le simulazioni progettuali elaborate da alcuni studenti all'ultimo anno del Corso di Laurea Magistrale in Architettura del Politecnico di Milano, con approfondimenti dalla scala del *masterplan* sino al progetto definitivo ed esecutivo, prospettando soluzioni alternative rispetto ai grandi temi che interessano la riconfigurazione dello scalo di Porta Romana (trattamento e mitigazione della linea del ferro, articolazione delle volumetrie e loro rapporto con il sistema ambientale, ruolo e configurazione delle quote di edilizia sociale, ecc.).

Chiude il volume l'illustrazione della proposta elaborata da un gruppo di progettisti² per la realizzazione di una passerella ciclopedonale temporanea posizionata all'incirca a metà dello scalo, tra Largo Isarco e Piazza Trento/viale Isonzo, che collega in direzione nord-sud alcune tra le più interessanti realtà limitrofe (Fondazione Prada, Fondazione AEM e sede A2A, Residence Bocconi, Smart City Lab, TAG Talent Garden). Assumendo la logica degli "usi temporanei", la passerella è concepita come leva per avviare da subito il percorso di rigenerazione dell'area dismessa, prospettando un investimento ridotto e sostenibile con diverse tipologie di finanziamento (dall'investimento diretto di alcuni *stakeholder* al *crowdfunding* civico) e un intervento reversibile e di rapida attuabilità, che non condiziona né compromette le future scelte di riassetto dello scalo.

Parallelamente all'esperienza documentata in questo volume, il gruppo ha recentemente dato vita all'Associazione culturale *UCTat-Urban Curator Tecnologia Architettura Territorio*, che raccoglie docenti universitari, architetti, professionisti, urbanisti e studiosi di problemi economico-sociali, interessati a svolgere un ruolo attivo nei processi di trasformazione urbana, stimolando il dibattito e proponendo iniziative e progetti supportati da analisi e studi di fattibilità sui temi della qualità dello spazio pubblico e degli interventi di rigenerazione e riqualificazione che interessano il contesto sociale e istituzionale dell'area metropolitana milanese.

Le iniziative proposte, che hanno già suscitato l'interesse di numerosi *stakeholder* e rappresentanti istituzionali, si pongono come obiettivo di stimolare e avviare un confronto tra i cittadini e i referenti politici, con l'obiettivo quindi di proseguire nell'azione di ricerca e di proposta, per contribuire fattivamente al confronto di idee sui temi emergenti della città e del suo contesto metropolitano.

² Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli, Arturo Maiocchi, Andrea Tartaglia, Matteo Gambaro, Giovanni Castaldo, Martino Mocchi, Adriana Granato e Raffaella Riva.

1. IL PROGETTO DEGLI SCALI FERROVIARI NEL CONTESTO URBANO

Fabrizio Schiaffonati

L'ambito del confronto

La destinazione degli scali ferroviari di Milano, in gran parte dismessi e sottoutilizzati, è tra i rilevanti problemi urbanistici della città. Si tratta di un complesso di oltre centoventi ettari in una fascia a corona tra la città storica e lo sviluppo novecentesco. Sette scali di diverse dimensioni, tra loro connessi dal fascio dei binari. Una barriera valicata in più punti da infrastrutture viarie di collegamento tra i quartieri, che ha costituito un limite fisico a una integrazione tra centro e periferia, eredità di una fase storica in cui il tracciato ferroviario segnava il perimetro della città. Con la ristrutturazione e il potenziamento della rete ferroviaria, sia tecnologica che gestionale, è venuta meno la funzione originaria di questi scali. Un patrimonio quindi che si rende oggi disponibile ad altri usi, una grande opportunità per lo sviluppo dell'intera città. La strategicità del tema coinvolge complesse questioni d'ordine economico, sociale e ambientale, ma in primo luogo scelte politiche tra diverse alternative per un nuovo disegno urbano e architettonico. Un tema di confronto che ha visto emergere molti punti di vista, in particolare in occasione delle elezioni amministrative del 2016 e con l'avvio dei lavori della nuova Giunta.

La vicenda degli scali ferroviari milanesi data ormai parecchio tempo. Già alla fine del secolo scorso il loro destino era segnato e i sedimi in larga misura inutilizzati, come gran parte del patrimonio immobiliare del sistema ferroviario nazionale. Da tale stato di fatto, caso per caso, da città a città, sono state sviluppate ipotesi di riutilizzo, anche in considerazione delle dinamiche immobiliari dei diversi contesti urbani. Pertanto Ferrovie Italiane, strutturate in una *holding* con società dedicate a specifiche funzioni (Trenitalia, Rete Ferroviaria Italiana, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliari, FS Sistemi Urbani), ha avviato dal 2000 una strategia finalizzata alla complessiva razionalizzazione del

sistema di trasporto, con finalità di pareggio di bilancio, potenziamento e miglioramento del servizio. All'interno del gruppo, FS Sistemi Urbani ha assunto il compito di valorizzare il patrimonio non strumentale, cioè non strettamente funzionale all'esercizio ferroviario, con l'obiettivo di dismissione e vendita di quanto sottoutilizzato, in un'ottica di promozione immobiliare e di redditività. Sul nodo di Milano già dal decennio scorso è stata aperta una trattativa con l'Amministrazione comunale per la futura destinazione del patrimonio fondiario dei sette scali, con una dimensione di un milione e duecentomila metri quadrati¹.

¹ Scalo Farini, 618.733 mq; scalo Porta Romana, 216.614 mq; scalo San Cristoforo, 158.276 mq; scalo Porta Genova, 89.137 mq; scalo Greco-Breda, 73.526 mq; scalo Lambrate, 70.187 mq; scalo Rogoredo, 21.132 mq; (fonte: Accordo di Programma 2017). I sette scali milanesi tra loro collegati dalla linea del ferro configurano un tracciato ad anello – aperto solo per un tratto ad ovest – che separa la zona semicentrale della città dalla corona periferica. Una barriera fisica che un secolo fa definiva il limite urbano, valicato poi dallo sviluppo industriale del primo dopoguerra e dai grandi insediamenti residenziali dei quartieri del secondo dopoguerra. Da questo anello si diramano i tracciati radiali del sistema ferroviario nazionale: da Rogoredo verso le regioni a sud della Lombardia; a est da Lambrate per Venezia; a nord da Greco per Como e il confine svizzero; a nord-ovest da Farini per Torino e il confine francese; da Porta Genova e San Cristoforo in direzione sud-ovest verso Alessandria; lo scalo Romana è sul tratto a sud che connette a San Cristoforo e Rogoredo. La funzione di interscambio con le altre linee del trasporto urbano e metropolitano, la presenza di servizi all'intorno, il grande flusso di passeggeri, attribuiscono alle aree degli scali una funzione nodale e un ruolo strategico, sia per il potenziamento del trasporto pubblico che per la riqualificazione dell'intero settore urbano. Una opportunità fornita dalla dismissione di gran parte dei sedimi che però, in assenza di una complessiva trasformazione, costituiscono una cesura e un ostacolo, anche con notevoli criticità ambientali e sociali, come nelle zone degradate e in stato di abbandono. Esiste una evidente gerarchia tra i diversi scali, per dimensione, collocazione e relazioni funzionali con il contesto. Lo scalo Farini e lo scalo Romana sono certamente i nodi più importanti del sistema e quindi presentano potenzialità di grande rilevanza. Questo testo si sofferma in particolare sullo scalo Romana, con una analisi estesa all'intero comparto sud della città, allo scopo di evidenziare i processi di trasformazione in atto e gli elementi significativi della sua struttura. Un focus per rendere esplicito il nesso tra nuove ipotesi insediative e condizioni di contesto, sottolineando quindi un approccio metodologico da perseguire. Osservazione che porta invece a constatare che tale metodo non è riscontrabile nel processo messo in atto per pervenire ad un progetto finale. Sullo sfondo, cioè, non appare un solido contributo di studi e di analisi urbane, economiche sociali ambientali, a sostegno delle ipotesi e dei progetti avanzati. In questa pubblicazione lo scalo Romana viene messo al centro per indagarne peculiarità e potenzialità, tra cui è immediata l'evidenza della sua stretta connessione con la “stazione di porta” di Rogoredo, nodo sempre più rilevante del trasporto nazionale per la presenza dell'Alta Velocità, l'interscambio con una linea metropolitana e i nuovi insediamenti residenziali e terziari limitrofi. Lo scalo Romana può essere visto come uno dei due estremi dell'asta che va dalla stazione ferroviaria di Rogoredo, con le limitrofe aree di via Toffetti, a piazzale Lodi. Un impianto funzionale e morfologico riconoscibile, a partire da corso di Porta Romana poi sviluppatosi sull'asse della via Emilia, con un sistema di servizi e insediamenti di notevole interesse, non ultimi Metanopoli, l'innesto all'autostrada del Sole, le propaggini delle aree del Parco Sud di una qualità ambientale di tutta evidenza. Una parte della città che non presenta i caratteri problematici della conurbazione e che quindi può essere salvaguardata anche da uno sviluppo che ne interpreti l'originaria struttura, la presenza di valori storici e ambientali, una complessiva morfologia ancora leggibile col limite della città sottolineato dal Parco e del verde agricolo.

Nel 2005 viene avviato un primo Accordo quadro tra Comune e Ferrovie, dove venivano definiti gli obiettivi generali della valorizzazione delle aree dismesse. Un ordine di grandezza che può essere stimato oltre il 20%² delle complessive dismissioni cittadine. La linea seguita non è diversa da quella praticata da altri operatori, ovvero dar luogo ad Accordi di programma previsti per legge e alla procedura dei Piani integrati di intervento previsti dalla normativa urbanistica vigente per la pianificazione attuativa. È apparso subito chiaro nella trattativa istaurata (tra Comune, Ferrovie e Regione Lombardia di cui è richiesta la ratifica dell'Accordo) che un aspetto saliente era rappresentato dal valore da attribuire alle aree in termini di densità territoriali e fondiari, nonché degli oneri urbanistici e degli *standard* da attribuire a verde e a destinazioni pubbliche. L'*iter* di approvazione dell'Accordo avviato con la Giunta Moratti è stato rallentato nel 2009 a fronte della definizione del Piano di governo del territorio, e poi nuovamente nel 2011-12 dalla Giunta Pisapia con la sua revisione. In particolare in questa seconda fase, nell'ottica di uniformare la disciplina per la trasformazione degli scali con la generale riduzione degli indici e delle volumetrie, si è resa necessaria una riapertura della trattativa per definire i nuovi termini dell'Accordo. Dal 2012 al 2015 pertanto è stata riavviata la negoziazione. È stato previsto un indice territoriale pari a 0,65 mq/mq con una superficie realizzabile di 676.000 mq, di cui circa 156.000 destinati a edilizia residenziale sociale. Si registra quindi un abbassamento delle volumetrie rispetto alla prima stesura dell'Accordo. Vengono concordati oneri superiori a quelli dovuti, per far fronte alle effettive necessità di urbanizzazione e infrastrutturazione. La mancata ratifica di questa versione dell'Accordo da parte del Consiglio comunale, prima del suo scioglimento, ha di nuovo bloccato l'*iter* negoziale. Il confronto, quindi, è stato riavviato nel 2016 con il nuovo sindaco Sala, che già in campagna elettorale ha assunto espliciti impegni di portare a conclusione l'*iter* di approvazione entro l'anno successivo. Nel mese di novembre il Consiglio comunale ha approvato le linee di indirizzo per la trattativa con le Ferrovie dello Stato, con l'impegno a ratificare l'Accordo nei prossimi mesi.

² Gli Ambiti di trasformazione urbana (ATU) individuati dal Piano di governo del territorio (PGT) interessano una Superficie territoriale di circa 4,6 milioni di mq. Il comparto "Scali ferroviari" interessa una superficie complessiva di circa 120 ettari.

Il processo decisionale

Il confronto si è prolungato nel tempo, e il livello del dibattito è cresciuto in concomitanza con le ultime elezioni amministrative, dando luogo all'“incidente” della bocciatura dell'Accordo in cui è incorso il sindaco Pisapia. Il tema è diventato pertanto elemento programmatico dei partiti politici e motivo di dichiarazioni di diversi *opinion leader*. Da tempo non si registrava un tale interessamento per una problematica urbanistica, certamente cruciale, ma come altre, per il futuro della città. Tra i pronunciamenti di politici, economisti, urbanisti, architetti e studiosi di questioni urbane, si possono individuare variegate posizioni, anche tra loro molto distanti.

La più radicale sostiene che tali aree, per loro origine e destinazione pubblica, non dovrebbero essere gravate da un indice volumetrico e rientrare per le future destinazioni nella completa disponibilità della municipalità. Questa ipotesi è in contrasto con la linea perseguita da diverse aziende ed enti pubblici, con la privatizzazione di propri beni per ragioni di risanamento economico e per rinnovati obiettivi societari. Un punto di vista quindi divergente con le ragioni del contenimento della spesa pubblica e di equilibrio di bilancio, che fanno affidamento sulla alienabilità dei patrimoni sottoutilizzati. Questa posizione opera una drastica semplificazione delle relazioni tra i diversi soggetti pubblici e gli enti territoriali, nell'attuale fase di crisi e mutamento del *welfare state*. Una trasformazione che ha interessato le economie più avanzate, per un controllo della spesa pubblica e una capacità di valorizzare i propri beni anche in un'ottica di mercato³.

³ La vicenda della valorizzazione dei patrimoni pubblici sottoutilizzati o non più funzionali alla loro originaria destinazione, richiederebbe una apposita articolata trattazione, facendo riferimento a un processo legislativo e normativo di oltre vent'anni, senza significativi risultati. Ben pochi, infatti, i progetti condotti a buon fine, scarse le prospettive per il prolungarsi della crisi e il diradarsi della domanda, non ultimi i vincoli di diversa natura – urbanistici, edilizi, ambientali, tra i principali – che sovrastano le azioni necessarie alla trasformazione e funzionalizzazione di tali beni. La geografia territoriale e istituzionale di questi beni è complessa, articolata, e anche non completamente conosciuta in tutta la sua consistenza e potenzialità. Le azioni intraprese, di governo in governo e dagli enti territoriali, più enunciate che perseguite, sono state spesso estemporanee e contraddittorie. Tra valorizzazione e vendita corre una sostanziale differenza. Per valorizzazione vanno intese le politiche e le azioni allo scopo di un migliore utilizzo e redditività del patrimonio, con esclusione della alienazione. Obiettivo che comporta una capacità d'investimento e di riforma dell'ente pubblico, in un'ottica di programmazione e sviluppo di competenze di cui l'Amministrazione pubblica è spesso carente. Diversa quindi dalla vendita del bene al privato, a cui demandare la trasformazione e la messa a reddito del bene. Anche questa seconda possibilità, peraltro esclusa dal governo Prodi e poi reintrodotta, si è dimostrata irta di difficoltà, per la crisi economica e la rigidità di una offerta gravata, quasi sempre, da vincoli cogenti sui beni alienabili tali da demotivare ulteriormente la domanda. Pochissimi quindi i casi andati a buon fine in capo alla Cassa Depositi e Prestiti, a cui è stato affidato

Un punto di vista astratto, se si fa riferimento al contesto giuridico e normativo italiano dove lo *ius aedificandi* non è svincolato dal diritto di proprietà fondiaria. In passato diverse iniziative per modificare il regime dei suoli non hanno conseguito alcun effetto. Il “blocco sociale” della rendita, vasto e radicato, ha da sempre contrastato una riforma del regime dei suoli per le aree urbane. Pertanto non appare perseguibile una politica urbanistica rigidamente vincolistica, tanto più a scapito di una proprietà pubblica, le Ferrovie dello Stato in questo caso nella forma societaria di FS Sistemi Urbani, che permane tale anche con la privatizzazione della loro gestione. Altra considerazione è la quantità e la modalità con cui le plusvalenze ricavate saranno gestite. Una ipotesi, quella della inedificabilità degli scali, che non può ignorare inoltre la legislazione regionale in materia di perequazione e di diritti volumetrici sui suoli urbani. Un approccio quindi allo stato attuale che finirebbe per penalizzare l’iniziativa pubblica. Una linea non priva di risvolti ideologici, avanzata da componenti politiche minoritarie, che hanno comunque contribuito a richiamare l’attenzione sulla densità edificatoria e gli *standard* da adottare.

Più in generale, quindi, il dibattito ha riguardato le funzioni, gli indici e le volumetrie edificabili. Un problema rilevante, ma affrontato da un punto di vista meramente quantitativo che già in passato, in occasione dell’attuazione di diversi Piani integrati, non ha comportato un innalzamento della qualità urbanistica e architettonica degli interventi. Una più elevata dotazione di verde pubblico, di servizi e di residenza sociale, non è di per se stessa una condizione sufficiente. La qualità è il risultato di un progetto di integrazione tra le diverse funzioni, e della morfologia complessiva delle costruzioni e degli spazi liberi. Aspetto fondamentale che ai più sfugge, che comporta competenze disciplinari e una sensibilità culturale al tema del progetto architettonico e urbano. Un’attenzione che sembra essersi persa, e che non è certamente tra le principali preoccupazioni di amministratori e decisori. Il dibattito e la trattativa politica hanno glissato su que-

il compito promozionale. Si è resa evidente la difficoltà da parte dell’ente pubblico a gestire il processo e a dar luogo sia a investimenti per la valorizzazione che di recupero di risorse, palesando anche i limiti congiunturali di una politica di bilancio che ha sollevato perplessità da parte della stessa Unione Europea. Allo stato attuale, lo Stato, nella galassia delle sue strutture aziendali ed enti territoriali, è proprietario di un patrimonio di diffusa e grande consistenza, aree ed edifici con diverse destinazioni, con una notevole quantità in condizione di degrado, sottoutilizzo e abbandono. Il trasferimento di parte di tali beni all’ente comunale non ha prodotto per ora un significativo risultato. Alla base permangono le difficoltà strutturali richiamate e l’assenza di un *management* pubblico in grado di dotarsi di nuovi strumenti di programmazione, progettazione e promozione della valorizzazione e della vendita di beni pubblici.

sta questione per rimandarla a valle degli accordi. Linea criticabile perché orientamenti e scelte anche in tal senso dovrebbero essere parte sostanziale delle intese e del programma convenzionato. Bellezza e funzionalità urbanistica e architettonica dovrebbero essere condizioni determinanti e vincolanti di ogni trasformazione urbana.

La revisione degli indici nell'Accordo rinegoziato dalla precedente Amministrazione non è bastata per la sua definitiva approvazione, a indicare anche che ogni scelta urbanistica di grande rilevanza richiede un impianto concettuale e disciplinare convincente per la molteplicità dei soggetti coinvolti. Era evidente lo scarto tra la strategicità di un complesso di aree nodali per la ristrutturazione e lo sviluppo urbano e l'assenza di argomentazioni a sostegno delle indicazioni funzionali e dei pesi insediativi ipotizzati. La mancanza di una analisi sulle vocazioni dei diversi contesti, della domanda e del mercato edilizio, ha condizionato quindi l'impostazione dell'intero impianto dell'Accordo. Anche la ricerca promossa dal Comune di Milano e da FS Sistemi Urbani col Politecnico, mirata a rilevare le aspettative locali della popolazione, in assenza di una proposta e di un orientamento complessivo della Amministrazione, si è ridotta nei fatti a un mero *cahier des doléances*.

La trattativa tra Comune e Ferrovie, fino ad ora, appare pertanto scollegata da una articolata analisi e interpretazione dei processi economici e sociali che riguardano l'attuale fase di crisi della città, e anche dal Piano del governo del territorio che dovrebbe indicarne le strategie di medio e lungo periodo.

Numerosi articoli, interviste, dichiarazioni e dibattiti hanno recentemente posto al centro tali questioni e in generale riavviato la riflessione attorno al futuro delle aree ferroviarie. Alcuni contributi, di un certo significato, pongono problemi di metodo e di contenuto non ignorabili quando si affrontano questioni di tale rilevanza. Tra questi il ruolo della Città metropolitana⁴ di nuova istituzione e l'as-

⁴ L'istituzione della Città metropolitana, a valle del recente dettato legislativo, ha sollevato diversi problemi interpretativi su competenze e funzioni, anche in rapporto al ruolo degli altri enti territoriali, e in riferimento a un contesto istituzionale solo in parte riformato. Problematica sul tappeto, ancor prima degli anni Ottanta e proposta dalla legge 142 del 1990, "Nuovo ordinamento delle autonomie locali". Il tema è stato richiamato nel dibattito sulle funzioni insediabili sulle aree degli scali, nel contesto di area vasta e del sistema di trasporto regionale. Osservazioni del tutto pertinenti che rimandano ad un *deficit* di pianificazione a scala comprensoriale, che rappresenta un grave limite per il progetto urbanistico di Milano inscritto nei soli confini comunali. Il Piano intercomunale milanese, costituito già dai primi anni Sessanta dal consorzio volontario di oltre novanta comuni, Milano e *hinterland*, ha rappresentato un'esperienza cinquantennale di studi, ricerche e indirizzi delle pianificazioni comunali, in un contesto territoriale caratterizzato da una amplissima conurbazione con un

setto complessivo del sistema dei trasporti – anche con una *circle line* di connessione tra i diversi scali – in grado di orientare scelte localizzative di grandi funzioni urbane per l'elevata accessibilità cittadina e di area vasta. Tematiche centrali di un Piano del governo del territorio, anche secondo le indicazioni strategiche ad esso affidate dalla recente legge lombarda.

Da tempo, diversi problemi appaiono irrisolti anche se di frequente richiamati: la formazione dei nuovi Municipi, la localizzazione di strutture sanitarie riformate, il potenziamento di centri di aggregazione culturale come biblioteche e il sistema museale, il decentramento degli uffici giudiziari, la formazione di nuovi poli universitari, la realizzazione dei nuovi uffici comunali. Funzioni e servizi che dovrebbero trovare ubicazione dove è garantita un'alta accessibilità. Problemi da tempo rimandati che indicano fino ad ora un approccio alla pianificazione e allo sviluppo della città senza un adeguato respiro strategico, e che anche in occasione del dibattito sulle destinazioni da affidare alle aree degli scali ferroviari non sono stati presi in considerazione o sono emersi solo marginalmente.

peso insediativo di quasi un terzo della complessiva popolazione regionale. I limiti dell'azione del PIM sono andati via via emergendo in mancanza di una riforma urbanistica che attribuisse un ruolo strategico alla pianificazione sovracomunale, di indirizzo ma anche di vincolo per le infrastrutture, i servizi e gli insediamenti di livello comprensoriale. La fase degli anni Novanta di rilancio delle Province chiamate a redigere i Piani provinciali di coordinamento, seguita dalla contraddittoria decisione di procedere alla loro soppressione, indicano un quadro confuso e incerto che non depone per una chiara individuazione di ruoli e compiti degli enti territoriali. Se si aggiunge poi la critica al funzionamento dell'ente Regione, risulta evidente un cambiamento di ottica rispetto alle forme di decentramento praticate nel recente passato. Nella geografia delle aree metropolitane italiane, Milano rappresenta un caso unico per dimensione, struttura urbanistica, dinamica sociale ed economica, che ha consentito di rappresentarsi nell'area del PIM anche con azioni in grado di contribuire a fornire risposte alla complessità del contesto territoriale. Una politica perseguita dagli anni Sessanta, con la condivisione di linee prioritarie di intervento e forme di consorzio per servizi sovracomunali. Tra queste va ricordato il CIMEP, Consorzio intercomunale per l'edilizia economica e popolare, che per un cinquantennio ha promosso e gestito i Piani di zona di oltre sessanta Comuni redatti sulla base della legge 167 del 1962. Una politica di formazione di un consistente demanio di aree da assegnare agli attori degli interventi per la residenza sociale, con Piani in ogni territorio comunale contraddistinti da una progettazione urbanistica attenta ai principali fattori ambientali; avvalendosi delle competenze di coordinamento e controllo degli uffici tecnici del CIMEP per l'approvazione e gestione dei singoli Piani. Sulla tematica dell'area metropolitana milanese un recente studio di Giovanni Castaldo ("La città metropolitana milanese", in Alberto Lucarelli e Dora Francese, *Verso la città metropolitana di Napoli. Lettura transdisciplinare*, Luciano Editore, Napoli, 2014, pp. 120-128) evidenzia problematiche ma anche potenzialità di una pianificazione in grado di fornire sintesi concettuali e operative non circoscritte a visioni settoriali e localistiche, facendo anche cenno alle origini della pianificazione intercomunale e alla cultura progettuale milanese. Sempre su questi temi, ma anche con puntuali riferimenti alla tematica scali, cfr. anche Elena Mussinelli, Giovanni Castaldo, "Scale e temi del progetto nella nuova dimensione metropolitana. Una sperimentazione per la zona omogenea sud-est di Milano" in *Techne - Journal of Technology for Architecture and Environment*, n. 10/2015, pp. 153-160.

Milano non si è mai dotata di un Piano strategico, anche secondo alcune linee europee. Il post Expo ne è la controprova.

Riprendendo la rassegna dei principali contributi sugli scali emersi dal recente dibattito, è possibile evidenziare i seguenti nodi problematici.

Già è stato richiamato l'orientamento avverso a ogni azione di FS nell'ottica privatistica della alienazione dei sedimi ferroviari, per ricondurli nel pieno possesso dell'ente locale per la futura pianificazione urbanistica. Il che comporterebbe una azione di esproprio. Procedura a cui si fa ricorso ormai eccezionalmente in ambito urbano. Ciò comporterebbe un radicale cambiamento rispetto alla *ratio* perseguita dall'Accordo di programma, con l'assunzione della completa regia da parte del Comune di Milano. Un punto di vista francamente poco realistico, anche in relazione al ruolo degli enti pubblici e delle società partecipate dagli stessi, per la valorizzazione dei propri beni.

Un altro tema già citato è relativo alla possibilità di utilizzare il sistema degli scali e della rete che li collega per dar luogo a una *circle line* in grado di potenziare il sistema dei trasporti in un'ottica metropolitana, con diversi punti d'interscambio con le linee urbane. Le risorse necessarie potrebbero in parte essere ricavate anche dagli extraoneri, rispetto ai minimi tabellari delle urbanizzazioni, come già riconosciuto da Sistemi Urbani nell'ultima versione dell'Accordo. Una opportunità da non sottovalutare, che indica la relazione che intercorre tra trasformazioni urbanistiche rilevanti e il contesto territoriale di vasta area. In quest'ottica si innestano altre considerazioni sulla mobilità sostenibile, sull'abbattimento degli inquinanti, il potenziamento del trasporto e del servizio pubblico, con, in prospettiva, le innovazioni gestionali e tecnologiche del trasporto privato.

In quest'ottica più ampia si possono collocare quei contributi che sottolineano l'opportunità di ricercare una correlazione tra utilizzo delle aree e insediamenti funzionali alla produzione di beni e servizi della *new economy*, con modalità del tutto diverse rispetto ai tradizionali settori. Un tema di natura economica, con nuove implicazioni sociopolitiche, che rimanda a scenari di fuoriuscita dalla crisi, a investimenti di respiro strategico, a inedite modalità di organizzazione del lavoro e a diverse prospettive occupazionali. Un approccio interessante e complesso, difficile da articolare e sviluppare, che evidenzia comunque lo schematismo con cui a livello urbanistico si permane nel trattare le destinazioni d'uso delle aree e i vincoli funzionali degli strumenti e dei piani attuativi.

Altra osservazione di ampio respiro urbano e territoriale è quella che segnala l'opportunità di localizzare nelle aree degli scali importanti funzioni pubbliche

urbane e metropolitane. L'elevata accessibilità di queste aree, infatti, le individua come ambiti privilegiati per la ricollocazione di strutture oggi caratterizzate da un'obsolescenza tipologica e strutturale che le rende inadeguate a soddisfare i nuovi bisogni sociali, tra cui le strutture ospedaliere, i servizi per la giustizia e per l'istruzione universitaria, i centri culturali e i nuovi municipi.

Altra è la problematica che riguarda la dotazione di verde, nella forma di parchi, viali, giardini, arredi urbani, allo scopo di incrementare consistentemente lo *standard*. La richiesta, cioè, di una diversa dotazione per far fronte a un bisogno sempre più percepito come indicatore primario della qualità ambientale, in termini di salute, benessere e decoro dello spazio non costruito. Una impostazione del tema in termini più generali rispetto alla percentualizzazione dello *standard* funzionale. Un innalzamento qualitativo, quindi, soprattutto per l'aspetto fruitivo che richiama la necessità di un approccio progettuale differente dalle prassi correnti, riferito a parametri di funzionalità e sicurezza, alla razionalità nella scelta delle strutture, dei materiali, delle essenze, per il presidio e la manutenibilità di questi spazi sociali. Le proposte suggestive più che operative, come il cosiddetto "fiume verde" che allude a una possibile connessione di tutte le aree degli scali e quella di "rotaie verdi", intendono alludere a una messa a sistema di tale funzione rispetto all'attuale estemporaneità degli interventi; come spesso in occasione di concessioni edilizie, dove il verde appare residuale e di scarsissima attenzione progettuale.

Il tema dell'*housing sociale*

Tra queste diverse tematiche, che rappresentano lo stato di necessità di una città da lungo tempo in condizione di sofferenza per una palese incertezza nell'indirizzo urbanistico rispetto a bisogni diffusi ed emergenti, una questione ricorrente è quella del *social housing*, che nell'Accordo viene richiamato come un obiettivo qualificante. Infatti riavviando la trattativa la quota da riservare all'edilizia sociale è stata percentualmente incrementata, il che è stato letto in generale come un miglioramento complessivo del *mix* funzionale dei futuri interventi.

Il termine *housing sociale*, che ha sostituito nell'espressione corrente la nozione di edilizia economica e popolare, fa riferimento oggi a tutte le iniziative residenziali che comprendevano sia gli interventi di "edilizia sovvenzionata", cioè a totale carico degli enti pubblici, che quelli di "edilizia agevolata" realizzati con un contributo in termini di sconto sugli oneri di urbanizzazione e di agevolazioni sui

mutui. Categorie d'intervento che hanno rappresentato dopo il 1962 le realizzazioni all'interno dei Peep, i piani di edilizia economica a popolare, dove vigeva un regime calmierato del costo delle aree, sancito dalla legge 167. Una stagione conclusa, caratterizzata da un notevole impegno sia quantitativo che qualitativo nella realizzazione della residenza sociale.

A fronte del pressoché totale esaurimento dell'impegno dello Stato in questo settore e dell'abbandono della pianificazione attuativa dei Peep, oggi il *social housing* identifica genericamente ogni forma di intervento residenziale che non ricade nell'ambito dell'edilizia libera. Con il solo requisito, per accedervi, di non essere proprietario nello stesso territorio comunale di altro alloggio idoneo al soddisfacimento del proprio fabbisogno abitativo.

Rientra pertanto nel *social housing* tutta la "edilizia convenzionata" per la quale è prevista l'esenzione degli oneri di urbanizzazione. Una categoria d'intervento destinata a ceti con una buona capacità di risparmio, in grado di accollarsi mutui onerosi e pertanto in grado di accedere alla proprietà della casa con un consistente impegno economico prolungato nel tempo. Un bene-casa con limitate connotazioni sociali, rispetto a una concezione della "casa come servizio", con ciò che ne consegue in termini di irrigidimento della mobilità al mutare dei bisogni, delle modalità d'uso degli alloggi e dei servizi annessi. Una concezione, quella dell'edilizia convenzionata, che per tipologia non si differenzia dall'edilizia privata, e che irrigidisce il mercato dell'abitazione, rispetto ad altri paesi europei che mantengono invece un significativo *stock* abitativo di proprietà pubblica in regime d'affitto. Una offerta, quella dell'edilizia convenzionata, promossa da imprese edilizie e soprattutto da cooperative d'abitazione organizzate in strutture associative, eredi di un movimento che in passato ha svolto un significativo ruolo sociale, ma che via via ha trasformato la propria natura in relazione all'estendersi della domanda della casa di proprietà. Concezione politica e sociale della "casa come bene", che caratterizza il nostro paese come unico nel panorama europeo. Pertanto l'*housing* sociale, come si prospetta sul mercato dell'abitazione, ha perso molti dei connotati che il termine implicherebbe, nell'ottica privatistica di un'offerta del bene casa il cui prezzo è più che doppio del costo di costruzione, e quindi incorpora una rilevante quota di rendita fondiaria. Il suo ruolo, come appare nell'Accordo di programma, non si caratterizza per una particolare impostazione sociale e progettuale, e si può presumere che, se non interverranno altri orientamenti, sia destinato a planare su modelli e prassi di cui sono palesi i limiti già riscontrabili negli interventi di edilizia convenzionata realizzati dagli anni Novanta a oggi. Un'offerta di notevole consistenza lontana, per qualità tipologica

e concezione urbanistica, dai numerosi interventi di edilizia popolare del secolo scorso, esemplari invece per principi ambientali e funzionali, pur in presenza di ben più limitate risorse economiche e possibilità tecniche⁵.

⁵ Una analisi del ruolo dell'edilizia residenziale pubblica in Italia dal secondo dopoguerra ad oggi è contenuta in Fabrizio Schiaffonati, *Il progetto della residenza sociale*, a cura di Raffaella Riva, Maggioli Editore, 2014. Il testo analizza il contesto istituzionale, i provvedimenti legislativi, il ruolo degli operatori pubblici e privati, i piani di intervento, le forme di finanziamento e d'attuazione, la legislazione e le normative per l'edilizia economica e popolare, l'organizzazione delle imprese di costruzione, le tecnologie impiegate e le modalità d'appalto delle realizzazioni. In particolare traccia l'evoluzione delle tipologie urbanistiche ed edilizie nell'arco dei diversi periodi in cui hanno operato gli Istituti di settore, dall'Ina-casa alla Gescal, dalle Regioni al CER. Lo studio evidenzia il progressivo abbassamento della qualità degli interventi a livello urbanistico e architettonico, dall'organizzazione di prossimità alla tipologia dell'alloggio, con la diminuzione degli *standard* abitativi, a cui corrisponde un generale impoverimento della ricerca progettuale e della sperimentazione dei modelli insediativi e delle innovazioni tecnologiche. Con conseguenze molto critiche sulla vivibilità, nonché la gestione e la manutenzione di un consistente patrimonio anche di notevole valore storico-documentale. Un complesso di interventi dove si rappresentano significative vicende della storia dell'architettura moderna e del suo imponente sviluppo nella seconda metà del ventesimo secolo, attraverso esempi, figure e autori che ancor oggi costituiscono la narrazione del contributo della cultura architettonica allo sviluppo della città e della residenza contemporanea. Il progressivo diradarsi dei finanziamenti pubblici con la loro pressoché completa estinzione, fino allo sviluppo della sola edilizia convenzionata rispetto alla sovvenzionata e agevolata, ha orientato la produzione di residenza sociale nella sola direzione di una offerta rivolta a ceti con capacità economiche in grado di far fronte autonomamente al proprio bisogno abitativo. A questo coinvolgimento di rilevanti quote del risparmio privato non ha tuttavia corrisposto un innalzamento della qualità residenziale e abitativa, venendo anzi meno quegli aspetti di socializzazione e di relazioni a scala di quartiere e di vicinato che sono stati alla base della progettazione urbanistica e architettonica coordinata dei quartieri e delle abitazioni razionaliste. Carenze anche allora certamente riscontrabili, ma non paragonabili a quelle dei progetti odierni, che evidenziano l'assenza di una organica integrazione delle costruzioni con lo spazio pubblico e con il verde e i servizi di quartiere. A causa di una esplicita carenza progettuale e l'incapacità delle istituzioni a esercitare un orientamento e un controllo sulla qualità urbanistica e architettonica alla scala del quartiere e dell'edificio. *Il progetto della residenza sociale* evidenzia inoltre la stretta connessione tra modelli insediativi dell'edilizia economica e orientamento ideologico delle politiche per la casa, che nel recente passato hanno avuto un ruolo fondamentale nella costruzione del consenso, dello sviluppo economico e della integrazione sociale. Una storia peculiare che si rappresenta in uno stretto intreccio con le vicende economiche e culturali di cui l'architettura costituisce un elemento saliente, oggi in parte ignorata ma che potrebbe ancora fornire spunti di riflessioni per orientare le azioni, i caratteri e i modelli insediativi del *social housing*. Termine questo che per ora nulla sottende a un diverso orientamento culturale sui modi dell'abitare, che non siano quelli omologati da un mercato edilizio, peraltro in grave crisi, che palesa un progressivo abbassamento della qualità dell'abitazione, della concezione funzionale e della sua integrazione a scala di quartiere e di ambito urbano. Il tema della nuova domanda abitativa viene continuamente evocato senza altra accezione che non sia quella della stima quantitativa e delle risorse economiche necessarie: approccio che, mancante di una critica e di una proposta disciplinare che la cultura architettonica nel recente passato ha ben interpretato e rappresentato nelle forme e nei modelli insediativi, è destinato a una piatta riproduzione di interventi certamente non all'altezza della invocata domanda di nuova qualità urbanistica, architettonica e ambientale. Nel dibattito sugli scali ferroviari, in cui l'*housing* sociale ricorre e viene sottolineato come una funzione qualificante della complessiva operazione, pressoché nulla è stato detto sulla grande valenza culturale che il tema potrebbe assumere rianno-

A tale proposito si possono richiamare, per esemplificare nella generalità dei casi, l'abbandono di ogni criterio di orientamento degli edifici rispetto all'efficace "asse eliotermico" razionalista, le distanze tra gli stessi non adeguate, un approccio al verde come astratto *standard* territoriale rispetto a un articolato "verde di vicinato", un abbassamento degli *standard* dimensionali degli alloggi, con una generale disattenzione al tema della manutenzione per scelte tecnologiche inadeguate. Inoltre, veri e propri errori nella progettazione degli spazi pubblici, della viabilità e dei parcheggi, per una diffusa ignoranza delle regole della "urbanistica tecnica", fino a qualche decennio fa oggetto di insegnamento e di verifica di fattibilità di ogni progettazione di scala territoriale, urbana e di quartiere.

La bassa qualità degli interventi di edilizia residenziale pubblica consegue a un generale abbassamento della cultura progettuale, che rimanda al problema della formazione universitaria e professionale, sempre più carente a fronte della maggiore complessità dei processi decisionali, delle innovazioni tecnologiche e dell'organizzazione del settore edilizio. La preparazione dei progettisti non contempla oggi una offerta articolata di conoscenze rinnovate e specialistiche in sintonia coi modi di produzione e il mercato del lavoro. Un apprendimento che, non corrispondendo alle reali esigenze, determina un arretramento dei contenuti culturali e scientifici del progetto alle diverse scale, da cui consegue un esercizio della professione inadeguato nella qualità e nelle competenze di chi la esercita. Professione che richiederebbe invece ben altre conoscenze, modalità organizzative e di controllo, per la sua natura sociale riconosciuta e sancita anche a livello comunitario.

Un altro aspetto da sottolineare è relativo alle responsabilità della pubblica Amministrazione, richiesta delle necessarie autorizzazioni e delegata al controllo della rispondenza dei progetti ai numerosi vincoli normativi, nonché alla verifica finale delle opere. Un esercizio che si risolve prevalentemente in una formalistica verifica burocratica, lontana dal merito degli aspetti sostanziali della qualità progettuale, dell'inserimento ambientale e contestuale di ogni intervento. Un problema, quello della preparazione e della responsabilità dei quadri tecnici pub-

dando gli elementi salienti della sua storia, individuando obiettivi, metodi, modelli operativi, produttivi e progettuali, per direzionare diversamente una pratica, che invece oggi opera una "periferizzazione del progetto" nella sua componente sociale.

blici, speculare a quello della formazione professionale, che configura una complessiva inadeguatezza di un apparato di controllo e di indirizzo dei processi di trasformazione urbanistici ed edilizi.

Ruolo dell'Amministrazione comunale

Si può constatare che da più di un decennio scelte rilevanti per la ripresa economica e sociale della città vengono rimandate. Le criticità crescenti della crisi, l'aleatorietà di molti programmi pubblici e privati, non fanno intravedere prospettive più favorevoli di quanto non vi fossero in passato. I grandi progetti di rinnovo urbano richiedono tempi lunghi e mediazioni di diversa natura e comportano procedure di notevole complessità. Ciò a maggior ragione dovrebbe indurre ad adottare percorsi condivisi con priorità e obiettivi chiari. Il ventaglio delle opinioni espresse nel caso milanese, con divergenze anche radicali, la scarsa chiarezza politica, l'assenza per lungo tempo di un approfondito dibattito disciplinare in grado di fornire analisi a sostegno delle scelte e delle alternative, non depone favorevolmente. Una situazione che richiederebbe invece azioni coordinate e convergenti di istituzioni e soggetti sociali.

L'impegno politico assunto dalla nuova Amministrazione eletta nel 2016 è di giungere a rapida ratifica dell'Accordo di programma, dopo la bocciatura in cui è incorsa la precedente Giunta alla fine di un percorso quinquennale che avrebbe dovuto consentire tutte le opportune e necessarie verifiche. Una proposta che doveva rappresentare il suggello finale di un intento programmatico anche per il futuro e di cui invece la bocciatura ha reso palese i limiti e l'approssimazione.

La nuova Giunta ha quindi riavviato la procedura, con la prospettiva di tempi brevi per la sigla del nuovo Accordo e l'obiettivo di un miglioramento della precedente proposta. L'approvazione senza voti contrari di un'apposita delibera di intenti può far presumere un percorso meno irto di difficoltà. Tralasciando ogni considerazione sulla aleatorietà delle decisioni politiche.

Dal punto di vista dei contenuti urbanistici non si intravedono tuttavia nuove più generali prospettive di inquadramento strategico. Il Piano di governo del territorio richiede una revisione per diverse scelte localizzative di grandi funzioni urbane e di un impianto normativo che possa consentire una diffusa rigenerazione urbana. Termine che sottende, oltre al recupero e alla riqualificazione edilizia, un'azione di rivitalizzazione del tessuto economico e sociale. Prospettiva ambiziosa che richiama sì l'importanza delle scelte amministrative, ma la cui centra-

lità è dislocata in altri ambiti e opportunità. Le scelte urbanistiche sono comunque una necessaria preconditione per ogni sviluppo, come dimostrano le attuazioni di progetti notevoli in molte città europee. Le vicende più note ed esemplari del recente passato rimandano alla Londra dei Docks, alla Parigi della Défense, alla Berlino dell'IBA. Il dopo Expo a Milano palesa tuttora esiti incerti e molte ambiguità.

È certo che dopo anni non è ancora emersa una strategia nel governo della città sul problema scali ferroviari. Un tema che avrebbe dovuto trovare accoglienza nei documenti di indirizzo urbanistico, come per altre rilevanti dismissioni, come caserme e immobili pubblici non più utilizzati. Una strategia che è nelle competenze e possibilità dell'Amministrazione comunale. La considerazione richiama la constatazione che ormai da tempo molte amministrazioni sembrano aver abdicato alla funzione di pianificare il proprio territorio, con un approccio disorganico caso per caso, progetto per progetto, con una grande prevalenza di questioni procedurali e normative, dove la qualità dell'urbanistica e dell'architettura non è al centro degli accordi. Le scelte di indirizzo e armonizzazione progettuale finiscono quindi per essere delegate impropriamente ai singoli operatori.

Tale ribaltamento dei ruoli non può che ingenerare un progressivo abbassamento della qualità urbana e una marginalizzazione della ricerca progettuale, chiaramente percepibili nell'immagine della città, nello sviluppo dei nuovi insediamenti, esito di un accostamento casuale, nel migliore dei casi, di ambiziosi progetti autoreferenziali con scarsa considerazione al contesto generale, alla sua storia e vocazione. Una forma di "colonizzazione" dell'architettura⁶ e della struttura urbana del capitale finanziario, nella malintesa convinzione che diversamente gli

⁶ Viviamo l'epoca del primato dell'architettura internazionale, globalizzata, decontestualizzata. Una architettura che sovrasta ogni regola urbanistica. Autoreferenziale, ispirata da canoni espressivi non lontani nelle forme comunicative da una "pratica artistica" che legittima trasgressioni e arbitri, e dove il giudizio di valore perde ogni connotazione etica. Un'architettura del capitale finanziario che ha soppiantato la lezione razionalista e funzionalista, e che legittima poi il provincialismo di altri interventi di più modesto respiro. Un emblematico caso milanese è rappresentato dal progetto Garibaldi-Repubblica, dove non si è tenuto in alcun conto quanto già elaborato e precedentemente proposto in molti progetti, anche di Maestri, sviluppati nell'arco di un cinquantennio, sia in seno all'Amministrazione pubblica che con diversi concorsi di architettura, per dare soluzione a un ambito di valenza metropolitana e nel contempo ricucire, connettere e relazionare lacerti urbani storicamente significativi. Processo del tutto opposto quello evidenziato nell'esito finale da una urbanistica di pura invenzione fatta di sovrappassi, sottopassi, raccordi di piani artificiosamente sovrapposti, accostamenti destrutturati di architetture. Una artificiosità del tutto gratuita rispetto alle condizioni e ai vincoli di partenza, alle dimensioni e alle caratteristiche del sito. Anche in questo caso si trattava di un sedime ferroviario di grande estensione, la ex stazione delle Varesine, rimasto per molto tempo in attesa di soluzione.

operatori non troverebbero le adeguate motivazioni per intervenire. Si fa così strada una delega impropria ai privati, nell'ambiguità di una trattativa, in assenza di una regia pubblica. Questo orientamento ha trovato giustificazione nella considerazione che l'operatore economico troverebbe maggiori motivazioni a intervenire da una Amministrazione che non frapponga una propria linea di indirizzo. Accade più spesso invece che tale assenza sia percepita come mancanza di chiarezza politica e aleatorietà di un sistema non in grado di garantire stabilità e certezza alle proprie decisioni. La vicenda degli scali milanesi può essere letta anche sotto questa luce e, per come si è sviluppata, ne è la conferma. La labilità degli obiettivi dell'interesse pubblico, l'assenza di un disegno e di un progetto urbanistico non può alla fine che indebolire la stessa azione dei privati, determinando incertezza nei tempi e nei modi di attuazione dei programmi.

Funzione e scale del progetto

In questo squilibrio tra interesse pubblico e interesse privato, il ruolo attribuito alla disciplina urbanistica è destinato a essere marginale, non più richiesto di un compito che corrisponda alla organizzazione dello spazio e delle relazioni funzionali, orientato da scelte derivate da indicazioni culturali e politiche. La fuoriuscita da questo assetto relazionale e decisionale è gravido di conseguenze. Che sarebbe oggi della città se "il principe" avesse abdicato al proprio ruolo? Se la municipalità di Milano non avesse assunto i tracciati del Berruto? La crescita informale della periferia è il segno di una rinuncia culturale e politica: un arretramento della democrazia, un abbandono degli strumenti disciplinari messi a punto dal pensiero scientifico sulla città.

Anche per gli scali milanesi abbiamo assistito a una preoccupante assenza di un indirizzo pubblico che si traduca in un disegno urbanistico. Quali sarebbero gli elementi ostativi per l'Amministrazione comunale a dotarsi di un *masterplan*, con indicazioni spaziali e funzionali di grande scala nel quadro dei bisogni cittadini e non solo generiche quantità di funzioni terziarie e residenziali? Una attenta lettura del contesto e dell'intorno dei sette sedimi ferroviari fornisce già molte indicazioni e stimoli per tracciare scelte organiche di riqualificazione e sviluppo di interi settori urbani. Relazioni e connessioni, abbattimento di barriere fisiche tra parti di città, ubicazioni e tracciati degli spazi pubblici, costituiscono l'armatura e la morfologia della città in trasformazione e comportano l'assunzione di indicazioni che si traducano in un disegno urbanistico. Che non significa un di-

segno astratto che non tenga conto di una complessa pluralità di esigenze, comprese quelle degli operatori e degli investitori. In tale ottica si richiama nuovamente la necessità di un ruolo della Amministrazione locale nella redazione dei piani attuativi, pena una delega ad altri non in grado per loro natura di compiere una sintesi tra i diversi interessi⁷.

⁷ Il paradigma urbanistico, il ruolo della disciplina e la sua evoluzione concettuale e operativa, rappresenta uno dei temi controversi del governo delle trasformazioni territoriali. Dalla seconda metà del secolo scorso si sono succedute diverse fasi che hanno caratterizzato lo sviluppo urbano. Ai Piani espansivi degli anni Cinquanta sono seguiti i Piani delle regole e degli *standard*, per i quali sono state coniate le definizioni di Piani di prima e di seconda generazione. Con gli anni Ottanta si è sviluppata una critica all'approccio quantitativo dello *standard*, non in grado di garantire un adeguato risultato in termini di qualità morfologica degli insediamenti e dello spazio pubblico. Con le politiche del recupero edilizio e il contenimento dell'espansione, si è fatta strada l'idea di un Piano in grado di anticipare il "disegno" delle trasformazioni a scala urbana ed edilizia in termini di configurazione spaziale degli interventi. Un "Piano-Progetto" orientato a una maggiore integrazione tra urbanistica e architettura, al superamento di un rigido approccio scalare al progetto, confacente anche alla critica postmoderna al funzionalismo. L'enfasi formalistica e la forte schematizzazione delle narrazioni progettuali contenute nei tentativi di dar seguito a questa impostazione dei Piani di terza generazione, ne hanno limitato lo sviluppo e le sperimentazioni. Si è palesata, cioè, la mancanza di una sintesi in grado di coniugare le ragioni dei vincoli con una qualità morfologica del Piano, a partire da un ruolo di regia dell'apparato pubblico, che ha finito per aprire la strada diametralmente opposta alla cosiddetta "urbanistica contrattata", una quarta fase, cioè, di una preventiva negoziazione degli accordi con gli operatori privati. Una fase ancora in atto che palesa una esplicita rinuncia dell'Amministrazione pubblica ad esercitare un ruolo di chiaro indirizzo strategico. Il Piano si configura quindi come una agenda di progetti promossi dagli operatori privati che avviano una negoziazione il cui esito rappresenta la forza contrattuale dei soggetti in campo. Il percorso di lunghe trattative, a volte rimesse anche in discussione col succedersi delle amministrazioni, privilegiando il contenuto giuridico-amministrativo della proposta, articolato e dettagliato, ma tuttavia in diversi casi con l'effetto opposto di dare adito a divergenze interpretative e contenziosi. Un destino quasi sempre segnato quello di molti piani urbanistici, che configurano la disciplina come una prassi dagli esiti e dai contorni incerti. L'ultima fase della trasformazione e dello sviluppo urbano si colloca in questo quadro di incertezza, in un dibattito confuso e contraddittorio, con un continuo processo di revisione degli strumenti attuativi che evidenzia la latitanza di una linea politica, surrogata da un approccio congiunturale e settoriale. È questa la fase dei Piani di "quarta generazione", che dal finire degli anni Ottanta hanno praticato un tale approccio, rispetto a un disegno complessivo ritenuto astratto e inadeguato alle criticità delle trasformazioni economiche, sociali e ambientali. Una scelta che per molti aspetti segna anche una problematica rinuncia della stessa disciplina urbanistica e delle sue tecniche. Il contenuto progettuale del Piano in termini di vincoli, localizzazione, organizzazione funzionale e destinazioni d'uso, vincoli morfologici e tipologici, tende sempre più a sfumare in un farraginoso impianto regolamentare, burocratico, complicato e non privo di contraddizioni. Questo stesso periodo è contraddistinto anche dall'adozione di numerosi provvedimenti legislativi per il recupero edilizio e la nuova costruzione di edilizia residenziale alla scala di piani urbanistici e a livello di zona promossi congiuntamente da operatori pubblici e privati, in un'ottica circoscritta dalla scala dell'edificio a quella dell'isolato, consentendo ampie deroghe ai vincoli urbanistici esistenti, riproponendo un'ottica congiunturale di rilancio del settore delle costruzioni, che hanno dato luogo all'attuazione di piani settoriali. Un complesso di leggi nazionali e regionali che vanno anche lette come stralcio e anticipazione di una riforma sempre rimandata, e che avrebbe dovuto pronunciarsi su alcune questioni rimaste irrisolte, come il regime dei suoli. Tra questi, i Programmi integrati di intervento (PII), Programma di riqualificazione urbana (PRiU), Programma di riqualificazione urbana per lo sviluppo sostenibile

La vicenda milanese sembra destinata a percorrere una diversa strada. Una volta definiti gli indici e contrattati gli oneri urbanistici con l'Accordo di programma, prenderebbe avvio la fase attuativa con la gara per la vendita della proprietà immobiliare dei suoli per la scelta dell'acquirente. Prassi ed esperienze degli ultimi anni su grandi iniziative immobiliari simili stanno a indicare una procedura di gara con una selezione a inviti di operatori richiesti di una offerta economica integrata da un progetto urbanistico e architettonico. Offerta economica congiunta a una ipotesi progettuale demandata all'operatore privato, che diventa quindi il *dominus* dell'intera operazione, in assenza di un *masterplan* o di uno strumento attuativo di indirizzo pubblico, anche per gli aspetti di inquadramento e di relazioni urbanistiche, ambientali e morfologiche con il più ampio contesto e intorno urbano.

Alternative

Il percorso di trasformazione degli scali ferroviari appare fin da ora delineato, se il processo di recupero a nuove destinazioni seguirà le prassi di precedenti esperienze, come per i più importanti Piani integrati; per citare un esempio tra i più significativi, il progetto *City Life*. Le modalità di produzione del progetto prevedono una delega all'operatore privato, in assenza di un puntuale orientamento pubblico sugli elementi portanti della pianificazione attuativa. Diversamente, il progetto dovrebbe essere orientato da analisi e valutazioni di alternative, che la scala della progettazione urbanistica contempla come specifico contributo disciplinare, anche in considerazione degli aspetti sociali e degli impatti ambientali: in ragione soprattutto del carattere di lunga permanenza delle trasformazioni urbane e del disegno della città.

Un'altra sequenza delle decisioni e delle fasi del progetto implica un diverso atteggiamento dell'Amministrazione, con la presenza di uffici tecnici interni e anche con la possibilità di ricorrere a qualificate consulenze esterne. Questa latitanza dell'ente pubblico sul fronte della progettazione urbanistica e architettonica, rispetto al passato, si configura da tempo anche per l'assenza di ricerche e

del territorio (PRUSST), Contratti di quartiere (CdQ). Provvedimenti che avrebbero richiesto un inquadramento in una legge urbanistica riformata. Un dibattito e un confronto tra posizioni culturali e orientamenti politici che si è sviluppato in occasione del cinquantennale della legge urbanistica del 1942, ma che, come già in passato, non è poi approdato al varo di una nuova legge. Una occasione mancata di allineamento ad altri paesi europei che assegnano una prioritaria importanza a strumenti di indirizzo generale, quali *masterplan*, *plan directeur*, *piano strategico*, sovraordinati rispetto alle pianificazioni attuative settoriali.

studi preparatori promossi dalla stessa Amministrazione. Un contributo sui temi del progetto urbano è rappresentato anche da alcune attività accademiche – ricerche, seminari, progetti, pubblicazioni, mostre – principalmente orientati a una funzione formativa. Punti di vista interessanti, meno vincolati e quindi aperti e liberi nei loro esiti, ma privi dell’anello di congiunzione rappresentato dalla committenza. Una forma di autocommittenza, in alcuni casi di stimolo nei confronti degli operatori pubblici e privati, funzionale all’ambito didattico ma senza una verifica di fattibilità⁸.

Delineato il quadro degli attori in campo per avviare a soluzione l’Accordo di programma per gli scali e fatto cenno anche alle successive modalità attuative, rimane da segnalare un’alternativa praticabile, anche con riferimento a quanto recentemente introdotto dal legislatore, nell’ottica di far fronte, con più adeguati strumenti, a progetti urbani rilevanti. Si allude alle STU, Società di trasformazione urbana⁹, mutate da esperienze europee già collaudate, riferite alla possibilità di dar luogo a forme societarie, pubbliche o miste, auspiccate dalla legge per

⁸ Anche questo libro documenta una puntuale esperienza didattica, con alcuni progetti riferiti allo scalo di Porta Romana, elaborati nell’ambito di un laboratorio di progettazione in un corso di laurea in Architettura al Politecnico di Milano. Un approfondimento circoscritto allo scalo, secondo per dimensioni a quello di Farini, che rimanda a una lunga esperienza didattica e di ricerca, con proposte presentate in questo testo che illustrano un ventaglio di alternative elaborate da alcuni giovani aspiranti architetti. I progetti di trasformazione dello scalo ferroviario di Porta Romana proposti nel tempo (in ricerche, corsi e laboratori didattici, tesi di laurea, tesi di dottorato) dal gruppo di ricerca da me coordinato, con i diversi collaboratori che si sono avvicendati nel tempo, a partire dalla seconda metà degli anni Ottanta – tra cui principalmente Elena Mussinelli, Walter Besozzi, Daniele Fanzini, Raffaella Riva, Arturo Majocchi, Andrea Tartaglia, Matteo Gambaro, Adriana Granato, Fabrizio Arcoini, Federico Balestrini, Carla Iurilli, Giovanni Castaldo, Martino Mocchi – sono molti e dai diversi contenuti, per importanza e approfondimento. Costituiscono un notevole patrimonio di conoscenze, esteso anche alla zona circostante che è stata fatta oggetto di indagini collaterali e puntuali, in uno stretto rapporto con la storia e le vicende delle trasformazioni di un settore urbano dell’ambito del Municipio 4 e del Municipio 5. In particolare si richiamano le tesi dottorali di Adriana Granato, *Strategie per la valorizzazione urbana: prospettive delle aree ferroviarie dismesse di Milano*, 2014 e di Giovanni Castaldo, *For the relaunch of the public initiative. Governance models and financing tools for urban regeneration*, 2017. Una attività didattica che si colloca in una concezione della formazione dell’architetto che trae principale alimento dallo studio e approfondimento dei processi reali delle trasformazioni economiche sociali ambientali, su cui fondare proposte e progetti.

⁹ Le Società di trasformazione urbana sono state introdotte dalla legislazione italiana nel 1997. Successive iniziative hanno promosso finanziamenti per studi di fattibilità allo scopo di avviare una fase di sperimentazione attuativa. Le STU sono state mutate principalmente dalle SEM francesi, *Société d'économie mixte*. L’obiettivo è di coniugare la promozione di progetti urbanistici ed edilizi complessi per dimensione, destinazioni funzionali, regime proprietario delle aree e degli immobili urbani, con una operatività adeguata alla pluralità dei soggetti coinvolti e alle criticità di un processo prolungato nel tempo. Un salto di qualità con l’introduzione in altri paesi di strumenti similari alle STU, che ha reso possibile a cavallo del secolo le grandi trasformazioni delle città europee, basati su una organizzazione e pianificazione delle attività di un *management* pubblico e privato dedicato. La co-

affrontare le situazioni di maggior complessità. La legge è nata per fornire uno strumento a fronte della constatazione dei notevoli limiti delle normative e delle procedure della pianificazione attuativa della legislazione vigente, con lo scopo di un coordinamento tra operatori pubblici e privati per una gestione del processo di trasformazione con un'adeguata ripartizione degli oneri e degli utili delle iniziative. Impostazione riferita alla adozione di aggiornati criteri di promozione dei progetti per la rigenerazione urbana, dove il problema si presenti in tutta la sua complessità operativa a fronte di una pluralità e variabilità di interessi. Importanti sperimentazioni straniere hanno da tempo dimostrato l'efficacia di strumenti di programmazione urbanistica ed edilizia che incorporano la cultura del *management*, come dimensione operativa della gestione e della pianificazione della variabile economica e temporale. Cultura estranea a gran parte dei settori della pubblica Amministrazione, astratta e burocratica rispetto ai processi reali. Uno scollamento particolarmente acuto nel settore dell'urbanistica e dell'architettura, che non contribuisce all'innalzamento della qualità urbana, per la tempistica delle iniziative, le compromissioni ambientali, con l'ingente spreco di risorse pubbliche e private.

In una rinnovata cultura dell'Amministrazione pubblica le STU potrebbero rappresentare una risposta a una domanda di riqualificazione e di efficienza economica e sociale, a fronte di un diffuso disagio, ai ritardi e alle discrasie dei processi decisionali attuali. Un radicale cambiamento d'ottica, basato su una diversa concezione dell'economia pubblica e del ruolo dell'ente locale, soggetto partecipe e attivo nei processi economici di valorizzazione del territorio, anche con il proprio

stituzione di tali società, in riferimento ad ambiti urbani rilevanti per complessità ambientale e funzionale, è motivata dalla necessità di operare secondo un piano coordinato in grado di controllare tempi e modi delle trasformazioni anche dei singoli progetti, a partire dal contestuale coinvolgimento di tutti i soggetti pubblici e privati presenti e interessati in ragione della consistenza dei beni e delle risorse coinvolte. Dopo una prima fase di dimostrazione d'interesse, con i finanziamenti utilizzati dalle amministrazioni locali per studi di fattibilità e qualche sporadica attuazione, da cui sono emerse criticità e difficoltà anche in relazione alla completa novità della sperimentazione nel contesto italiano, è venuto meno lo stimolo a proseguire e a diffondere l'iniziativa, demotivando il passaggio alla fase costitutiva delle Società che avrebbe richiesto una ben diversa assunzione di responsabilità politica e imprenditoriale. Una articolata disamina della nascita delle STU è contenuta in Matteo Gambaro, *Regie evolute del progetto. Le Società di trasformazione urbana*, Libreria Clup, 2005, anche con riferimenti al contesto internazionale e alla legislazione italiana. Il testo *Tecnologia e progetto urbano* (a cura di Elena Mussinelli, Andrea Tartaglia, Matteo Gambaro, Maggioli Editore, 2009) resoconta analiticamente l'esperienza dei nove casi italiani di studio e applicazione, delle criticità ma anche delle potenzialità dello strumento STU. Nel testo *Tecnologia Architettura Territorio* (a cura di Fabrizio Schiaffonati e Elena Mussinelli, Maggioli Editore, 2015) sono ampiamente illustrate alcune esperienze di studi di fattibilità finalizzate alla costituzione di STU, sviluppate da Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli, Arturo Majocchi, Andrea Tartaglia, Raffaella Riva e Matteo Gambaro.

rilevante patrimonio immobiliare fondiario e edilizio in gran parte sottoutilizzato.

Dopo l'approvazione della legge sono state avanzate alcune prime interessanti proposte, a cui ha fatto seguito una fase di stallo dell'esperienza delle STU, che si prolunga fino a oggi per il persistere di una crisi economica che penalizza particolarmente il settore immobiliare e l'attività edilizia. Ma anche per la propensione conservatrice del ceto politico e per una cultura burocratica e amministrativa inadeguata. Non esente da responsabilità per questa situazione di stallo della legge è anche l'inadeguata preparazione tecnica e culturale dei quadri professionali e una diffusa presenza di settori immobiliari attestati su una rendita di posizione, con una scarsa propensione alla intrapresa economica. Pertanto strumenti innovativi particolarmente idonei per gestire progetti quali quelli delle dismissioni dei sedimi ferroviari e di altre grandi trasformazioni della città e del territorio postindustriale, in Italia non sono ancora stati utilizzati. Come, peraltro, limitato è stato l'utilizzo dello strumento del *Project finance*, mirato alla mobilitazione di risorse private a fronte del *deficit* di finanze pubbliche.

Si pone quindi l'interrogativo se il caso degli scali ferroviari milanesi non sia un'occasione per mettere in campo una iniziativa con una diversa logica rispetto ai tradizionali strumenti urbanistici che hanno ampiamente dimostrato i loro limiti. Un approccio, quindi, in grado di mobilitare risorse e competenze sia in ambito pubblico che privato per far fronte a una sfida non di breve periodo per il destino di Milano, mettendo in gioco, per uscire da una crisi che permea tutti i settori della società, anche la cultura progettuale urbanistica e architettonica.

La trasformazione degli scali richiama una rilevante dinamica economica, molteplici interessi e aspettative professionali. Una manovra che è facile stimare nell'ordine di diverse centinaia di milioni distribuiti tra valori dei suoli, costi di bonifica e trasformazione, costi di costruzione, spese tecniche e oneri professionali, costi gestionali, oneri finanziari e fiscali, ricavi. Un processo prolungato nel tempo, nell'ordine di oltre un decennio, condizionato dal ciclo e dalla congiuntura economica, in particolare dal mercato delle costruzioni e dall'andamento della domanda di beni edilizi. L'entità economica complessiva dell'operazione, seppur collocata in sette diversi contesti a complessità variabile, non ha precedenti, tenendo presente come termine di paragone che, per dimensione, è quasi il doppio dell'intervento Pirelli Bicocca e il triplo del progetto alla Bovisa del Politecnico e del Comune di Milano.

Rilevanti quindi le attese professionali che sono state richiamate, anche sotto la giusta luce dell'innalzamento della qualità progettuale e della concorrenzialità.

La manifestazione più esplicita è rappresentata da una lettera aperta sottoscritta da alcune centinaia di architetti, per richiedere al Comune di Milano e a FS di indire concorsi di progettazione, il cui esito potrebbe rappresentare un contributo sostanziale alla definizione dell'Accordo di programma.

Una procedura che potrebbe essere seguita, culturalmente motivata per un libero confronto delle idee, ma che presenta anche alcune astrattezze e criticità. In primo luogo, certamente, il gran numero di partecipanti, data la rilevanza del concorso, a fronte di un riconoscimento limitato ai soli vincitori. Quindi un rilevante impegno di risorse intellettuali e materiali, con una altissima aleatorietà per quanti vi partecipano, che può anche essere letto come un ingente spreco. Non si può non segnalare una tale anomalia che evidenzia uno squilibrio incolmabile tra domanda e offerta nel settore della progettazione. Ciò in riferimento alla realtà italiana, dove un numero abnorme di architetti, oltre 150.000, evidenzia una strutturale criticità di un particolare settore del lavoro professionale. Situazione aggravata dalla scarsa volontà e capacità degli enti pubblici a fare ricorso comunque alla procedura concorsuale, anche quando ve ne sarebbe la pur limitata possibilità, unita a una congiuntura che si prolunga da tempo e che ha rarefatto gli interventi di opere pubbliche. Le reiterate istanze espresse dagli ordini professionali di promuovere iniziative concorsuali sono destinate a non produrre significativi effetti. La situazione in altri paesi si presenta diversamente, sia in rapporto al numero degli architetti che alla disponibilità delle pubbliche amministrazioni. La qualità delle opere è direttamente proporzionale alla quantità di investimento e impegno progettuale, in termini generali di studi, ricerche, mezzi tecnici impiegati e aggiornamento professionale. Tale investimento in Italia è stato misurato tra i più bassi in Europa. Condizione che contempla anche le forme organizzative degli studi di progettazione non adeguate alla complessità dell'opera, come di ogni altra attività della società odierna. Fattori quindi strutturali del mercato della progettazione che risente di diverse criticità, a fronte dei quali l'istituto del concorso non può che agire marginalmente e non modificare nella sostanza i rapporti tra domanda e offerta.

Comunque ci si voglia collocare nell'ottica di innalzare la qualità del processo di trasformazione urbana, per gli scali milanesi sarebbe opportuno verificare la possibilità di ricorrere a forme societarie evolute, come quelle contemplate dalle STU, che potrebbero esprimere potenzialità notevoli anche per quanto riguarda il settore della progettazione, sia come progettazione interna che con esternalizzazioni e concorsi. Con un piano di medio-lungo periodo, con fasi di progettazione e alienazione dei beni, gestito direttamente dalla STU. Anche un modo per

ridistribuire gli utili tra i diversi soggetti pubblici e privati che hanno dato luogo alla formazione e gestione della STU, rispetto alla immediata alienazione dei beni con il trasferimento dei benefici della rendita fondiaria ad altri soggetti.

In questo quadro anche il progetto assume un diverso riconoscimento e impegno, uno degli strumenti per esercitare un controllo previsionale sui processi complessi, non deprimendone l'aspetto creativo ma correlandolo ai fattori di fattibilità tecnico-economica delle opere. La STU, pur operando in una condizione di mercato, ha la possibilità di contemplare una specifica missione sociale, esprimendo un progetto di elevata qualità architettonica e urbana. Rimettendo quindi in gioco, anche nella forma societaria mista, un ruolo della Amministrazione nella costruzione della città pubblica.

2. PROSPETTIVE PER LO SCALO DI PORTA ROMANA

Giovanni Castaldo

2.1 Ricostruzione storica del paesaggio urbano del sud-est di Milano

Il contesto limitrofo allo scalo di Porta Romana è contraddistinto da specifiche caratteristiche architettoniche e funzionali determinate dalle modalità di sviluppo urbano di questa parte di città, che permettono di identificarlo come un settore omogeneo. Nell’ottica di approfondire possibili prospettive di trasformazione dello scalo, appare opportuno indagare in prima battuta l’evoluzione storica di questa zona, proprio per cogliere tali specificità, concepite come elementi rilevanti per lo sviluppo futuro dello scalo e del suo intorno. Attraverso la definizione di quattro categorie di “paesaggio urbano”, si cerca di restituire una lettura stratificata del luogo, mettendo in luce le diverse componenti significative¹.

In particolare si vogliono evidenziare il carattere industriale (*Il paesaggio della produzione*), lo specifico sviluppo urbanistico (*Il paesaggio dello spazio pubblico*), la presenza di numerosi quartieri di edilizia residenziale pubblica (*Il paesaggio dell’abitare*) e infine lo stretto legame intercorso tra questo comparto urbano e alcune esperienze artistiche figurative (*Il paesaggio figurativo*).

Il paesaggio della produzione

Con il termine “paesaggio della produzione” si vuole intendere l’esteso insieme di attività industriali e manifatturiere sviluppatasi in questo settore della città in particolare durante tutto il Novecento.

L’origine di questo paesaggio risale alla fine dell’Ottocento, quando cominciano a diffondersi in tutta la fascia esterna ai Bastioni Spagnoli una serie di piccole manifatture e medio-grandi impianti industriali, oltre all’insediamento dello

¹ La ricostruzione del paesaggio urbano del sud-est è stata oggetto di una parte del lavoro di tesi di laurea Magistrale in Architettura presso il Politecnico di Milano dell’autore di questo articolo.

scalo ferroviario stesso. Nel Piano Beruto del 1884 è registrata nell'area la presenza dello scalo di Porta Romana, quale polo merci e logistico per tutta l'area sud di Milano. L'integrazione dello scalo con la cintura ferroviaria a "C" rovesciata viene realizzata a partire dall'attuazione del Piano Pavia-Masera del 1910-1912.

Tra fine Ottocento e inizio Novecento attorno allo scalo sorgono la Tecnomasio Brown Boveri in piazzale Lodi e le Officine Meccaniche in prossimità di via Ripamonti; quest'ultimo impianto produttivo si estendeva per una superficie molto ampia di circa 220.000 mq.

Accanto a questi poli maggiori trovano localizzazione una serie di strutture industriali di dimensioni più ridotte, che hanno fortemente contribuito alla vocazione produttiva dell'area. In particolare si potevano osservare due "molini", adiacenti allo scalo, finalizzati alla lavorazione cerealicola, un panificio meccanico automatico, sviluppato negli anni Venti e ancora presente in via Quaranta, e diversi opifici, distribuiti perlopiù nella fascia compresa tra i bastioni e la circonvallazione di viale Tibaldi, viale Isonzo e viale Umbria.

Un elemento chiave del paesaggio industriale dell'area è rappresentato dalla Centrale elettrica di piazzale Trento, inaugurata nel 1905. L'aspetto originario era molto diverso da quello odierno: tre ciminiere, vasche di raffreddamento e depositi di carbone connotavano fortemente l'edificio e il paesaggio dello scalo. La centrale, dal 1910 di proprietà dell'Azienda Elettrica Municipale AEM (oggi A2A), divenne negli anni Venti sottostazione dell'energia idroelettrica prodotta in Valtellina. Dopo aver subito notevoli danni durante la seconda guerra mondiale, essa è giunta fino a oggi acquisendo nuove funzioni amministrative e terziarie legate all'A2A, in parte funzioni culturali con la collocazione dell'archivio storico fotografico della Fondazione AEM.

Durante il secondo dopoguerra il paesaggio produttivo si amplia e si arricchisce di una serie variegata di siti industriali anche nella fascia a sud dello scalo: depositi, capannoni, strutture manifatturiere e sedi aziendali si collocano negli isolati tra via Brembo-Lorenzini, viale Ortles e via D'Agrate-Quaranta.

Questa vocazione funzionale produttiva è sostenuta da decisioni che sono rimaste pressoché invariate nella successione dei piani regolatori, attribuendo all'area una destinazione industriale o a funzione mista. Questo è quanto emerge dai piani dell'immediato dopoguerra, dal PRG del 1953, da quello del 1976, fino alle varianti di piano degli anni Ottanta.

La pianificazione e la programmazione degli anni Novanta incomincia ad affrontare la questione della dismissione industriale, avviando alcuni progetti di riconversione e di trasformazione funzionale che interessano direttamente il contesto di Porta Romana. Questo è il caso dei due Programmi di riqualificazione urbana, nell'area ex OM ed ex TIBB.

L'attuale PGT individua in questo settore urbano molteplici aree di trasformazione, con tre ATU maggiori e ambiti di rinnovamento. Si prospetta un cambiamento funzionale e morfologico consistente, che comunque dovrà confrontarsi con le specificità storiche e funzionali di questo luogo, nella prospettiva di valorizzare le preesistenze e completare l'offerta funzionale complessiva del contesto.

Il paesaggio dello spazio pubblico

Lo scalo si colloca in una posizione mediana tra parti urbane profondamente diverse dal punto di vista del tessuto insediativo. La città consolidata a nord è realizzata principalmente a seguito dei Piani Beruto, Pavia-Masera e Albertini tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, e si basa su un disegno regolare di assi, viali e piazze attraverso cui si ricercano simmetrie e prospettive. La zona a sud, sviluppatasi in modo consistente a partire dal secondo dopoguerra, presenta una densità insediativa minore rispetto alle porzioni a nord, con una prevalente assenza di cortine edilizie continue, seppure entro una griglia viaria regolare.

Per parlare in modo esaustivo della struttura urbana occorre fare riferimento ai piani regolatori succedutisi nel tempo fino all'odierno PGT². Dalla comparazione tra le carte tecniche e i piani si può osservare come lo sviluppo abbia a volte intrapreso direzioni differenti rispetto alle previsioni.

In particolar modo, del Piano Beruto (1884) sono stati realizzati alcuni assi radiali di espansione della città e la circonvallazione esterna, mentre altri elementi previsti, come ampi lotti per l'edificazione, viali ed estesi sistemi di spazi verdi, sono stati parzialmente tralasciati durante la fase attuativa. In coerenza con il piano di espansione, appena oltre i bastioni, sono attuati sistemi strutturanti lo spazio pubblico come quello di piazzale Libia, di piazzale Lodi, con gli ampi viali alberati della circonvallazione. In questa fascia di espansione il Piano Beruto prevedeva un vasto parco, posto a servizio della nuova città moderna, il

² Tra le fonti adottate, si segnala in particolare: Boatti, A. (2007), *Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*, Città Studi, Milano.

Parco Ravizza. Fa parte del piano il sistema di piazzale Martini-via Cicero Visconti-piazza Insubria, che sarà completato negli anni Venti con la realizzazione del complesso popolare Calvaire e Molise (1925-1931), come elemento di indubbio valore per la definizione di un sistema urbano riconoscibile, uniforme e con una elevata dotazione di verde e servizi.

L'apporto allo sviluppo di nuovi spazi pubblici nel sud-est di Milano da parte del Piano Pavia-Masera (1910-1912) non è di particolare consistenza, con la concretizzazione di processi espansivi lungo le direttrici individuate dal Piano Beruto. Con la formulazione del Piano Albertini (1934) si registra un culmine delle aspettative speculative del regime immobiliare arricchitosi durante i primi anni del fascismo, ai danni di un progetto urbano a tutela e valorizzazione dello spazio pubblico. Tale Piano prevede l'ampliamento della città con la realizzazione di nuove porzioni urbane disegnate e organizzate al fine di renderle immediatamente edificabili. Il disegno di queste nuove porzioni interessa anche aree situate a sud dello scalo di Porta Romana. Tali previsioni sono state solo in parte realizzate, anche a fronte dello scoppio del conflitto mondiale e della redazione dei piani regolatori post-bellici.

Un elemento di particolare rilievo che permane nei diversi piani, sia in quanto sistema organico di spazi pubblici sia in quanto elemento ordinatore di un'ampia porzione urbana tra città storica e periferia, è il sistema corso Lodi-viale Martini-piazzale Gabriele Rosa-viale Omero. Tale *boulevard*, come sottolinea anche Marco Romano, è uno dei pochi elementi presenti a Milano a essere chiaramente definiti e funzionanti con i paradigmi della città tradizionale, costituita da viali alberati, piazze con verde pubblico, prospettive.

Dopo la seconda guerra mondiale si susseguono diversi piani che affrontano il tema della ricostruzione, prima, e poi quello dello sviluppo complesso della città. Il Piano AR (Architetti Riuniti) del 1946 aveva posto alcuni elementi di rilievo in merito alla ricostruzione e all'espansione della città, con particolare attenzione alla localizzazione di grandi funzioni a favore di uno sviluppo policentrico. Gli esiti del Piano regolatore generale del 1953, che ha di fatto sostenuto la ricostruzione, si dimostrano di minore portata rispetto alle aspettative, con particolare riferimento ad alcuni elementi tracciati dal piano post-bellico e alla dotazione di *standard* e servizi complessivi. Per la zona sud viene confermata una destinazione mista, che ha determinato la localizzazione di impianti e ambiti produttivi in particolare nei comparti a sud dello scalo.

Il Piano del 1976 mostra elementi innovativi per quanto concerne la dotazione complessiva di *standard* e servizi: la realizzazione di una *green belt* attorno alla città per limitare ulteriori espansioni, l'aumento di verde pubblico pro-capite, i vincoli nell'utilizzo delle ultime aree libere centrali rappresentano scelte di rilievo. A seguito del piano si innesca il meccanismo delle varianti, che hanno confermato la destinazione prevalente a zona mista di tutta l'area limitrofa allo scalo di Porta Romana. Una scelta che ha determinato la giustapposizione di isolati produttivi ad altri residenziali, con ricorrenti carenze in termini di qualità ambientale e fruitiva.

Negli ultimi decenni sono stati compiuti alcuni importanti passi avanti per quanto riguarda la qualità complessiva dello spazio pubblico del quadrante. Nel 1990 nasce l'Ente Parco Agricolo Sud Milano, elemento rilevante sia per l'incremento dello *standard* di verde pubblico, sia per la limitazione all'espansione urbana verso sud.

Negli anni Novanta viene avanzata la proposta "Nove Parchi per Milano", sviluppata da Cecchi, Lima, Nicolin e Traversi, con approfondimenti specifici anche per la zona sud-est. L'ipotesi progettuale prevede la realizzazione di nuovi parchi pubblici al posto di nove aree dismesse. Tra le aree destinate a verde, rientra l'ambito dell'ex scalo di Porta Romana con l'adiacente area ex OM, l'area di Porta Vittoria e, a maggiore distanza, lo scalo ferroviario di Porta Genova-Naviglio Grande.

Sempre negli anni Novanta viene avviata la stagione dei Programmi di riqualificazione urbana, PRU, con gli interventi della ex OM ed ex TIBB – come già accennato – che costituiscono esempi di riconversione con una specifica attenzione alla realizzazione di dotazioni a verde e servizi.

Un ulteriore elemento di novità con diretti riferimenti al contesto sud-est della città di Milano è anche la proposta dei "raggi verdi" concepita dallo studio Land e AIM e promossa dal Comune di Milano: *promenades* costituite da parchi e viali che partendo dal centro della città si uniscono radialmente ai parchi periurbani, tra cui il Parco Agricolo Sud. Alcuni dei raggi verdi previsti interessano direttamente l'area sud-est della città, intercettando e riconnettendo sistemi di spazi aperti esistenti.

Infine, con riferimento all'attuale strumento urbanistico, la zona sud-est costituisce un comparto in prospettiva in profonda trasformazione: lo scalo di Porta Romana, lo scalo Rogoredo, l'ambito Toffetti e quello di Porto di Mare sono aree di notevole estensione territoriale, riconosciute come ambiti di trasformazione che costituiscono rilevanti snodi per un riassetto complessivo del sistema degli

spazi pubblici. Le occasioni di riconnessione, creazione di nuove aree a verde e di nuovi sistemi urbani potrebbero determinare profonde mutazioni sia con riferimento alla città consolidata – a nord dello scalo – sia a sud, entro un’area di frangia che si estende tra il costruito e il parco agricolo e delimitata trasversalmente dagli assi radiocentrici di corso Lodi-via Emilia e di via Ripamonti.

Il paesaggio dell’abitare

La zona sud-est di Milano è fortemente caratterizzata dalla presenza di diversi quartieri di edilizia residenziale pubblica. In particolare la zona Corvetto-piazzale Gabriele Rosa, come terminale dell’asse di corso Lodi, ma anche altri comparti su via Ripamonti e viale Tibaldi, costituiscono un *unicum* nel panorama milanese per sovrapposizione e stratificazione di interventi di edilizia popolare. Si delinea un vero e proprio “paesaggio dell’abitare” che ha accompagnato e contraddistinto lo sviluppo di questo comparto.

L’origine dell’esigenza abitativa si attesta nel periodo di fine Ottocento, quando, a fronte dell’industrializzazione della zona, si è registrata una prima forte urbanizzazione soprattutto di operai e forza lavoro. La popolazione di Milano, che all’Unità d’Italia era di circa 300.000 abitanti, alle soglie del nuovo secolo era salita a 500.000 e solo dieci anni più tardi, al tempo del Piano Pavia-Masera, a 600.000 unità. Si deduce quindi quanto sia stata alta in quegli anni la pressione demografica, e quindi il fabbisogno abitativo. Nell’ottica di affrontare tale fabbisogno abitativo, sia la mano pubblica, attraverso l’Istituto Autonomo Case Popolari di Milano (IACPM), sia la mano assistenziale privata, per mezzo in particolare dell’Ufficio del Lavoro della Società Umanitaria, hanno iniziato a costruire quartieri destinati alle fasce operaie e proletarie.

Le prime realizzazioni nella zona di quartieri di residenza economica e popolare risalgono al periodo compreso tra il 1900 e il 1911. In questa fase nelle adiacenze dello scalo di Porta Romana e dei centri industriali della zona sono nati i quartieri Ripamonti (1905-1906), Spaventa (1908) e Tibaldi (1910). Nelle vicinanze era sorto anche il quartiere Baravalle, oggi non più esistente, realizzato con tipologie a villette separate.

A partire dalla seconda metà degli anni Venti vengono realizzati nuovi complessi popolari: il quartiere Regina Elena (1925-1928), in zona Corvetto, su progetto dell’Ufficio Tecnico di Milano; il quartiere Giambologna (1926-1927) e il quartiere Bibbiena (1928-1929) adiacenti al nucleo dei precedenti quartieri Baravalle e Tibaldi; il grande complesso popolare di Calvaire e Molise, realizzati tra 1925 e il 1931, su disegno razionalista degli arch. Cesare e Maurizio Mazzocchi.

Dopo la seconda guerra mondiale si affronta prima la fase della ricostruzione a cui segue, a partire dagli anni Sessanta, un periodo caratterizzato da un vero e proprio *boom* economico e demografico³. Il concorso di idee per il nuovo Piano Regolatore di Milano indetto dal Comitato di Liberazione Nazionale del 1945 e la VIII Triennale del 1947, che porterà alla realizzazione del quartiere sperimentale QT8, aprono a un nuovo dibattito sullo sviluppo della città e sul tema dell'abitare. Si avvia la realizzazione di nuovi quartieri di iniziativa pubblica, come la Varesina (1945-1950), il Castelli (1946-1950) e il Pirelli (1947-1948), posti perlopiù nella fascia nord della città.

Il Piano Regolatore del 1953 prevede la costruzione di nuovi quartieri popolari in aree periferiche. In questa fase storica, anche attraverso specifici piani e programmi di finanziamento e costruzione, vengono realizzati grandi quartieri di edilizia sociale in molteplici parti della città. Nell'area di riferimento del sud-est i principali interventi, iniziati prima e in parallelo al PRG, si riferiscono al grande complesso dei quartieri Gabrio Rosa (1951), Omero (1951-1962), Barzoni (1953) e Gamboloita (1949-1952), tutti costruiti attorno a viale Omero e piazzale Gabriele Rosa, in adiacenza allo storico quartiere Regina Elena. I nomi degli architetti che prendono parte alla progettazione di questi interventi sono rilevanti: Ireneo Dotallevi, Arrigo Arrighetti, l'ufficio tecnico dello IACP e quello dell'Ina-Casa.

L'elevato rigore progettuale, con specifica attenzione agli aspetti tipologici, agli aspetti di inserimento ambientale e alla dotazione di servizi e spazi di vicinato, costituiscono elementi caratteristici dei quartieri IACP e Ina-Casa realizzati entro il sistema urbano di Corvetto-Gabriorosa-viale Omero.

Per analogia temporale e spaziale, nonché per la rilevanza che possiede, bisogna citare anche un caso di intervento residenziale privato: il quartiere Grigioni (1953-1962), nei pressi di piazzale Corvetto e viale Lucania, realizzato dall'impresa Grigioni con una varietà tipologica interessante e la presenza di ampie e diffuse aree verdi. Il quartiere, che si è dimostrato un buon esempio di intervento privato con effetti e valenze a livello urbano, è stato ulteriormente arricchito dalla realizzazione di servizi di quartiere, come una chiesa, con annesso oratorio e centro culturale, progettata dall'arch. Guglielmo Giani nel 1961, e da scuole per l'infanzia, primarie e secondarie realizzate a partire dagli anni Settanta. Anche il

³ Sul tema della residenza sociale in Italia, con particolare riferimento ad evoluzione normativa e progettuale, si veda: Schiaffonati, F. (2014), *Il progetto della residenza sociale*, a cura di Raffaella Riva, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.

quartiere di via Antonini (1951-1952), che si colloca a sud-ovest dello scalo di Porta Romana in prossimità di via Giovanni da Cermenate, risale agli anni Cinquanta. Si compone di una ripetizione di edifici a stecca con un'ampia dotazione di servizi.

Gli anni Sessanta sono caratterizzati dalla conclusione dei settenni Ina-Casa e dalla istituzione della Gescal (Gestione case lavoratori) con il piano decennale, oltre che dal consolidato e crescente sistema delle cooperative d'abitazione.

Il Piano Regolatore del 1976 imprime una nuova direzione all'edilizia residenziale, per far fronte al sempre crescente fabbisogno abitativo, mirando anche al recupero dell'esistente.

È con il "Progetto Casa" del 1982 che anche la zona sud di Milano viene interessata da nuovi interventi di residenza sociale. Vengono realizzati i quartieri Pismonte (1979) e San Dionigi (1976-1980) connotati dalla realizzazione di torri di 17-20 piani e da edifici in linea più bassi, che ridisegnano il limite tra la città e il Parco Agricolo.

Nel contesto attuale, la realizzazione di nuova edilizia sociale – in particolare nella forma convenzionata e agevolata a fronte della perdurata interruzione di produzione edilizia sovvenzionata – è legata in particolare all'attuazione delle trasformazioni urbane maggiori, cioè degli ATU. Il PGT, infatti, prevede specifici indici di utilizzazione da destinare alla realizzazione di edilizia sociale, rivolta a una estesa domanda di abitazione che non trova risposta nel libero mercato: giovani coppie, studenti, residenti temporanei, nuclei familiari del ceto medio, oggi costituiscono una domanda diffusa che auspicabilmente dovrà trovare risposta nella nuova produzione edilizia. Data la presenza di molteplici ATU nella zona sud-est, si può ipotizzare che il panorama (già molto esteso) di abitazione sociale sarà ulteriormente ampliato.

Il paesaggio figurativo

Dall'appartamento-studio di via Adige 23, tra il 1909 e il 1912, Umberto Boccioni – una delle figure di maggiore spicco del Futurismo – ha potuto indirizzare il suo sguardo verso uno dei luoghi simbolo della città moderna: la Centrale elettrica municipale di piazzale Trento e lo scalo di Porta Romana. Nell'opera "Officine a Porta Romana" del 1909-1910 le emozioni e le atmosfere della Milano industriale d'inizio Novecento sono diffusamente percepibili. Questa tela offre all'osservatore una prospettiva inedita di tutto lo scalo ferroviario: si riconosce chiaramente la Centrale elettrica – simbolo della modernità, della luce, del progresso tecnico – con la serie di arcate in facciata, le ciminiere e le vasche di

raffreddamento esterne. Si possono intuire alcune strutture prospicienti allo scalo, tra cui le ciminiere della Tecnomasio-Brown Boveri. Lo scenario rappresentato è sostanzialmente quello di un nuovo settore urbano, a metà tra la città e la campagna.

In quegli stessi anni la periferia industriale milanese viene rappresentata più volte in altre opere del pittore: “Autoritratto” (1907-1909) propone una città all’esterno dei bastioni in costruzione e cambiamento, “Il Mattino (strada di periferia)” (1909), rappresenta l’atmosfera dello scalo di inizio Novecento, caratterizzata dalla presenza di lavoratori in cammino verso i luoghi di lavoro, in un contesto urbano contraddistinto da ciminiere fumanti.

Oltre alle rappresentazioni pittoriche di inizio Novecento, si vogliono segnalare alcuni contributi di tipo fotografico che hanno fatto dell’area industriale dello scalo e del suo contesto limitrofo il proprio oggetto. In particolare si può fare riferimento all’opera di Gabriele Basilico, che ha ben cristallizzato il paesaggio dell’area sud-est nella fase di avvio del processo di deindustrializzazione. “Ritratti di fabbriche, 1978-1980” si compone di una serie di opere fotografiche incentrate sul paesaggio industriale milanese, sottolineando in particolar modo il degrado e l’abbandono di queste aree a seguito delle dismissioni. L’artista, nel puntare l’obiettivo verso questi oggetti, ne sottolinea il silenzio, dovuto all’assenza di persone, che le colloca come in una condizione di sospensione del tempo. Tra le fotografie si riconoscono molti edifici dell’area sud-est di Milano, come la Ricevitrice Sud in via Giovanni da Cermenate, o altri impianti produttivi situati immediatamente a sud dello scalo e lo scalo di Porta Romana stesso.

Questo orizzonte artistico permette di evidenziare una stratificazione di memorie e immagini che diventano testimonianza dell’evoluzione e della trasformazione dei luoghi, rappresentando al contempo un elemento di rilievo e di memoria collettiva per le future trasformazioni.

2.2 Il processo trasformativo in corso

A valle della ricostruzione storica del contesto è opportuno delineare le trasformazioni in corso e la rete di iniziative attualmente presenti, che caratterizzano l’area dello scalo di Porta Romana come uno dei più dinamici della città.

In particolare si possono individuare: la realizzazione del nuovo Polo museale Fondazione Prada a sud; il Progetto Symbiosis in adiacenza alla Fondazione Prada; il Progetto Smart City Lab promosso dal Comune di Milano in via Ripamonti; il Campus IFOM Ieo in via Adamello; il centro di *co-working* TAG Talent

Garden in via Calabiana; il nuovo *residence* dell'Università Bocconi in viale Isonzo. Ampliando lo sguardo a isolati un po' più distanti, ma sempre gravitanti su questo settore urbano, si individuano: la Fondazione Filarete e la nuova sede di Smemoranda in viale Ortles; il Progetto Lighthouse Smart Cities per il quartiere Porta Romana-Vettabbia.

Vengono di seguito proposte delle sintetiche schede di presentazione di queste progettualità, che mettono a fuoco sia gli aspetti relativi alla trasformazione dell'ambiente costruito, sia le nuove funzioni che favoriscono la riattivazione del tessuto socio-economico del comparto.

Fondazione Prada

Il progetto per la Fondazione Prada si caratterizza per la riconversione funzionale e architettonica di un ex impianto per la distillazione. Un complesso composto da strutture industriali, capannoni e depositi organizzati attorno a una grande corte centrale. I corpi di fabbrica sono contraddistinti da caratteri tipici delle strutture produttive di inizio Novecento quali ampie finestrate, scansione ritmica degli alzati e dei muri di delimitazione, rivestimenti in intonaco, caratterizzati anche da un'attenzione e una cura nel trattamento delle facciate con pochi ma raffinati elementi decorativi.

Questo complesso è trasformato nella nuova sede della Fondazione Prada: un polo espositivo capace di presentare al grande pubblico le collezioni, e al contempo ospitare installazioni artistiche e attività culturali. Il progetto, firmato dallo studio OMA-Rem Koolhaas, conserva il carattere industriale originario dell'edificio, mantenendo inalterati l'intonaco bianco delle facciate dei corpi di fabbrica più bassi, le capriate metalliche e le scansioni modulari delle strutture e delle aperture in modo da tutelare la memoria storica del luogo. Uno degli edifici conservati viene rivestito con un nuovo intonaco color oro. Le nuove addizioni volumetriche, che consistono in due corpi di fabbrica più bassi posti all'interno della corte e una torre, si distinguono dalle preesistenze per i materiali usati e le morfologie scelte, pur cercando di mantenere un rapporto tra i "pieni" e il "vuoto" centrale.

Progetto Symbiosis

Il Progetto Symbiosis, sviluppato da Beni Stabili Siiq, riguarda la riqualificazione di un ampio comparto industriale per una superficie complessiva di circa 100.000 mq a sud di Fondazione Prada. Un insieme di tre aree che si sviluppano

in direzione nord-sud tra le vie Adamello e Orobia. Il progetto mira alla realizzazione di un centro per il terziario avanzato, un vero e proprio *business park* orientato allo *smart working*, contiguo al centro storico della città. Il progetto prevede la realizzazione di un complesso per uffici e produzione innovativa. Sono inoltre previsti servizi e spazi per attività culturali, ricreative e commerciali. Il progetto urbano e architettonico è curato dallo studio Citterio Viel.

Il *masterplan* complessivo dell'intervento è caratterizzato dalla disposizione di 8 blocchi con altezze, dimensioni e superfici differenti, che intercludono un percorso pedonale lineare che si snoda lungo tutto l'intervento. Lo spazio centrale – il cosiddetto “*blue stream*” o “naviglio minerale” – viene concepito come elemento connettivo tra le diverse parti e funzioni: dalla piazza delle Arti nella parte nord del sito fino alla vecchia ciminiera sul lato sud, in prossimità del Panificio Automatico Continuo di via Quaranta, riattivando connessioni e relazioni tra brani di città differenti.

Nel 2016-2017 sono state avviate le prime opere di costruzione, con il lotto adiacente a Fondazione Prada (Symbiosis nord).

Smart City Lab

Lo “Smart City Lab” è un nuovo edificio pubblico di servizio destinato a ospitare un incubatore d'impresa. Si tratta di una struttura a sostegno di progetti imprenditoriali ispirati al tema della *smart city*, con particolare riferimento a: economia, *governance*, energia, sostenibilità ambientale, mobilità, qualità della vita e del capitale umano. L'edificio è finanziato attraverso una *partnership* tra Comune di Milano, Ministero dello Sviluppo Economico e Invitalia (Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa). Allo stato attuale il progetto è ancora in fase di redazione.

Lo “Smart City Lab” avrà due funzioni principali: quella di incubazione di impresa vera e propria, con spazi per attività didattiche, *tutorship* e *mentorship*, e una seconda maggiormente simbolica e rappresentativa, in grado di catalizzare iniziative di promozione, divulgazione e sensibilizzazione (conferenze, seminari, *workshop*, mostre tematiche, ecc.) inerenti il tema della *smart city*.

L'area di progetto è collocata in via Ripamonti 88. Tale localizzazione è stata scelta all'Amministrazione comunale nel 2012 sia per ragioni di assetto proprietario (area già pubblica) sia per completare la dotazione di spazi e servizi pubblici del Programma di riqualificazione urbana (PRU) ex OM, all'interno del quale il nuovo edificio si colloca. Altre ragioni localizzative fanno capo al completa-

mento del processo di riqualificazione di un'area al momento degradata, alla presenza di un contesto limitrofo in profonda trasformazione, alla prossimità con centri di ricerca e studio (Università Bocconi, Università IULM, Università NABA, Domus Academy, Centro IFOM, IEO) e all'elevato livello di accessibilità attraverso il trasporto pubblico.

L'area individuata, di circa 3.000 mq, fa parte di una più vasta zona compresa tra la via Ripamonti, la roggia Vettabbia, la Residenza universitaria "Dubini" e la via Buzzi. L'area è stata oggetto di opere di bonifica dei suoli nonché di demolizione di alcuni fabbricati preesistenti.

Campus IFOM Ieo

Il Campus IFOM-Ieo è un centro di ricerca biomedica realizzato grazie alla collaborazione tra l'Istituto FIRC di Oncologia Molecolare (IFOM) e il Dipartimento di Oncologia Sperimentale dell'Istituto Europeo di Oncologia (Ieo), che hanno ampliato e integrato la loro le attività di ricerca in un *campus* comune. Il Campus IFOM-Ieo si trova in via Adamello 16, in prossimità di sedi di aziende farmaceutiche (Boehringer Ingelheim Italia) e di altri centri di ricerca, come la Fondazione Filarete. Il *campus* è anche sede di programmi di dottorato della Scuola Europea di Medicina Molecolare (CEMM) in collaborazione con l'Università Statale di Milano, l'Università di Napoli "Federico II" e l'Istituto Italiano di Tecnologia (IIT) di Genova. La struttura del *campus* è caratterizzata da un insieme di padiglioni organizzati attorno a una corte centrale aperta.

TAG Talent Garden

Nel 2015 in via Calabiana 6 è stato aperto un centro di *co-working* della rete "Talent Garden", già presente a Milano e in Italia con altri centri volti a ospitare forme di lavoro innovativo. Lo spazio, destinato a diverse funzioni complementari – lavoro flessibile, sale riunioni, sale *relax*, spazi per *loisir*, caffetteria – è collocato all'interno di una struttura industriale recuperata. Nel 2012 è stata avviata la riconversione dell'ex cartiera degli anni Sessanta per una superficie complessiva di circa 9.000 mq. È stata prima sede dell'iniziativa Progetto Calabiana, spazio polifunzionale espositivo e culturale, e poi dal 2015 del *campus* Talent Garden Calabiana.

Residence Università Bocconi

Nel 2014 l'Università Commerciale Luigi Bocconi ha ampliato la sua offerta di spazi residenziali per studenti, attraverso la realizzazione di una nuova torre localizzata sul margine nord dello scalo Romana in prossimità di viale Isonzo. Questa nuova residenza completa un portafoglio già consistente, caratterizzato anche da recenti realizzazioni all'interno del PRU ex OM, che comprendono le Residenze Spadolini e Dubini.

Il Residence Isonzo, collocato a soli 10 minuti a piedi dall'Università e in prossimità della linea della metropolitana MM3, è la più nuova fra le Residenze Bocconi. L'edificio si caratterizza per un volume più basso, con alloggi, servizi per i residenti e spazi condivisi, e da una torre di 10 piani dove sono contenuti altri alloggi. La residenza è quindi costituita dal corpo Isonzo 23, che dispone di circa 100 stanze singole (autonome o con servizi condivisi), e dalla Torre Isonzo con ulteriori 116 camere alloggi da 4 camere singole, 2 bagni, zona giorno/cucina in condivisione e balcone.

Fondazione Filarete

Fondazione Filarete è un centro di eccellenza per il trasferimento di conoscenza e tecnologia dall'accademia al mercato e per la creazione di *startup* tecnologiche e innovative, fondato dall'Università degli Studi di Milano insieme a Fondazione Cariplo e Intesa Sanpaolo.

La Fondazione Filarete gestisce l'Acceleratore d'Impresa, un'infrastruttura di 6.000 mq in grado di ospitare piattaforme tecnologiche e imprese all'avanguardia, nonché un insieme di servizi di supporto alle imprese stesse (supporto scientifico, consulenza finanziaria e gestionale).

La sede di Fondazione Filarete è collocata in viale Ortles 22/24, in un edificio di nuova costruzione che sostituisce una precedente struttura industriale. La trasformazione riguarda l'insediamento di una funzione pregiata legata al mondo della ricerca avanzata e del supporto all'attività imprenditoriale, ampliando l'offerta del contesto.

Smemoranda

In viale Ortles 52 ha aperto nel 2012 la nuova sede di Smemoranda - Gut Edizioni, attraverso il recupero di un edificio e il suo ampliamento con nuovi spazi. La collocazione della nuova sede risulta di particolare interesse, in quanto si posiziona in adiacenza al grande comparto del Progetto Symbiosis e all'asse di viale Ortles che, sebbene presenti molteplici elementi di degrado sociale e ambientale,

è negli ultimi anni oggetto di un progressivo processo di trasformazione funzionale. Accanto alla sede di Smemoranda hanno trovato collocazione esercizi commerciali, spazi per la ristorazione e lo svago e attività ricreative.

Progetto Lighthouse – Sharing Cities quartiere Porta Romana-Vettabbia

Nel febbraio 2016 il progetto Lighthouse, parte del Progetto “Sharing Cities”, è risultato vincitore del Bando Europeo Horizon 2020, ottenendo il finanziamento di circa 9 milioni di euro per la sua implementazione.

Il progetto, sviluppato grazie a un’ articolata *partnership* di enti pubblici e privati, nonché di *partner* transnazionali (città di Londra e Lisbona), si focalizza sulla realizzazione di quartieri *smart*, con l’obiettivo di ridurre le emissioni inquinanti dell’ambiente costruito.

Nel contesto di Milano il progetto si inserisce nel quartiere Porta Romana-Vettabbia, prevedendo un’ articolata strategia basata su soluzioni di tipo *soft* e *hard*. In particolare, si segnalano interventi riguardanti l’efficientamento energetico di edifici esistenti, l’installazione di sistemi di illuminazione *smart*, la presenza di sensori per la regolazione e il controllo dei consumi sia alla scala degli edifici che a livello urbano, l’implementazione di sistemi di mobilità *sharing*.

2.3 Riflessione per una possibile riqualificazione

La ricostruzione storica del comparto urbano di Porta Romana, declinata sulla base di alcune categorie di analisi e riflessione, e la rendicontazione circa le trasformazioni in atto e di recente attuazione, hanno permesso di delineare il contesto entro cui si colloca la trasformazione dello scalo di Porta Romana. Il quadro ottenuto è caratterizzato da specifiche preesistenze e da uno specifico dinamismo trasformativo che devono essere considerati nell’ottica di una rigenerazione del comparto.

Per affrontare in termini progettuali e processuali questo argomento è opportuno allargare la visione oltre il solo contesto sud-est, ampliando lo sguardo al complesso della prassi urbanistica milanese.

Si propone quindi un primo approfondimento attorno alla questione della riqualificazione degli ambiti dismessi, mettendone in evidenza alcune criticità, e a seguire si propone una riflessione circa la futura trasformazione dello scalo di Porta Romana, tracciando alcune prospettive di indirizzo generale.

Il processo di trasformazione delle aree dismesse nel contesto milanese

Tra le città europee Milano si è caratterizzata negli ultimi trenta anni per la presenza di un ampio dibattito attorno al tema del riuso e della trasformazione dei comparti dismessi, sia a livello di confronto culturale che in termini di modificazione fisica e funzionale dell'esistente⁴.

Sul finire degli anni Ottanta la città presentava una consistenza complessiva di aree dismesse di oltre 4,5 milioni di mq, così come identificate dal "Documento Direttore sulle Aree Dismesse e Sottoutilizzate" del 1989, che censiva 164 aree collocate in posizioni centrali e periferiche della città. Tali aree di riconversione erano inquadrate anche nel "Documento Direttore del Progetto Passante". Documenti che hanno rappresentato una cornice urbanistica di sviluppo strategico per la pianificazione e la programmazione degli interventi.

A partire dal 1987, in variante al PRG, sono state avviate le trasformazioni dell'area Pirelli e della Montedison e, nell'ambito della programmazione negoziata, a partire dal 1995 sono individuate dal Comune altri 5 comparti da riconvertire per complessivi 1,65 milioni di mq di superficie territoriale⁵. Nel 1999 vengono introdotti in termini operativi i "Programmi di riqualificazione urbana per lo sviluppo sostenibile del territorio" (PRUSST) che trovano applicazione, per esempio, nel recupero dell'area dell'ex stazione di Porta Vittoria.

Il "Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche" del 2000 apre all'adozione dei "Programmi integrati di intervento" (PII) previsti dalla Legge n. 9 del 1999, individuando alcuni comparti maggiori da trasformare, oltre a una serie molto estesa di aree di minore superficie. Tra le ex aree industriali più ampie si ricorda la Marelli, altri lotti della Bicocca e di Montecity, il comparto di Garibaldi-Repubblica, l'ex stazione di Porta Vittoria (trasformata da PRUSST a PII) e la Bovisa, la vecchia Fiera Campionaria e l'Istituto Serioterapico.

L'ampia adozione di PII – 147 tra 2000 e 2008 – ha permesso di avviare la rigenerazione di numerose altre aree, nell'ottica di una pratica negoziale tra settore pubblico e privato, sostenuta dalla super-fase del settore immobiliare di inizio anni 2000. Viene così iniziato il grande intervento dell'ex Marelli in via Adriano (c.a. 300.000 mq), la trasformazione dell'ex Motta in viale Campania (32.000

⁴ Una puntuale ricostruzione circa il processo di riconversione del patrimonio industriale di Milano, con specifici riferimenti quantitativi e qualitativi, è stata condotta da Mocarelli; si veda: Mocarelli, L. (2011), "Le aree dismesse milanesi o della cancellazione del patrimonio industriale: il caso della Bicocca", in *Patrimonio Industriale*, n. 7, Aprile 2011, pp. 69-75.

⁵ Ex Innocenti-Maserati in via Rubattino (611.200 mq), Fina di Quarto Oggiaro (453.800 mq), O.M. in via Pompeo Leoni (313.800 mq), ex SCAC di via Lorenteggio (166.300 mq), Tecnomasio Brown Boveri di piazzale Lodi (68.600 mq).

mq), la ristrutturazione dell'ex Manifattura Tabacchi di viale Fulvio Testi (80.000 mq), il recupero dell'ex Binda sull'Alzaia del Naviglio Pavese (126.000 mq) e la realizzazione del Maciachini Business Park sull'area ex Carlo Erba di Via Imbonati (100.000 mq).

È importante sottolineare l'importanza ancora molto rilevante del patrimonio in attesa di rigenerazione e trasformazione. In particolare i comparti “scali ferroviari” e “caserme” interessano una superficie territoriale di circa 2 milioni di mq, riconosciuta dal PGT come ambito di trasformazione, che rappresenta il contesto entro cui si concentrerà gran parte dello sviluppo urbano futuro.

Le aree ferroviarie dismesse, a fronte della loro estensione territoriale, della elevata accessibilità e della localizzazione strategica in relazione alla più ampia area metropolitana, costituiscono ambiti strategici per innalzare e incrementare la qualità complessiva dell'ambiente costruito milanese. La zona sud-est della città è caratterizzata dalla presenza di due aree ferroviarie dismesse, che potranno costituire quindi luoghi rilevanti di trasformazione e di riequilibrio territoriale.

Alcuni limiti della programmazione negoziale milanese

Se volgiamo l'attenzione agli esiti di tale consistente processo trasformativo sono riscontrabili alcuni limiti, ascrivibili sia a questioni di carattere dimensionale e funzionale (quali funzioni pregiate sono state collocate in tali ambiti? quali *mix* funzionali sono stati perseguiti?) che di bilanciamento tra interessi pubblici e privati (quale il ritorno per la collettività è stato ottenuto in termini di nuovi servizi e *standard*? quale il valore aggiunto per la “città pubblica”?)

Le funzioni insediate nei comparti ex-produttivi risultano principalmente orientate al residenziale e al terziario-commerciale, mancando – ad eccezione di alcuni casi – l'introduzione di destinazioni pregiate e di servizi innovativi. In questo senso, il progetto Bicocca rappresenta un caso in controtendenza, con un adeguato bilanciamento tra le funzioni tradizionali e le destinazioni con elevato valore per la città. Tale possibilità deriva dall'insediamento di un polo tecnologico e universitario, in grado di produrre un'utilità aggiunta ai quartieri in questione. In molti altri casi, nonostante spesso in via di negoziazione si sia cercato di prevedere ritorni in termini di utilità collettiva, la realizzazione di tali componenti ha avuto un ruolo minore.

Diversi studi restituiscono i dati circa tassi di invenduto e tassi di assorbimento in crescita nell'arco degli ultimi anni⁶, sia nel segmento residenziale che terziario. La crisi economico-finanziaria ha accentuato la divergenza tra domanda e offerta, con l'esclusione di ampie fasce di utenza dal mercato immobiliare di Milano. Appare chiara quindi una criticità di natura strategica nello sviluppo urbano, con la mancanza di indirizzi pubblici di orientamento e controllo sia in termini funzionali che urbanistico-spaziali.

Dagli anni Ottanta in poi, a seguito della conclusione dei cicli edilizi sostenuti da possibilità pubbliche di investimento diretto, la negoziazione urbanistica entro l'alveo del partenariato pubblico-privato è divenuta la modalità più diffusa e consolidata per avviare progetti complessi. Tale prassi richiama ancor più la necessità di una regia pubblica forte, così come di strumenti normativi e di controllo adeguati, in grado di favorire un bilanciamento tra interessi pubblici e privati.

Oltre alla questione funzionale, altri nodi riguardano il ricorrente mancato equilibrio tra i benefici pubblici e privati ottenuti nei processi urbanistici di trasformazione, con riferimento alla quantificazione e qualificazione dei servizi e degli *standard*, ai livelli di attuazione delle urbanizzazioni secondarie e alle tempistiche delle realizzazioni con le relative esternalità ambientali e sociali.

Nel contesto milanese, la grande maggioranza dei PII e degli altri strumenti complessi adottati in ambiti di dimensioni medio-grandi sono attuati con tempi di trasformazione superiori al decennio. Le ragioni sono molteplici, riconducibili ai fattori di rischio di questo tipo di interventi, includendo rallentamenti negli *iter* autorizzativi, complicazioni tecniche, problemi finanziari del promotore. Le esternalità negative derivanti da tali ritardi sono molteplici, in termini ambientali, sociali e di qualità urbana complessiva, in particolare per le aree limitrofe ai comparti di trasformazione. Appare ulteriormente negativo il fatto che entro tali processi le opere di urbanizzazione secondarie, gli *standard* dovuti e quelli negoziati non sempre vengano realizzati in coerenza con quanto convenzionato, e giungano spesso a compimento con ritardi e con varianti significative. La cosiddetta "città pubblica" risulta spesso una componente oggetto di contrazione e limitazione. Anche le fidejussioni a copertura degli oneri per le urbanizzazioni non hanno dato garanzia di realizzazione degli spazi e dei servizi pubblici dovuti. Ciò è particolarmente evidente nel caso del PII Porta Vittoria o nella parte del PII

⁶ Sull'argomento si veda: Ciaramella, A., Celani, A. (2014), "Production and production over-supply in construction: estimating unsold stock in Italy", in *International Journal of Housing Markets and Analysis*, n. 7, pp. 506-523.

Montecity-Rogoredo in fase attuativa. Comparti dove le componenti private, prevalentemente destinate a terziario e residenziale, sono state già realizzate (a Rogoredo solo in parte), mentre si è ancora in attesa del completamento delle opere di urbanizzazione secondaria e degli *standard* qualitativi.

Infine, anche gli aspetti quantitativi delle negoziazioni urbanistiche presentano alcuni dati di criticità: il beneficio pubblico ottenuto attraverso l'accordo – costituito da cessioni extra di aree, da extra monetizzazioni e dagli *standard* qualitativi – in relazione all'incremento delle rendite risulta spesso limitato, o comunque inferiore a confronto con altri contesti nazionali e internazionali⁷. La sotto-stima del beneficio pubblico ottenibile costituisce così un elemento da considerare attentamente nella *governance* dei processi di future trasformazioni, anche attraverso la messa in campo di specifici strumenti di partenariato pubblico-privato e modalità relazionali rinnovate tra operatori pubblici e privati.

L'occasione dello scalo di Porta Romana

Il comparto degli scali ferroviari milanesi rappresenta un insieme di ATU di particolare rilievo nell'ottica della rigenerazione urbana complessiva⁸. Le sette aree si localizzano entro il tracciato a "C" della cintura ferroviaria, in posizione mediana tra il centro consolidato e le aree di espansione, spesso poste lungo le direttrici di sviluppo metropolitano. Gli elevati gradi di accessibilità, la posizione di snodo tra diverse parti di città, la prossimità con comparti di rinnovamento e trasformazione e la stessa superficie territoriale in gioco, configurano la trasformazione di queste aree come un elemento imprescindibile nel dibattito sull'incremento della qualità urbana.

Entro tale prospettiva lo scalo di Porta Romana si distingue per specifici aspetti. È innanzitutto il secondo scalo più ampio, dopo Farini, con una superficie territoriale di oltre 200.000 mq. La conformazione dell'area risulta molto regolare, di forma quadrangolare, di circa 250 metri per 850 metri, disposta in direzione est-ovest con riferimento al lato maggiore, che permette di prevedere riconessioni

⁷ Sull'argomento si rimanda a: Camagni, R. (2008), "Il finanziamento della città pubblica" in Baioni, M., *La costruzione della città pubblica*, Alinea, Milano.

⁸ Si veda: Mussinelli E., Castaldo, G. (2015), "Scale e temi del progetto nella nuova dimensione metropolitana. Una sperimentazione per la zona omogenea sud-est di Milano" in *Techne. Journal of Technology for Architecture and Environment*, n. 10, Firenze University Press, pp. 153-160. Mussinelli, E., Marchegiani, C. (2012), "La valorizzazione degli scali ferroviari dismessi. Il caso di Milano" in *Techne. Journal of Technology for Architecture and Environment*, n. 3, Firenze University Press, pp. 196-205.

morfologiche e tipologiche con il tessuto urbano adiacente, senza particolari problematiche relative a irregolarità dei margini e dei punti di contatto con gli ambiti urbani più prossimi.

L'elevata accessibilità, strutturata attraverso il sistema della mobilità carrabile (con gli assi di via Ripamonti, corso Lodi, viale Isonzo-Tibaldi/circonvallazione), su ferro (Passante Ferroviario S9), oltre al trasporto pubblico (MM3 Lodi TIBB, filobus 90-91, autobus 65), costituisce un altro fattore di rilievo per la riqualificazione dell'area, delineandola come ambito fortemente infrastrutturato. Ma è sicuramente il contesto limitrofo, le specificità storiche e insediative locali, l'insieme dei processi trasformativi, delle nuove funzioni e delle recenti realizzazioni architettoniche che configurano la rigenerazione di quest'area come un fattore fondamentale per l'intero comparto sud-est della città di Milano.

La trasformazione dello scalo dovrebbe quindi rappresentare l'occasione di bilanciare e mettere a sistema le numerose spinte trasformative in atto, individuando una nuova centralità di riferimento per il quadrante: la rigenerazione dello scalo permetterà infatti l'attivazione di nuove relazioni tra i tessuti limitrofi, riconnettendo parti urbane da decenni divise.

Ciò è possibile nel caso in cui lo scalo riqualificato sia caratterizzato dalla presenza di un insieme di spazi pubblici, di servizi, di funzioni innovative, di luoghi per la collettività e per l'incontro. Un punto di raccordo e di interscambio funzionale, con uno specifico valore simbolico e civico. Torna al centro dell'attenzione l'importanza di garantire sufficiente consistenza e adeguata qualità alla nuova "città pubblica", concepita proprio come insieme di spazi, funzioni e servizi della nuova città. Da più studiosi è stata richiamata l'importanza di prevedere la collocazione di grandi funzioni e servizi nei sedimi ferroviari recuperati. Tale richiamo è particolarmente importante per lo scalo di Porta Romana.

Le criticità relative al processo e agli esiti delle operazioni di trasformazione urbana delineate in precedenza dovrebbero essere da monito: la costruzione delle componenti pubbliche dovrà avvenire nell'ottica di una rinnovata relazione tra operatori e Amministrazione locale, fondata su accordi e meccanismi che diano priorità alla realizzazione di tali elementi. Si auspica che le nuove funzioni pubbliche e i servizi da collocare all'interno dello scalo possano costituirsi come elementi imprescindibili per la valorizzazione dell'area, con anche la messa in campo di diversificati strumenti di partenariato.

Un rilancio dell'uso della finanza di progetto e di altri strumenti di collaborazione, un potenziamento degli strumenti di negoziazione urbanistica, anche con forme di premialità e di incentivazione a favore di interventi che massimizzino

la realizzazione di servizi e spazi pubblici aggiuntivi, insieme a modelli di *governance* della trasformazione basate su un'attenta programmazione delle fasi del processo, possono essere elementi chiave per la rigenerazione dello scalo di Porta Romana. Sia la prassi negoziale che le forme di partenariato contrattuale, insieme alle procedure consolidate, potrebbero essere un campo di innovazione processuale, relazionale e anche progettuale. In tale prospettiva, la rilevanza dell'area, la presenza di un *network* di *stakeholder* variegato e le condizioni contingenti del mercato immobiliare – che fanno prospettare tempistiche medio-lunghe di realizzazione e di assorbimento di funzioni tradizionali a limitato valore aggiunto – permettono di individuare lo scalo di Porta Romana come un ambito di sperimentazione di approcci alla trasformazione volti a un ribilanciamento tra beneficio pubblico e privato ottenibili dalla rigenerazione.

3. LO SPAZIO DELLA TRASFORMAZIONE

Martino Mocchi

3.1 Ermeneutica della trasformazione urbana

La riqualificazione del comparto dell'ex scalo di Porta Romana a Milano pone una molteplicità di interrogativi, che avvicinano questa esperienza a molte altre avviate in contesti nazionali e internazionali. Non è soltanto in ambito milanese, infatti, che negli ultimi decenni i fenomeni di dismissione e di progressivo dislocamento delle strutture produttive hanno determinato l'abbandono di aree urbane che si collocavano nella fascia periferica della città industriale, e che sono state poi assorbite dalla crescita delle metropoli novecentesche. Si tratta di ambiti che diventano determinanti, trovandosi in posizioni strategiche per avviare dei processi di "ridensificazione" che possano riportare importanti funzioni collettive all'interno del tessuto cittadino, bilanciando i vari fenomeni di *sprawl* e di dispersione che caratterizzano l'evoluzione della città post-moderna. Ma si tratta anche di contesti che per loro originaria destinazione, e spesso per i costi di bonifica del suolo, sono generalmente difficili da gestire e da riadattare alle esigenze della vita civica contemporanea.

L'importanza della posta in gioco rende manifesta la necessità di avviare delle trasformazioni che siano in grado di confrontarsi con degli scenari di complessità a scala urbana. È in questo senso che i vari progetti di recupero dovrebbero essere interpretati come dei veri e propri "progetti di città", che sappiano prevedere delle tendenze, anticipare delle dinamiche, orientare dei processi di sviluppo complessivo sia da un punto di vista urbanistico che economico, sociale, culturale. Il dibattito sulla natura morfologica degli edifici rappresenta solo un'attuazione successiva di tale inquadramento: ridurre il problema a una tale prospettiva non può che portare a soluzioni parziali e anzi potenzialmente dannose, collocando il tema dello sviluppo urbano come la conseguenza di una questione di "immagine" piuttosto che di una riflessione civica e sociale sulle specifiche tradizioni e modalità abitative.

Il contesto milanese rappresenta una realtà di particolare interesse, dal momento che il dibattito sul recupero delle aree dismesse si lega a una fase di ridefinizione dei confini civici in ottica metropolitana e alla conseguente necessità di un completamento del processo di infrastrutturazione del territorio. Si tratta di fenomeni e di interrogativi che hanno subito una brusca accelerazione a causa del “fenomeno Expo”, che ha conferito alla città un’ampia visibilità, portando non solo alla costruzione di un nuovo nucleo urbano (il sedime in cui è stata ospitata l’esposizione che va a integrarsi al processo di edificazione dell’area “Fiera”) ma anche al proliferare di iniziative volte al miglioramento dell’offerta della città nel suo complesso. Gli ultimi anni hanno dunque rappresentato un periodo di ampio fermento, in cui le iniziative si sono susseguite in tempi rapidi e spesso in situazioni di emergenza, conferendo alla trasformazione un carattere complessivamente disomogeneo, maturato al di fuori di una precisa visione dello sviluppo urbano.

L’ammodernamento dell’immagine della città sembra dunque essere stata perseguita attraverso episodi puntuali, che propongono modelli “accattivanti” dal punto di vista morfologico-formale, piuttosto che alla luce di un piano in grado di confrontarsi con le complesse dinamiche che caratterizzano il tessuto urbano, espressione di una interazione tra le caratteristiche dell’ambiente e i modelli sociali e abitativi che ne conseguono.

Le cause di questa evoluzione sono molteplici, e in primo luogo è innegabile che parte della responsabilità sia da attribuire a una “mano pubblica” non sempre capace di affermare il proprio ruolo di coordinamento e di guida dei processi in atto, lasciando di fatto l’iniziativa nelle mani dei singoli operatori, comprensibilmente attenti al proprio ritorno economico oltre che ai problemi di interesse comune¹.

Nell’affrontare il tema del recupero delle aree degli ex scali ferroviari, risulta quindi quantomai determinante considerare l’orizzonte di riferimento, senza cadere nei facili entusiasmi spesso innescati da fenomeni “di tendenza” piuttosto che da un’attenta valutazione dei problemi. Il progetto dello scalo di Porta Romana rappresenta un’occasione per ridefinire l’assetto complessivo di una por-

¹ Tale posizione, per esempio, è sostenuta da Gabriele Pasqui: Pasqui, G. (2015), “Politiche e strumenti per le trasformazioni”, in: Castaldo, G., Granato, A. (a cura di), *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.

zione urbana che al momento risulta caratterizzata non solo da un disordine spaziale, ma anche da delicati equilibri sociali, culturali e percettivi, conseguenza di stili di vita sempre più globalizzati, multiculturali e multietnici.

3.2 Presupposti e pregiudizi: immagine, sostenibilità

La crescente complessità che è andata caratterizzando il tessuto fisico e sociale delle metropoli contemporanee ha determinato l'affermarsi di una condizione di complessiva difficoltà per le discipline del progetto, che a seguito di un'epoca "di crisi" si sono trovate per molti versi disorientate e apparentemente incapaci di continuare ad affermare il proprio ruolo critico, interpretativo e proiettivo rispetto ai fenomeni in corso. Se è vero che la riflessione disciplinare contemporanea fa riferimento a un ampio spettro di posizioni e di approcci che non sono tra loro assimilabili, è dall'altro lato evidente che un certo modo di pensare l'architettura tenda a essere dominante, portando con sé una serie di pregiudizi che producono importanti conseguenze sui meccanismi di progetto del territorio.

Il primo ambito che vorrei richiamare è quello che riguarda il rapporto tra immagine, forma e funzione nell'architettura, e il conseguente diffuso atteggiamento di coloro che interpretano il rinnovamento della città alla luce del riconoscimento del semplice ammodernamento del "parco edifici", realizzato attraverso immagini di richiamo internazionale in grado di attirare pubblico e di suscitare scalpore nell'immediato. L'approccio descritto rappresenta il tratto particolarmente comune di un atteggiamento prevalentemente intento a spiegare come positivi per tutti i risultati delle scelte che stanno alla base dell'investimento delle risorse pubbliche. Fenomeni di partecipazione popolare vengono citati come testimonianza di interventi riusciti e approvati dalla collettività, indipendentemente da ogni ulteriore considerazione relativa ai modelli spaziali e sociali che vengono innescati e favoriti nel lungo periodo.

Di fronte a questo approccio, che mette in primo piano l'immagine dell'architettura come riferimento per il suo giudizio, viene naturale riportare il dibattito alla pluridecennale riflessione sul rapporto tra forma e funzione, che vede proprio nella scuola milanese un momento di particolare significato in vista della ricongiunzione dei due termini a seguito della rigorosa interpretazione funzionalista e delle estrose visioni *post-modern*. A partire dalla constatazione del fallimento della città moderna realizzata, autori come Rogers e Gregotti hanno tentato una ricomposizione del dissidio forma-funzione, architettura-città, con l'obiettivo di

restituire all'architettura una propria "specificità disciplinare". Il percorso seguito si basa su una revisione del rigido approccio moderno, che evita però di scaturire nella celebrazione di un puro processo di creazione artistica individuale, che difficilmente permetterebbe di essere supportato da un orizzonte di strumenti pratici e di modelli teorici condivisi.

Il fondamento della riflessione è posto da Rogers attraverso il concetto di "preesistenza ambientale". Si tratta di una nozione che slega l'interpretazione dell'architettura dal concetto di "creazione", avvicinandola invece a un'idea di "trasformazione" dell'esistente che implica un confronto con uno spazio specifico, caratterizzato da elementi fisico-morfologici (preesistenti appunto), prodotto di particolari processi storici, sociali, politici, culturali. Questa interpretazione riporta in primo piano il "metodo" come motore del progetto, conseguenza di un processo di lettura del reale e di prefigurazione del cambiamento. Si tratta di uno spostamento in grado di riattribuire all'architettura una propria identità che non sia basata soltanto sulla considerazione di aspetti stilistici, ma che si strutturi a partire dalla consapevolezza di essere in possesso di un sapere che permette «di accedere al mondo, di farne parte, di trasformarlo, assumendo con piena coscienza anche la responsabilità collettiva del proprio agire creativo come materiale preminente del progetto»².

Uno sviluppo di questa teoria è quello prospettato da Vittorio Gregotti, attraverso il riferimento alla nozione di "contesto", che integra quella di "preesistenza ambientale". L'obiettivo è quello della ricerca metodica di una "specificità disciplinare" che possa stare a fondamento dell'atto progettuale, interpretato come una «pratica artistica» in grado «di accedere al mondo e trasformarlo»³. Espressione, quella di "pratica artistica", che concilia nel modo forse più definitivamente ambivalente due delle spinte fondamentali che stanno alla base dell'architettura: la necessità di rispondere a una funzione attraverso la definizione di una forma.

È in quest'ottica, dunque, che il dibattito sull'"immagine" dell'architettura diventa una questione quasi accessoria, di mercato, un problema pubblicitario che non permette di esaurire in alcun modo l'interpretazione del fenomeno. «Si dice che quell'architettura ha o non ha immagine intendendo tacitamente con questo uno slittamento proprio tra la cosa reale e ciò che sinteticamente la caratterizza in senso comunicativo ma che è ben lungi dall'essere in grado di descriverla compiutamente. Se lo è condanna la vita della cosa stessa a un appiattimento

² *Ivi*, p. 134.

³ Gregotti, V., "Per il metodo", in Gregotti, V. (2014), *96 ragioni critiche del progetto*, cit., p. 194.

monodimensionale, a vivere in compagnia di un altro da sé che la rappresenta comunque indebitamente»⁴.

Se il concetto di “immagine” rappresenta quindi un primo pregiudizio, facendosi sostituito scontato del tradizionale dibattito forma-funzione, un ulteriore ambito da inquadrare con la dovuta attenzione consiste nel sempre più pervasivo riferimento all’idea di “sostenibilità”. Le conseguenze di questo riferimento sono molto ampie, riconoscibili negli approcci costantemente alla ricerca di soluzioni “verdi” che tendono sempre più a rappresentare delle “panacee” per tutti i mali, costruite al di fuori di un interrogativo specifico sulle ricadute di lungo periodo che spesso vengono innescate per il senso dell’abitare locale e del vivere collettivo. Come se il prodotto dell’architettura potesse essere interpretato nella sola ottica energetica, così che i cosiddetti *Zero Energy Building* fossero elementi effettivamente “a somma zero” per il territorio, in grado di lasciare inalterato l’ambiente. E come se tali nozioni – di territorio e di ambiente – non fossero invece da considerarsi primariamente alla luce del rapporto emozionale, culturale, simbolico che si instaura tra una porzione di spazio e i soggetti che lo abitano.

Al fine di evitare fraintendimenti, è opportuno chiarire che non si vuole in questa sede sminuire l’importanza delle considerazioni energetiche nel progetto dell’architettura: è ben noto il fatto che l’intervento dell’uomo si colloca in un sistema ambientale che si è dimostrato non essere eterno, e che dunque necessita di una attenzione e di una cura specifica. Si tratta di un’affermazione ovvia, talmente ovvia da non meritare ulteriori argomentazioni. Quello su cui però è altrettanto importante interrogarsi consiste nel rapporto tra una posizione attenta a tali problematiche e il compito più generale dell’architetto, che non può essere valutato solo in un’ottica di consumo e di utilizzo di risorse, ma anche – e forse soprattutto – nell’ottica di una comprensione delle tendenze abitative, sociali e culturali che vengono innescate dai modelli spaziali definiti.

La nozione di “progettazione ambientale”, introdotta da James Marston Fitch già a partire dagli anni Settanta, rappresenta in questo senso un concetto fondamentale nell’ottica di ridefinire le possibilità di un “progetto” in grado di mettere a fuoco dei “sistemi di controllo dell’ambiente”. Strumenti di gestione in grado di agire in modo integrato, producendo un’interpretazione complessa del territorio e dei metodi per il suo trattamento, favorendo nuove relazioni tra le discipline che se ne occupano.

⁴ Gregotti, V., “Dell’immagine”, in Gregotti, V., *96 ragioni critiche del progetto*, cit., p. 198.

Il riferimento decisivo è al concetto di “pianificazione ambientale”, come strumento in grado di operare nel processo di progettazione e di costruzione dell’architettura, integrando le esigenze fisiche con quelle sociali, gli strumenti tecnici con la sensibilità dei cittadini, le astrazioni concettuali delle riflessioni dell’esperto con le ricadute che si producono sulla popolazione. Il piano ambientale diventa una strategia attraverso cui «produrre quella specifica organizzazione dello spazio che promuoverà allo stesso tempo [...] gli specifici modelli di comportamento desiderati. Un piano ben riuscito massimizzerà la produttività sociale e il benessere individuale delle persone le cui energie esso incanala»⁵.

Confondere tale auspicabile prospettiva, in grado di interfacciarsi con le molteplici valenze dell’abitare, con il mero bilancio quantitativo dei consumi energetici di un edificio, rappresenta una deriva pericolosa. Come ha in più occasioni evidenziato Elena Mussinelli⁶, l’esito è prodotto da un’interpretazione unicamente lessicale dei termini in gioco (*in primis* proprio quello di “ambiente”), che porta a un impoverimento complessivo dell’approccio disciplinare. Una prospettiva effettivamente “sostenibile” deve essere prodotta da una ragione progettuale efficiente, che sappia prefigurare dei modelli di gestione e di costruzione dello spazio, consapevoli delle conseguenze culturali, sociali, sensoriali che qualsiasi intervento produce.

Si tratta di una linea interpretativa che è maturata in Italia nel corso di un lungo percorso che ha coinvolto diversi esponenti dell’architettura, tra cui per esempio Salvatore Dierna, che da anni mette in luce come «la ricerca progettuale, pur rimanendo legata alle nuove tematiche di risparmio energetico, nell’ottica di un approccio di tipo ambientale, non può sganciarsi da un riapprofondimento e da una riesamina profonda della teoria esigenziale, recuperando concetti come il rapporto tra tipologia e morfologia o tra tecnologia e morfologia». In modo che «il futuro della cultura dell’ambiente appartenga sempre di più a una cultura di ampio respiro, in cui possano essere superate tutte le divisioni tra settori»⁷.

Dello stesso parere è Rosario Giuffrè, che titola significativamente una propria *lectio magistralis* “La Progettazione Ambientale, una disciplina umanistica, non

⁵ Fitch, J.M. (1980), *La progettazione ambientale*, Muzzio, Padova, p. 257.

⁶ Si veda per esempio: Mussinelli, E. (2015), “Cluster Progettazione ambientale”, in *Techne. Journal of Technology for Architecture and Environment*, n. 06, Firenze University Press, pp. 163-168; Id., “Tecnologia, ambiente e progetto”, in Lucarelli, M.T., Mussinelli, E., Trombetta, C. (a cura di), *Cluster in progress*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.

⁷ Dierna, S. (2006), “Sulla ricerca ambientale nell’ambito della tecnologia dell’architettura”, in Esposito, M.A. (a cura di), *Tecnologia dell’architettura, creatività e innovazione nella ricerca*, Firenze University Press, Firenze, p. 135.

un mestiere tecnico”, sottolineando l’importanza per la nozione di “ambiente” di svolgere un ruolo nell’interpretazione del “locale” come ambito specifico del lavoro architettonico. Lo scopo del progetto ambientale è quindi quello di confrontarsi con una realtà in continua trasformazione, che non può essere interpretata attraverso un approccio tecnicistico, ma che deve essere sostenuta da un confronto esperienziale con la realtà. Ecco perché «la progettazione Ambientale non è un Ente, né un metodo di verità: essa [...] è figura di crisi, di adeguamento *in progress*, è una metodologia antidogmatica che trae forza dalle intenzionalità e misure dalle incertezze»⁸.

3.3 Il Caso di Milano

L’inquadramento del “progetto della città” in tale dimensione di complessità necessita alcune ulteriori considerazioni, che devono tenere conto delle dinamiche di realizzazione del prodotto, inevitabilmente contestualizzate in un orizzonte temporale in cui il cambiamento delle condizioni politiche-amministrative-finanziarie può giocare un ruolo determinante. Il che significa includere tra i parametri dell’architettura una dimensione “altra”, che non può essere governata direttamente attraverso gli strumenti e la competenza disciplinare dell’architetto, ma che risulta nondimeno fondamentale per il successo o il fallimento delle trasformazioni.

Gli esempi che si potrebbero citare, anche limitandosi al caso milanese, sono diversi. Uno di questi è rappresentato dal caso del quartiere QT8, la cui concezione prende forma negli anni del secondo dopoguerra ad opera di Piero Bottoni e matura all’interno di un contesto di forte sperimentazione come quello della VIII Triennale di Milano. Contrapponendosi alle logiche urbanistiche tradizionali, fondate sulla rigida concezione razionalista dell’epoca, la proposta di Bottoni si ispira a modelli organici anglosassoni, in grado di conciliare l’impianto morfologico del costruito con un’attenta pianificazione degli spazi pubblici e del verde, che conferisce al quartiere un elevato livello di abitabilità e di qualità ambientale.

La fattibilità dell’intervento è pianificata fin dall’inizio, attraverso la sperimentazione di una procedura attuativa che, partendo da un piano regolatore generale

⁸ Giuffrè, R. (2014), *La progettazione ambientale, una disciplina umanistica, non un mestiere tecnico*, trascrizione della *lectio magistralis* tenuta a Napoli presso l’Università Federico II il 26/09/2014. Testo accessibile dal sito: www.diarc.unina.it/downloads/news/altri_eventi/Lectio%20Giuffrè%20C3%A8_testo.pdf, p. 9

per tutta l'area, si concretizza in un regolamento più specifico che opera non semplicemente in modo vincolistico e prescrittivo, ma con la finalità di valutare la qualità dei singoli progetti attraverso una commissione formata da membri della stessa Triennale. Si capisce come l'intento sia corretto, costruito attorno alla necessità di garantire un disegno d'insieme che possa orientare lo sviluppo dell'intero comparto, permettendo al contempo delle interpretazioni specifiche in grado di rispondere alle esigenze puntuali del progetto. Tra questi livelli si instaura quindi una dialettica che rappresenta la mediazione tra la rigidità di un piano sovralocale e le istanze formali ed espressive particolari.

Nonostante questo attento e consapevole approccio alla gestione del processo, che portava Bottoni a prevedere la conclusione dell'intervento in 10-15 anni, il mutamento della situazione economica ha determinato una sospensione delle erogazioni finanziarie, impedendo la realizzazione del centro operativo del quartiere, che nel progetto originale doveva contenere una casa collettiva, un ristorante, una sala per spettacoli, dei negozi, un ufficio postale e una banca. L'assenza di questo elemento configura oggi il QT8 come un quartiere "a metà", che nonostante la complessiva qualità ambientale non riesce a dare forma all'"effetto-città" che si prefiggeva di realizzare. Tale mancanza è avvertita specialmente dalle utenze più deboli, per le quali il quartiere risulta poco abitabile, proprio a causa dell'inadeguata offerta pubblica e di servizi.

Un esempio più recente, e anche decisamente più "tragico", è rappresentato dal "caso" del quartiere Santa Giulia, collocato a ridosso della stazione di Rogoredo, dove era prevista la bonifica e la riqualificazione di un'area di oltre un milione di metri quadrati. Il *masterplan*, redatto dallo studio Foster nel 2003, prevedeva la realizzazione di residenze di pregio, attività commerciali e terziarie qualificate, una chiesa e un centro congressi, oltre a un ampio parco (che separava le due zone ex industriali su cui sorgevano rispettivamente la Montedison e la Redaelli) che avrebbe dovuto garantire una complessiva vivibilità al quartiere.

La realizzazione del progetto è naufragata all'interno di un procedimento gestionale che prevedeva di avviare l'intervento con la costruzione degli edifici residenziali, rimandando a un secondo momento l'edificazione dei servizi e delle strutture pubbliche. Il cambiamento dello scenario economico di riferimento, innescato dallo scoppio della bolla finanziaria del 2007, ha causato una drastica contrazione nella disponibilità delle risorse e un conseguente allungamento dei tempi di realizzazione dell'intervento. Il calo del potere d'acquisto da parte della possibile utenza ha prodotto il mancato ritorno economico previsto, causando il

fallimento della società responsabile della bonifica delle aree (Risanamento Spa) e all'arresto di alcuni suoi esponenti. Facendo emergere, al contempo, un delicato intreccio che legava le alte sfere societarie con alcuni rappresentanti della politica locale.

La situazione attuale del quartiere, a più di dieci anni dall'avvio dei lavori, è decisamente critica: la realizzazione del progetto si stima completata per circa il 20% e le prospettive per una soluzione di questo importante nodo urbano paiono decisamente effimere.

Altri esempi analoghi si potrebbero citare, come il caso non ancora risolto del recupero delle aree nei pressi della stazione di Porta Vittoria, che aspettano il completamento del nodo ferroviario e la costruzione della grande biblioteca europea.

Il riferimento alla questione della realizzabilità degli interventi, in considerazione del possibile mutamento degli scenari politici ed economici, allarga dunque lo sfondo della riflessione, introducendo nell'*iter* del progetto alcune variabili evidentemente non controllabili direttamente dal progettista. La prima responsabilità da individuare, che emerge chiaramente anche dai casi descritti, è relativa all'importanza delle pubbliche amministrazioni nello svolgere un ruolo di regia attento e consapevole, che sappia garantire il coordinamento di processi complessi attraverso strumenti flessibili ma al contempo rigorosi.

Il secondo soggetto coinvolto, però, è proprio l'architetto, che lungi dal poter interpretare la situazione in corso come un motivo di impotenza e quindi di deresponsabilizzazione, dovrebbe al contrario ricollocarsi all'interno di un orizzonte di indagine che prenda le distanze dalle "facili" soluzioni per interrogarsi sulle conseguenze più profonde del proprio lavoro.

Se è vero che risulta sempre più difficile pensare al "progetto della città" come risultato di un'unica interpretazione generatrice, diventando esso al contrario la conseguenza dell'operare di una molteplicità di soggetti coinvolti e di ipotesi non realizzate. E se è vero che ogni intervento si configura di conseguenza come un tassello all'interno di un ordine imprevedibile, è d'altro canto innegabile che – proprio perché non è possibile prevederne del tutto l'evoluzione – ogni elemento architettonico potrebbe rappresentare un domani il principio per dei nuovi modelli insediativi e per delle nuove attribuzioni di significato. La villetta di oggi potrebbe trasformarsi nella cattedrale di domani, la rotonda in una piazza, il sentiero in un viale. Questo, di nuovo, invece di innescare un senso di indifferenza e di impotenza, dovrebbe rafforzare gli interrogativi fondamentali della disci-

plina: quali nuovi scenari andrebbero affermandosi? Quali nuovi problemi sarebbero generati? Come le nuove relazioni potrebbero soddisfare un'idea di sostenibilità che tenga conto sia delle questioni energetiche sia degli aspetti relazionali, sociali, culturali?

Sulla base di tali considerazioni, tornando a volgere lo sguardo al panorama milanese, non sembra potersi dire che l'evoluzione della città stia andando verso questa assunzione di responsabilità. La principale criticità consiste proprio nell'incapacità di riconoscere, alla base delle trasformazioni avviate, dei modelli che sappiano prospettare delle linee di sviluppo di lungo corso per la crescita urbana.

La riqualificazione dell'area della Darsena, prodotto secondario del “fenomeno Expo”, risulta da questo punto di vista emblematica. Gli interessi e le tematiche in campo erano molteplici, rendendo la posta in gioco decisamente alta. L'area, che si colloca in un punto cruciale di contatto tra la cintura più esterna della Zona 1 (il centro storico) e le Zone 5 e 6, apre infatti in primo luogo una serie di interrogativi sulla possibilità di rafforzare la connessione tra il centro urbano e i quartieri più immediatamente periferici. La possibilità di ripensare il collegamento con la zona dei “Navigli”, in particolare, rappresenta un tassello strategico, che permetterebbe di gestire in un contesto più vasto e attrezzato i numerosi problemi che assillano un quartiere caratterizzato da un'intensa attività serale e notturna. In secondo luogo è necessario sottolineare il ruolo che la Darsena, punto di confluenza tra il naviglio grande e quello pavese, rappresenta rispetto al tema della navigabilità dei navigli, in relazione alla possibilità di riportare alla luce gli antichi sedimi dei canali coperti negli anni Trenta del secolo scorso. In ultima istanza è opportuno ricordare l'importanza storica e sensoriale di questo comparto, in cui permane la testimonianza di una memoria collettiva, legata per esempio alla presenza della tradizionale “fiera di Sinigaglia”, il più antico mercatino delle pulci milanese.

Di fronte alla complessità dello scenario descritto, il progetto risponde con un atteggiamento che si potrebbe definire “educato”, limitandosi a guardare l'area da una prospettiva distaccata, senza entrare nel merito e senza prefigurare delle visioni di ampio respiro per il contesto urbano. La ripresa di alcuni elementi architettonici della tradizione – come l'uso del mattone o della pietra di ceppo – assume un tono decisamente formalistico, così come la nuova edificazione, senza lode né infamia, che non infastidisce eccessivamente (non fosse per il colore

verde metallico di alcuni suoi elementi) ma nemmeno riesce a reggere il confronto con la monumentalità di ciò che la circonda, come per esempio la piazza XXIV Maggio. Il progetto dell'area si colloca dunque in una dimensione di rispettosa distanza rispetto ai problemi che interessano la città, dando adito a una trasformazione che, per quanto apprezzata e frequentata dal pubblico, non sembra prendere posizione rispetto alle tendenze di lungo corso che stanno caratterizzando la trasformazione urbana.

3.4 Sicurezza: un problema etico

Proseguendo con occhio critico l'osservazione delle trasformazioni avviate a Milano negli ultimi decenni, le contraddizioni forse più rilevanti emergono in relazione alla tematica sociale. Che l'architettura post-moderna abbia perduto la carica etica e teleologica che ha animato la disciplina fino all'epoca moderna è cosa nota. Ma che dal forse eccessivo entusiasmo moderno si sia passati oggi a una pressoché totale noncuranza delle conseguenze civiche e sociali innescate dalle trasformazioni spaziali è problema serio, che determina non solo un indiscusso impoverimento dell'orizzonte disciplinare, ma anche – come ovvia conseguenza – dei contesti reali in cui la disciplina agisce.

Se la ripresa dei caratteri in voga da un punto di vista morfologico-formale sta determinando un appiattimento generale dell'offerta edilizia urbana a favore di soluzioni “già viste”, più gravi ancora sono le conseguenze innescate dall'acritico recupero dei modelli internazionali dal punto di vista sociale, che prospettano un'evoluzione della città secondo le logiche ben descritte da Bauman attraverso il termine *gated community*⁹. L'offerta di “paradisi terrestri”, generalmente costruiti in riferimento a immagini che risultino facilmente appetibili (e soprattutto vendibili) è il prodotto di una tendenza all'“esclusività” che produce separazione e distacco all'interno della popolazione, rimarcando le ampie differenze sociali interne alla città.

Si tratta di un meccanismo che si pone in evidente contraddizione rispetto a quello che a più voci, sia dalla classe politica che dal mondo degli architetti, viene indicato come un esito condivisibile e perseguibile, che consiste nel favorire dei processi di riappropriazione del territorio da parte della cittadinanza. Il tema è particolarmente delicato, intrecciandosi con una serie di presupposti che oggi condizionano in modo estremamente significativo la vita urbana. Su tutti il

⁹ Bauman, Z. (2005), *Paura e fiducia nella città*, Bruno Mondadori, Milano.

riferimento alla “sicurezza”, che sempre secondo Bauman rappresenta un elemento imprescindibile per comprendere i meccanismi sociali nella città: la paura del diverso, la diffidenza, la rinuncia al confronto, la creazione di nuclei di condivisione limitati, di aree di pertinenza di gruppi sociali specifici, di forme autointrodotta di segregazione rappresentano, secondo il sociologo polacco, i tratti più rappresentativi della condizione urbana contemporanea.

Ciò che storicamente ha permesso di tenere insieme queste spinte antitetiche – che sono per natura alla base dell’idea stessa di città, in quanto luogo di incontro-scontro tra tradizioni, culture e civiltà differenti – è rappresentato da una dimensione identitaria, locale, condivisa, fortemente legata ai caratteri specifici del luogo. Un senso di appartenenza collettiva allo spazio abitato che ha prodotto per millenni quei regolamenti generalmente impliciti e non scritti, quei meccanismi di mutua e reciproca assistenza che hanno reso possibile la convivenza pacifica. In un saggio del 1977, riferito al modello della *polis* greca, Mario Vegetti esprime questo carattere ricorrendo al termine “ideologia”. Secondo l’autore quello che sta alla base dell’esperienza urbana è un’“ideologia della città” che rende possibile la condivisione e la coesione sociale: «un’ideologia, quella della città, non certo compatta e tale da cancellare le tensioni, le contraddizioni, che ne articolano il corpo sociale e ne trovano non di rado un’espressione nella cultura; un’ideologia, però, abbastanza potente per assicurare a lungo la mediazione dei conflitti sociali, e per rappresentare comunque un luogo della coscienza comune in cui essi possano apparire solubili»¹⁰.

L’epoca post-moderna, che significativamente è stata definita come l’epoca del “crollo delle ideologie”, ha prodotto un radicale cambiamento di questo orizzonte, determinando l’affermarsi di un nuovo e diverso tipo di ideologia. Più che di un “crollo”, quindi, bisognerebbe parlare di una trasformazione, in cui l’apparente scomparsa dell’ideologia dal dibattito contemporaneo è in realtà il riflesso dell’affermazione di un orizzonte morale che viene in qualche modo dato per scontato, costruito attorno a nuclei di significato assoluti e non più discutibili¹¹. A fronte di un’ideologia localizzata e partecipata, quindi, si affermano dei nuovi riferimenti onnipervasivi e globalizzati, che prendono forma agli occhi del cittadino in una “legge” prodotta da un apparato decisionale stabilito altrove, certa-

¹⁰ Vegetti, M., Lanza, D. (1977), *L’ideologia della città*, Liguori, Napoli, p. 13.

¹¹ Lo dimostra per esempio il dibattito sul “terrorismo”, così come le varie prese di posizione sul concetto di “crisi”.

mente più evanescente rispetto ai modi della vita locale. Non può costruita a partire dagli elementi che interessano l'esperienza quotidiana, l'ideologia contemporanea perde inevitabilmente la propria capacità di assorbire e di risolvere localmente le contraddizioni e i conflitti dei suoi protagonisti, rimandando sistematicamente a un apparato di controllo che diventa via via più complesso e difficilmente organizzabile.

L'espressione più evidente di questo passaggio è probabilmente rappresentata dal diffondersi degli attuali sistemi di sorveglianza, legati a strumenti tecnologici sempre più sofisticati e pervasivi. È abbastanza semplice rilevare come ciò che dovrebbe rappresentare il nuovo strumento a vantaggio della convivenza e della sicurezza locale, sia invece vissuto dal soggetto contemporaneo come un mezzo di controllo principalmente punitivo, del tutto impersonale e certamente distante dalla propria sensibilità, espressione di un apparato decisionale "altro" e percepito quasi come nemico. La "telecamera", unanimemente considerata come la panacea di tutti i mali, diventa di fatto lo strumento di tutela di un cittadino sempre più spaventato e sempre più incapace di confrontarsi con il proprio contesto locale, nel quale non tenta nemmeno più di costruire quei sistemi di alleanze, di accordi reciproci e di protezioni basati sulla conoscenza reciproca del luogo e dei suoi abitanti.

Si potrebbe dire che la conseguenza di questo fenomeno ha a che fare con un appiattimento complessivo dell'"etica", considerando questo termine nel suo significato etimologico (*ethos*), che rimanda al concetto di "norma comunitaria", di "abitudine di vita del soggetto all'interno di una comunità".

La perdita dell'orizzonte etico è analizzata con particolare incisività da Pierangelo Sequeri, che individua come uno dei tratti salienti della civiltà post-moderna proprio la perdita di quell'«istanza etica» che sta a fondamento della società umana fin dalle sue origini. Un'istanza che attinge inevitabilmente alla sfera individuale, ma che necessita di un riconoscimento esterno, sociale, per essere istituita. Secondo le parole di Sequeri, il tratto fondante la civiltà è da individuare nella dialettica, tutta interna alla coscienza del soggetto, tra "autonomia" ed "eteronomia": «la dialettica è interna alla coscienza, ma appunto questa interiorizzazione esclude per ciò stesso – e una volta per tutte – l'autoreferenzialità assoluta della sua costituzione e del suo funzionamento. La percezione dell'autonomia individuale della coscienza cresce proprio mediante il riconoscimento sociale della titolarità che le viene accordata nell'ordine etico del senso, confermandone

la destinazione al protagonismo dei suoi legami»¹². Quanto di questa dinamica vada perduta nel passaggio da un “riconoscimento sociale” al “riconoscimento biometrico” messo in atto dai sistemi elettronici di sorveglianza del territorio dovrebbe essere evidente.

Oltre al “dramma metafisico” che questo passaggio comporta – che non è questa la sede per analizzare – l’attenzione dovrebbe essere rivolta all’efficacia del cambiamento, che non sembra produrre i risultati sperati. La risposta a questa critica non sembra contemplare la possibilità di una messa in discussione del modello dominante, orientandosi al limite verso la prospettiva di un suo rafforzamento, attraverso un maggior impiego di risorse e di mezzi utilizzati. Fino a quando, nel migliore dei mondi possibili, l’occhio dell’obiettivo sarà onnisciente e onnipotente. E non mi pare necessario scomodare la memoria di Orwell per dimostrare la paradossalità di questo meccanismo e dei suoi probabili esiti...

Tornando all’interno dell’orizzonte disciplinare da cui muove la nostra riflessione, ciò di cui più interessa prendere atto consiste nella perdita della sicurezza sociale come riferimento specifico del progetto. Non più considerato come un elemento che si può affermare soltanto in conseguenza di una corretta pianificazione degli spazi e dei luoghi dell’esperienza comune, la tutela del cittadino viene risolta in qualche modo a priori, confidando in un apparato di strumenti tecnologici sempre più sofisticati e in grado di garantire soluzioni integrabili in qualsiasi contesto.

Dovrebbe essere evidente quanto questa condizione vada a minare nelle sue fondamenta l’idea stessa della convivenza urbana, basata sull’esistenza di uno spazio comune in grado di conciliare, pur dandone espressione, le numerose istanze che caratterizzano l’esperienza della metropoli contemporanea. Qual è l’ideologia collettiva che esprime il modello urbano che stiamo costruendo? Quali spazi della città si fanno oggi espressione del “luogo della coscienza comune” di Milano? Quali meccanismi attivano, da questo punto di vista, gli interventi realizzati negli ultimi decenni? Queste alcune delle domande che dovrebbero essere alla base della riflessione progettuale in corso.

Provando a inquadrare in questa prospettiva alcune delle realizzazioni più recenti – e anche più note – del contesto milanese, le risposte non sembrano propriamente confortanti. Esperienze come quella del *Bosco Verticale* o delle nuove isole felici costruite a *City Life*, per esempio, manifestano la propria fragilità pro-

¹² Sequeri, P. (2002), *L’umano alla prova. Soggetto, identità, limite*, Vita e Pensiero, Milano, p. 67.

prio in relazione ai modelli sociali che da essi vengono prefigurati. Indipendentemente da ogni dibattito attorno alla qualità morfologica dei manufatti, è necessario rilevare l'incapacità di dare vita, all'interno dell'urbanità in cui si inseriscono, a spazi collettivi che possano diventare luogo di aggregazione e di scambio, di conoscenza reciproca, di ricostruzione di quei regolamenti partecipati e condivisi dalla collettività. Al contrario, la realizzazione di ambiti "sicuri" attraverso inflessibili sistemi di sorveglianza e di controllo degli accessi, rendono tali aree del tutto riservate "a chi può", rafforzando in verità il senso di esclusione, la mancanza di scambio e di conoscenza che è proprio la fonte principale dell'insicurezza¹³.

3.5 Il "corpo" dell'architettura. Vissuto e multisensorialità come strumenti del progetto

Per provare a delineare qualche elemento che possa stare alla base di un approccio positivo, orientando verso una prassi progettuale che possa confrontarsi con i fenomeni descritti, è interessante riprendere alcune posizioni maturate in tempi non del tutto recenti – anche se recentemente tornate al centro del dibattito – attorno al rapporto tra architettura e percezione. La categoria del "vissuto", in particolare, rappresenta una chiave interpretativa di particolare significato, basata sull'esperienza corporeo-spaziale e sostenuta da un ampio sfondo concettuale derivato dalla riflessione fenomenologica novecentesca.

Alcuni tentativi di traduzione di questo scenario teorico in vista delle conseguenze architettoniche che ne potrebbero derivare sono già stati avviati a partire dagli anni Cinquanta del secolo scorso, come dimostrano i diversi articoli di Enzo Paci apparsi sulla Casabella-Continuità di Rogers, prodotto dell'intenso dialogo tra i due intellettuali. O come dimostra il lavoro di alcuni architetti – Kenzo

¹³ La logica "esclusiva" di queste aree diventa una voce dirimente del progetto. Sulle pagine web che promuovono la vendita degli immobili si può leggere, come elemento di qualità, che nelle residenze di Zaha Hadid a *City Life* «gli accessi pedonali e veicolari che conducono alle Residenze sono studiati per garantire *comfort* e sicurezza. Ogni edificio ha un portiere dedicato preposto anche al controllo di tutti gli accessi. L'intero comparto è vigilato 24 ore su 24, con sistemi centralizzati di video controllo anche ai piani interrati». Ancora più radicale è la soluzione adottata per il Bosco Verticale, per cui «rientrare a casa comodamente e in tranquillità è uno degli obiettivi raggiunti dalla ricerca progettuale. È con questa ottica che sono stati studiati i percorsi veicolari e pedonali che conducono a ogni residenza. Accedendo con l'autovettura, l'ingresso alle rampe è monitorato mediante telecamere a lettura delle targhe; contemporaneamente un sofisticato sistema di sorveglianza sito nella *lobby* d'ingresso rimanda ad un sistema di telecamere a circuito chiuso per le zone rimanenti. Inoltre, per una maggiore sicurezza, il percorso pedonale dai *garage* alle abitazioni prevede il passaggio dalla *conciergerie*».

Tange *in primis* – che sono stati fortemente influenzati dalle osservazioni di Heidegger sul tema dell’abitare o dall’idea merleau-pontyana del “senso” come “verità del mondo”. Più recentemente, questa intersezione è stata esplorata con rinnovato interesse, sia da una prospettiva teorico-filosofica che propriamente architettonica, portando alla nascita di concetti ormai consolidati quali quello di “atmosfera”, di “sfera”, di “messa in scena”, che hanno coinvolto il pensiero di architetti come Peter Zumthor o Steven Holl, e di filosofi del calibro di Gernot Böhme, Peter Sloterdijk, Francois Jullien.

Il punto saliente di questo approccio consiste nella necessità di ripartire, nel giudizio sull’architettura, dal ruolo attivo che l’“oggetto” svolge all’interno del luogo in cui si colloca. Ruolo che deve essere compreso attraverso il riferimento a uno scenario emozionale-percettivo – inevitabilmente multisensoriale – che non ha a che fare soltanto con la trasformazione dell’immagine visiva dello spazio. L’architettura si inserisce nel processo di crescita di quel complesso di elementi che Richard Sennett ha definito la “carne e la pietra” della città. In un “corpo”, dunque, che emana il proprio odore, che parla la propria lingua, che canta con la propria voce – per riprendere la suggestione di Paul Valéry¹⁴.

Una delle trasformazioni più radicali, e forse non ancora adeguatamente analizzate, nel percorso di crescita della civiltà occidentale, è rappresentato proprio dalla modificazione degli scenari sensoriali “minori” della città, con tutte le conseguenze che questo fenomeno ha provocato nell’evoluzione delle abitudini sociali dei cittadini e dei loro riferimenti culturali e simbolici. Lo dimostra la trasformazione del contesto olfattivo, prodotto dalle grandi operazioni di “igienizzazione” che hanno portato all’interramento delle fognature, alla nascita dei cimiteri dove seppellire i morti, alla messa a punto di sistemi di raccolta dei rifiuti, alla neutralizzazione dei fumi delle industrie e dei gas di scarico delle automobili¹⁵. Lo stesso si può osservare dal punto di vista sonoro, nel momento in cui la

¹⁴ «Dimmi, poiché sei così sensibile agli effetti dell’architettura, non hai osservato camminando nella città, come tra gli edifici che la popolano taluni siano *muti*, ed altri *parlino*, mentre altri ancora, che sono più rari, *cantano*? [...] Gli edifici che non parlano né cantano non meritano che disdegno: cose morte, di gerarchia inferiore ai mucchi di rottami». Valéry, P. (1988), *Eupalino o dell’architettura*, Edizioni Biblioteca dell’Immagine, Pordenone, p. 36.

¹⁵ La letteratura di riferimento sul tema è ormai ampia, necessitando una certa selezione. L’affermarsi della riflessione attorno al concetto di “smellscape”, infatti, ha generato una certa confusione sull’argomento, rischiando a volte di trasformare una prospettiva nata in un orizzonte storico-sociale, con l’obiettivo di segnalare una perdita culturale complessiva all’interno della nostra società, in una serie di esperimenti “creativi” che poco stanno apportando in termini di comprensione del fenomeno urbano. Tra i contributi di rilievo si possono indicare: Sennett, R. (1994), *Flesh and stone*, Norton, New

rivoluzione industriale ha prodotto uno sconvolgimento rispetto al millenario equilibrio tra i suoni della natura e quelli dell'uomo, determinando non solo l'alterazione di diverse convenzioni sociali, come l'alternanza dei momenti del lavoro e della pausa, la scansione dei tempi della giornata, ma anche di una vera e propria organizzazione spaziale, legata alle perimetrazioni dei quartieri urbani e al senso di appartenenza dell'individuo al territorio¹⁶.

A fronte di questo cambiamento, ciò che si va affermando nella contemporaneità è rappresentato da una molteplicità di scenari sensoriali privi di qualità e di attenzione, che intrattengono con il soggetto che li vive un rapporto prevalentemente negativo, basato sull'assenza di elementi di disturbo come unico parametro di qualità. "Silenzio" diventa sinonimo di "buon suono", "assenza di odore" di "buon odore", con la conseguente perdita di un legame affettivo con l'ambiente, che in passato era sostenuto proprio dal necessario confronto con un sistema di riferimenti significativi – nel senso letterale di "portatori di significato" – da cui dipendeva l'organizzazione della vita della comunità e del soggetto. Oggi, in una realtà in cui l'informazione utile tende a essere veicolata dagli schermi e dai numerosi *device* sempre più integrati con il nostro sistema corporeo, il senso sembra perdere di importanza, diventando un apparato in eccedenza rispetto alle attività giornaliere, impossibile da considerare all'interno dei ritmi della vita quotidiana.

Questa riflessione non vuole rappresentare la difesa nostalgica di un modello sorpassato. Se si pensasse che le trasformazioni a cui stiamo assistendo potessero portare all'affermazione di un nuovo ordine in cui il legame sensoriale con gli elementi dello spazio risultasse definitivamente superato, basterebbe prendere

York; Mumford, L. (2002), *La città nella storia*, Castelvecchi, Roma (Parte prima, cap. VIII, Megalopoli diventa necropoli); Sloterdijk, P. (2014), *Sfere II. Globi*, Cortina, Milano (in particolare l'*excursus* "Merdocrasia. Sul paradosso imunitario delle culture sedentarie"); Corbin, A. (2008), *Le miasme et la jonquille. L'odorat e l'imaginaire social XVIII-XIX siècles*, Flammarion, Parigi.

¹⁶ La nascita degli studi sul "paesaggio sonoro" (*soundscape*) si attesta all'inizio degli anni Settanta del secolo scorso, grazie a un'intuizione del compositore canadese Murray Schafer. Nel corso di oltre quarant'anni la ricerca sull'argomento ha prodotto molti e diversificati approcci, sia da un punto di vista teorico che artistico e sperimentale. Alcuni riferimenti, in particolare, hanno il merito di avere esplorato il rapporto tra la nozione di paesaggio sonoro e l'architettura, risultando particolarmente significativi per la nostra riflessione: Blesser, B., Linda-Ruth, S. (2008), *Spaces Speak, Are You Listening? Experiencing Aural Architecture*, MIT Press, Cambridge Massachusetts; Belgiojoso, R. (2010), *Construire l'espace urbain avec les sons*, L'Harmattan, Paris; Favaro, R. (2010), *Spazio sonoro*, Marsilio, Venezia. Datato, ma certamente imprescindibile, il saggio: Southworth, M. (1969), "The sonic environment of the cities", in *Environment and Behavior*, Vol. 1(1), Jun.

atto di tale processo. Sarebbe tutt'al più gentile scrivere un epitaffio commemorativo di congedo dal senso – almeno per onorare un generoso e quantomai mal ripagato alleato che ci ha accompagnato per millenni alla scoperta del mondo.

Il problema è che, mai come in questo caso letteralmente, quello che buttiamo fuori dalla porta rientra dalla finestra. L'illusione di poter vivere in un mondo interamente artificiale, in cui l'esperienza di vita possa essere regolata da paesaggi sensoriali *ad hoc*, si rivela via via più effimera e fragile. Con il crescere dei mezzi tecnici che renderebbero possibile questa prospettiva cresce anche la consapevolezza della sua impossibilità. Volenti o nolenti, viviamo in uno spazio relazionale in cui l'ambiente risulta il veicolo principale di trasmissione delle nostre informazioni. Le conseguenze che derivano dalla progressiva mancanza di attenzione nei confronti dei dati sensoriali si possono facilmente riscontrare nei suoni e negli odori delle città, delle strade, dei mezzi di trasporto, delle stazioni, dei supermercati.

L'architettura si è relazionata con questo scenario in modo prevalentemente passivo, limitandosi a eseguire compiti stabiliti altrove, attraverso l'installazione di barriere sonore, isolamenti acustici, filtri antiodore che potessero permettere il raggiungimento delle soglie previste dai regolamenti, accettati in modo acritico come dei vincoli. Da questo punto di vista, risulta una curiosa e significativa coincidenza l'affermazione del vetro come elemento protagonista dell'architettura contemporanea: un materiale per sua natura incolore, inodore, insapore, completamente liscio, che inaugura una complessa trasformazione del rapporto che l'edificio intrattiene con il proprio esterno, con il visitatore e con colui che lo abita¹⁷.

Si tratta di una responsabilità importante, che dovrebbe essere presa in adeguata considerazione nell'ottica di progetti complessi, che rappresentano un ambito determinante per elaborare ipotesi e soluzioni rispetto a queste tendenze. L'interpretazione della disciplina prodotta da riferimenti prettamente artistici, in cui a dominare è l'"intuizione" dell'autore, potrebbe essere letta come il segno della progressiva espulsione del senso dal territorio dell'architettura. Tornare a un approccio basato sul vissuto significa invece riportare l'attenzione a una dimensione reale, concreta, che lega l'oggetto architettonico alla comunità che lo abita. Significa acquisire consapevolezza del fatto che l'architettura si inserisce in un

¹⁷ Ho provato ad argomentare questa ipotesi nel saggio Mocchi, M. (2016), "“i-Aesthetics” e “paradigma dello specchio”. Riflessione sull'estetica dell'architettura contemporanea", *Rivista di Estetica Contemporaneo. Arti visive, musica, architettura*, n. 61, 01/2016, anno LVI, Rosenberg & Sellier, pp. 127-137.

luogo: uno spazio concreto fatto di colori, suoni, odori, che comunica con il proprio utente attraverso un complesso emozionale.

Si tratta di uno scenario che sta cominciando ad assumere una certa importanza nel contesto architettonico, pur rimanendo confinato all'interno di un orizzonte prevalentemente teorico, necessitando di conseguenza un'ulteriore traduzione per diventare un reale riferimento per il progetto.

Gli esempi che dimostrano come tale prospettiva sia possibile ci sono: per restare nel panorama milanese si può citare il progetto di espansione dell'università Bicconi, realizzato nel 2008 dal gruppo irlandese Grafton Architects, il cui carattere può essere colto proprio attraverso un approccio emozionale-atmosferico. Approcciando l'edificio da via Röntgen si percepisce la monumentalità del complesso, che segna un netto cambio di registro rispetto all'intorno, anche grazie all'utilizzo di soli due materiali quali il vetro e la pietra di ceppo. Pur marcando questo passaggio, la struttura non pesa sul contesto, instaurando al contrario un dialogo virtuoso con il tessuto adiacente. Soprattutto al livello della strada, gli svuotamenti alla base producono delle aree di filtro, che sembrano volere accompagnare e introdurre il pubblico in una nuova dimensione. Varcando la soglia dell'edificio e proseguendo l'attraversamento, la monumentalità della facciata va via via indebolendosi, a vantaggio di una concezione più frammentata, che introduce in un clima più disteso. La scelta è in questo caso spiegata dalla necessità di stabilire un confronto con le strutture universitarie già esistenti, di cui la sede storica razionalista di Pagano e il "velodromo" di Jacopo Gardella rappresentano gli episodi più significativi. Di fronte alla rigidità di questi edifici, la nuova sede apre lo spazio a un'idea di maggiore permeabilità. Il confronto tra queste tre strutture, risalenti a epoche diverse e chiaramente identificabili, permette di mettere in luce come l'architettura possa svolgere, pur ricorrendo a soluzioni espressive differenti e pur non rinunciando a una specifica ricerca di originalità formale, un forte ruolo di controllo e di orientamento del pubblico e del suo comportamento proprio attraverso la costruzione di ambienti dotati di spiccate caratteristiche emotive-sensoriali.

3.7 Possibilità. Lo scalo di Porta Romana

La crescita della complessità fisica e sociale del fenomeno urbano e la conseguente necessità di governare progetti che possano confrontarsi con intere porzioni di città hanno rappresentato negli ultimi decenni una sfida che ha rimesso profondamente in discussione i fondamenti sia pratici che teorici della disciplina

architettonica. La nozione stessa di “progetto” è parsa talvolta inadeguata per descrivere un processo che perde il proprio riferimento a un oggetto preciso, diventando lo strumento di inquadramento di uno sviluppo generale, tendenzialmente indeterminabile in modo univoco e prefigurabile secondo delle linee di tendenza soltanto ipotetiche. Di fronte a questi fenomeni la rilettura degli strumenti disciplinari ha prodotto diverse ipotesi, come dimostra l’affermarsi del concetto di “piano” e della “pianificazione” come attività sostitutiva rispetto a quella del “disegno” progettuale. Si tratta di uno spostamento significativo, che ha inaugurato una fiorente stagione del dibattito, le cui conclusioni non sono ancora del tutto chiare. Il carattere progressivamente astratto della pianificazione, che allontana dal riferimento alla peculiarità dei luoghi, è stato rilevato in prima istanza come un elemento critico, che ha favorito a sua volta l’affermarsi di nuove nozioni, come quella di “programmazione” e di “produzione” dell’architettura¹⁸.

Il nostro contributo ha puntato a stimolare qualche riflessione in merito a questo scenario, rimettendo la tematica alle dipendenze di nodi tematici sedimentati nella riflessione architettonica degli ultimi cinquant’anni: a partire dalla convinzione che i fenomeni che stiamo vivendo, pur inediti da un punto di vista dimensionale e quantitativo, esprimono delle tendenze che sono già state caratterizzanti rispetto al fenomeno urbano, di fronte alle quali sono già state elaborate alcune ipotesi che meritano di essere riprese¹⁹.

Il vero spostamento che sta caratterizzando la contemporaneità, nella nostra ottica, ha a che fare con un riorientamento dei canali della comunicazione e della

¹⁸ Tali termini sono stati conati da Fabrizio Schiaffonati già dalla metà degli anni Ottanta. Si veda Schiaffonati, F. (1985), *Produzione e controllo del progetto. Modelli organizzativi, tecniche decisionali e tecnologie per la progettazione architettonica*, Franco Angeli, Milano. Un altro approccio critico alla nozione di “piano” è quello espresso da Pietro Derossi: «sembra che l’esserci specifico della città, con la sua forma, sia irrilevante rispetto all’idea di città assunta e proposta dal piano». Di fronte a questa criticità, la proposta consiste nell’affermare l’idea di “progettazione della città per parti”. Si veda Derossi, P. (1993), “Progettare la città per parti”, in Id., *Pensieri nelle cose e cose nei pensieri*, Guerini, Milano, p. 19.

¹⁹ Il problema della natura multiculturale e multi-etnica della società, per esempio, che oggi viene individuato come il tratto saliente della “crisi” del modello urbano, non nasce certo ai giorni nostri. Gli esempi che mostrano come fin dai suoi albori la città cresce con l’intento di conciliare delle tensioni sociali interne sarebbero molti. Per citarne uno – celeberrimo – basti ricordare l’episodio della torre di Babele, in cui il Signore confonde la lingua degli uomini «ed essi cessarono di costruire la città» (Gn, 11,8). Certamente più recente, ma non certo contemporanea, può dirsi la riflessione legata ai problemi nati dalla diffusione dell’automobile e dei moderni mezzi di trasporto. Le varie tendenze alla dispersione urbana, con le conseguenti e ben note derive, sono al centro della riflessione degli architetti da almeno settant’anni, avendo già prodotto un cospicuo bagaglio di ipotesi e di soluzioni, pur differenti tra loro, che non possono essere ignorate.

trasmissione del sapere, che sta producendo un complessivo indebolimento delle competenze specifiche a favore di soluzioni che devono essere immediatamente comprensibili e condivisibili, facilmente commercializzabili, vendibili, comunicabili. In riferimento al campo dell'architettura, questo si traduce nella ricerca di immagini attrattive, costruite rispetto a un "già visto" rassicurante per il pubblico, che sta di fatto appiattendo la ricerca formale, e a maggior ragione teorica, della disciplina. Termini ormai di moda quali quello di "sostenibilità", di "sicurezza", di "partecipazione" diventano spesso il metro di giudizio piuttosto acritico della qualità di un progetto che di fatto trova i propri motivi prevalenti nelle logiche del *marketing*.

Di fronte a questa situazione, insistere sull'elemento sensoriale e percettivo come chiave di accesso alla specificità dei luoghi significa porre attenzione sulla necessità di stabilire un contatto concreto e diretto con lo spazio, a scapito dell'immagine virtuale e sempre più astratta che viene comunicata dagli schermi dei computer e dei vari dispositivi digitali.

L'ex scalo di Porta Romana rappresenta un caso particolarmente adatto per misurare l'efficacia e le possibilità di tale approccio, dimostrando in modo emblematico la ricchezza e la forza della categoria del "vissuto" per indagare il particolare legame che si stabilisce tra il soggetto e il luogo in cui abita. Il "vissuto" dello scalo si fa espressione di una serie di tradizioni e di modi di vivere in cui sono riconoscibili le tracce del passato industriale e i più recenti processi di trasformazione, che orientano il comparto verso una destinazione culturale e terziaria. Un fattore che si colloca a un livello intermedio tra la dimensione individuale e quella collettiva, innescando una dialettica che permette di rendere conto degli usi e dei significati di cui il sedime dello scalo si fa protagonista.

Confrontarsi con questo scenario significa considerare un sistema complesso, basato sul carattere di un'utenza non omogenea, che si relaziona allo spazio in modi differenti e che lo frequenta per le ragioni più disparate. Chi solo di passaggio, chi per turismo, chi sostando nelle aree perimetrali, chi da residente, chi da ospite di collegi o alberghi, chi per lavoro. La percezione del "vuoto" assume in questo senso le forme più diverse, caratterizzandosi ora come uno spazio insicuro, ora come un'opportunità, come una speranza, come una casa, come un luogo di passaggio, come un ricordo, come una memoria. La modalità stessa di raggiungere l'area (in macchina, in bicicletta, a piedi, utilizzando il filobus o il tram, in metropolitana o tramite il passante ferroviario) definisce una serie di prospettive e di scenari percettivi estremamente vari che mettono la fruizione alle dipendenze delle abitudini di chi la vive.

Provando ad aprire lo sguardo a una lettura soggettiva del contesto, questo fattore emerge in modo evidente: l'area risulta immediatamente riconoscibile e identificabile dai bordi che la circondano, facendosi portatrice di un proprio messaggio specifico, certamente inusuale rispetto al denso tessuto milanese. I due cavalcavia che la delimitano a est e a ovest creano dei punti di vista da una prospettiva elevata, rappresentando delle barriere ben individuabili che vincolano la crescita dell'area all'interno di uno spazio preciso, al contempo riconoscibile come un elemento unitario.

Le ampie traiettorie percettive che vengono in questo modo favorite rappresentano un elemento di forza, che rende possibile uno sconfinamento dello sguardo oltre le immediate circostanze, permettendo di stabilire delle relazioni con le nuove edificazioni che crescono attorno al comparto. Il significato dello "stare" nell'area si definisce quindi in riferimento a una percezione di Milano a scala urbana, in cui la relazione spaziale soggetto-oggetto – che generalmente nell'esperienza metropolitana si stabilisce tra l'individuo e gli edifici immediatamente circostanti – assume una dimensione più ampia, che favorisce un orientamento in relazione a traguardi visivi che si stabiliscono con strutture anche distanti. Questo permette una localizzazione spaziale da parte dell'utente, che si traduce in una consapevolezza dell'abitare il luogo, incoraggiando il senso di appartenenza e di partecipazione al territorio.

La possibilità di percepire con chiarezza la natura dell'intorno permette di cogliere la dimensione storica, la vocazione precedente del comparto, chiaramente espressa dalla morfologia e dalla struttura di edifici quale quello dell'ex Tecnomasio Brown Boveri. Un passato produttivo che riattiva una memoria collettiva, riportando alla mente immagini trasferite alla cultura di massa prima dalle opere futuriste di Boccioni e di Sironi, e più recentemente dall'occhio della macchina fotografica di autori come Gabriele Basilico e Berengo Gardin. Lo scalo come porta d'accesso a una città industriale non ancora scomparsa, i cui segni sono rintracciabili non solo nella linea del ferro all'interno dell'area, ma anche nella complessiva organizzazione della maglia urbana, visibilmente segnata dalla differenza tra la rigida griglia del piano Beruto a nord e l'irregolarità conseguente a un'evoluzione piuttosto casuale a sud.

Portare alla luce questi elementi significa fare emergere un tratto identitario imprescindibile per valutare la natura del comparto e più in generale di tutto l'ambito sud-est della metropoli milanese. Oggi la possibilità di misurare tale complessità deve fare i conti con la presenza del vuoto del sedime dello scalo, il cui

carattere rimanda a un complesso percettivo in cui il silenzio, l'assenza di movimento, la polverosità, l'abbandono rappresentano i tratti salienti. Dinamiche lontane dall'esperienza urbana contemporanea, che per il momento rimangono soltanto supposte, non entrando a far parte della vita della città. Lo scalo si afferma come un vuoto, un'assenza, i cui elementi sono percepibili soltanto come momenti negativi all'interno di un contesto segnato da caratteri opposti.

La restituzione del vuoto alla cittadinanza dovrebbe rappresentare di conseguenza un primo e fondamentale passo, realizzabile anche attraverso soluzioni temporanee, nell'ottica di favorire una riattribuzione di significato ai caratteri dell'area, che potrebbero tornare a svolgere un ruolo positivo nella rappresentazione e nel modo di vivere l'esperienza urbana.

La natura e la forza poetica degli elementi percettivi che caratterizzano questa area si può sintetizzare in un fattore di particolare impatto emozionale: il tramonto. L'orientamento dello scalo, posto esattamente in direzione est-ovest, e il basso profilo degli edifici all'intorno, permettono infatti di percepire un fenomeno che normalmente risulta schiacciato all'interno dell'esperienza urbana, oscurato dall'evoluzione sempre più spettacolare e scenografica degli *skyline* contemporanei. La presenza del vuoto rappresenta al contrario un punto in cui la "tela" urbana viene bucata, lasciando filtrare uno scorcio di "naturalità" che sembra avvicinare a un tempo e a un ritmo diverso da quello della *routine* quotidiana. Il rosso-rosa-arancione del cielo e la colorazione delle nuvole si traducono in un complesso emozionale, in un'atmosfera che sembra influenzare nel suo complesso anche la percezione degli altri elementi: il suono delle auto si attenua, l'odore della strada si confonde con il profumo delle poche erbe che crescono spontaneamente sulla terra dello scalo, il caos del traffico viene rallentato dalla calma distesa che si percepisce all'interno dell'area abbandonata.

Quale forma avrà il tramonto della nuova città? Quali elementi lo caratterizzeranno? Quale cornice urbana ne rappresenterà il futuro inquadramento? Queste le domande che dovrebbero sintetizzare la traduzione del complesso emotivo-simbolico-culturale che abbiamo descritto in una forma specifica. Questo il cuore dell'azione progettuale, che risulta per sua natura contraddittoria proprio a causa della continua tensione tra il punto di vista collettivo – che rappresenta l'origine e la conclusione dell'azione, dunque anche il metro di giudizio della sua efficacia – e quello individuale – che deve attuare necessariamente una semplificazione per rendere possibile una scelta. Un continuo dissidio che mette a contatto un momento percettivo soggettivo, come tale puntuale e localizzato, con un insieme di relazioni condivise e storicizzate.

In questo punto si colloca lo spazio della trasformazione: momento di traduzione che – come ogni atto di traduzione – rappresenta al contempo un tradimento del significato che le dà origine. Presente-futuro, fisico-simbolico, interpretazione-prescrizione, singolare-collettivo, comune-privato, rappresentano alcune delle tante dialettiche che devono trovare risposta nel progetto, e che oggi sono ancorate a concetti sempre più evanescenti, confusi e difficilmente interpretabili. Tale scenario rende necessaria una sempre più attenta consapevolezza progettuale, al fine della quale le considerazioni presentate vorrebbero rappresentare un contributo.

4. PROGETTI PER LO SCALO

Questa sezione del libro documenta quanto sviluppato nel *Laboratorio di progettazione e costruzione dell'architettura* del Politecnico di Milano rivolto a studenti del quinto anno del corso di laurea in architettura. Un laboratorio interdisciplinare, che si fonda sul contributo di tre docenti di diverse aree. *Fabrizio Schiaffonati* progettazione tecnologica, *Franco Mola* tecnica delle costruzioni, *Niccolo' Aste* progettazione energetica.

Gli scali ferroviari milanesi sono stati al centro dell'interesse di diversi progetti sviluppati nell'ambito didattico delle Scuole di architettura: corsi, seminari, laboratori di progettazione sono stati momenti di proposte diversificate per impostazione e scale di approfondimento. Tale fatto è certamente conseguente da un lato al riconoscimento della pregnanza e dell'attualità del tema, che ben si presta a essere considerato da diverse ottiche disciplinari. Dall'altro all'ampiezza delle questioni interessate, che rappresentano una sfida in vista della definizione di strategie di rigenerazione urbana, comportando al contempo una libertà progettuale e una forte possibilità di sperimentazione.

Si tratta di un'esperienza didattica ormai proposta da alcuni anni, finalizzata a motivare lo studente a esplorare le problematiche che interessano i progetti complessi alle diverse scale, integrando le varie prospettive specialistiche che ne risultano implicate. Il laboratorio svolge approfondimenti progettuali dalla scala urbana a quella dell'organismo edilizio, a partire dalla definizione di un *masterplan* fino al *progetto definitivo* e *progetto esecutivo*, con approfondimenti sulle componenti tecnologiche adottate. Un approccio ambizioso, che intende confrontarsi con gli aspetti della qualità morfologica dell'architettura, ma anche con la complessità delle trasformazioni urbane e del processo edilizio.

La documentazione presentata non può che essere sintetica rispetto al più ampio quadro di elaborati messi a fuoco dagli studenti e agli approfondimenti forniti dai docenti. I progetti presentati, riferiti all'a.a. 2015-16, consentono altresì di farsi un'idea su un ventaglio di proposte e alternative non prive di maturità, che introducono soluzioni diverse rispetto ai grandi temi che interessano la riqualificazione dell'area, come il trattamento della linea del ferro, la dislocazione delle

volumetriche, il progetto ambientale del comparto, le soluzioni tecnologiche adottate.

I dati dimensionali e la volumetria insediabile sono definiti sulla base dell'Accordo Quadro del 2005 tra Comune di Milano e Ferrovie dello Stato, che ha poi rappresentato il riferimento per la definizione dell'Accordo di Programma assorbito nel PGT del 2011. Secondo queste indicazioni, il 60% della ST complessiva dell'area (217.207 mq) deve essere destinata a spazi e a servizi di interesse pubblico generale (130.324 mq), di cui almeno il 40% lasciata a verde (52.129 mq). Nella rimanente parte la slp insediabile è calcolata a partire dall'indice di 0,7 mq/mq, diviso in 0,35 mq/mq da destinare a funzioni urbane libere (edilizia privata, terziario, commerciale) e 0,35 mq/mq a Edilizia Residenziale Sociale.

L'attenzione dedicata al tema della progettazione di *social housing* rappresenta un fattore strategico. Come illustrano alcuni studi, infatti, la realtà milanese si caratterizza per la presenza di una grande mole di vani invenduti nell'ambito dell'edilizia libera (si parla di un'offerta di circa 180.000 vani rispetto a una richiesta di soli 80.000) a fronte di una crescente richiesta di edilizia sociale, ambito in cui rimane una domanda insoddisfatta di circa 90.000 vani. Si tratta di dati riferiti al periodo 2002-2008, che sono andati sistematicamente crescendo nel periodo successivo. A oggi si parla di una domanda insoddisfatta di circa 140.000 vani nell'ambito dell'edilizia sociale. La possibilità di coniugare la ricerca della qualità architettonica con l'utilizzo di soluzioni economiche costituisce quindi una sfida imprescindibile.

Da ultimo, è doveroso sottolineare che il più che soddisfacente risultato raggiunto è anche dovuto al generoso impegno degli assistenti: Fabrizio Arcoini, Federico Balestrini, Giovanni Castaldo, Carla Iurilli, Fabrizio Leonforte, Martino Mocchi, Laura Pellegrini.

Progetti di:

Acerbi Francesca, Alampi Fabio, Alleghetti Greta, Ambrosi Francesca, Andreoni Greta, Benedetti Giulia, Bonadiman Laura, Bonizzoni Giulia, Bormolini Brian, Canali Elena, Carretti Elisa, Casalini Giovanni, Colombo Andrea, Cremonesi Andrea, Curatolo Irene, Deibis Laureana, Florio Michela, Fortis Alex, Giraldo Sebastien, Huerto Cardenas Harold Enrique, Iavarazzo Andrea, Luppi Tiziano, Matondo Hervé, Orlando Serena, Piacentini Alessandro, Pierani Giorgia, Pirola Marta, Rota Marco, Rovo Federica, Salierno Stefano, Sangaletti Maria, Santantonio Andrea, Santonastaso Luca, Scarnati Carolina, Serighelli Dimitri, Serra Lorenzo, Suardi Giulia Laura, Trevisani Giulia, Zacchino Luca, Zanetti Filippo, Zonco Francesca.

PROGETTO 1 – RICOSTRUIRE IL TESSUTO

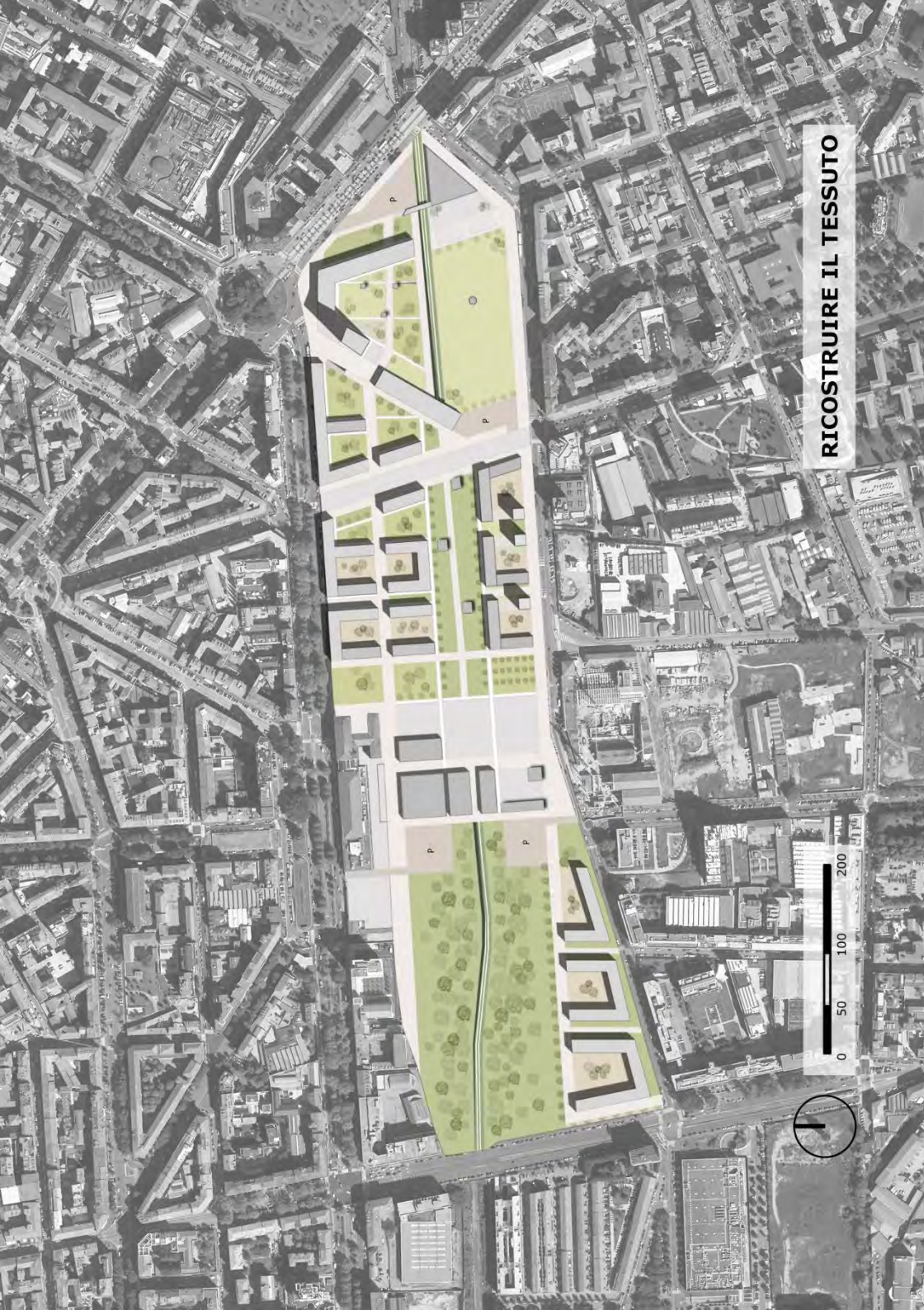
Canali Elena, Carretti Elisa, Huerto Cardenas Harold Enrique, Zanetti Filippo

Il progetto concentra la maggiore mole insediativa nella zona di piazzale Lodi, con l'obiettivo di rafforzare questo importante snodo urbano rafforzando l'integrazione tra i sistemi del trasporto pubblico. Il tracciato ferroviario è interrato nella parte centrale, rimanendo invece un segno identificabile nelle zone a est e a ovest. Nell'area più a sud, verso piazzale Lodi, si prevede l'insediamento di un grande parco, caratterizzato da un *landmark* in grado di dare un'immagine di grande riconoscibilità all'area.

Il comparto centrale, che fronteggia la Fondazione Prada, ha un carattere più aperto, caratterizzato da una piazza che ospita funzioni pubbliche, consentendo al contempo un attraversamento tra i comparti nord-sud. Il settore più a est è destinato prevalentemente a un parco di carattere più boschivo, fiancheggiato da edifici in linea che ricompongono il fronte strada.

La torre residenziale, che raggiunge un'altezza di 110 m, si compone di una struttura portante puntuale, un nucleo e solai a piastra bidirezionale in calcestruzzo armato. Le unità immobiliari si distribuiscono, secondo differenti tagli, attorno al nucleo centrale. I tamponamenti sono in blocchi Ytong, che abbinano leggerezza a una bassa trasmittanza termica. L'involucro prevede su tre lati delle facciate ventilate, con rivestimento esterno in pietra alleggerita. Il quarto prospetto è rivestito invece in pannelli metallici traforati. Il sistema di riscaldamento impiega pannelli radianti a pavimento, abbinati a una pompa di calore acqua-acqua e deumidificatore. Per le funzioni commerciali collocate al piano terra è previsto l'impiego di un recuperatore di calore. In copertura sono presenti 155 moduli fotovoltaici, che garantiscono la copertura del 60% dei consumi energetici.

RICOSTRUIRE IL TESSUTO



PROGETTO 2 – MITIGARE IL PIANO DEL FERRO

Rovo Federica, Santonastaso Luca, Scarnati Carolina, Serighelli Dimitri

La strategia d'intervento si concentra sulla ricerca di un sistema di relazioni con l'intorno, che possa conferire al progetto un carattere urbano. Si è scelto di enfatizzare la cesura dei tracciati ferroviari attraverso un percorso ciclo pedonale est-ovest, sviluppando un sistema che, da elemento separatore, diventi elemento di connessione.

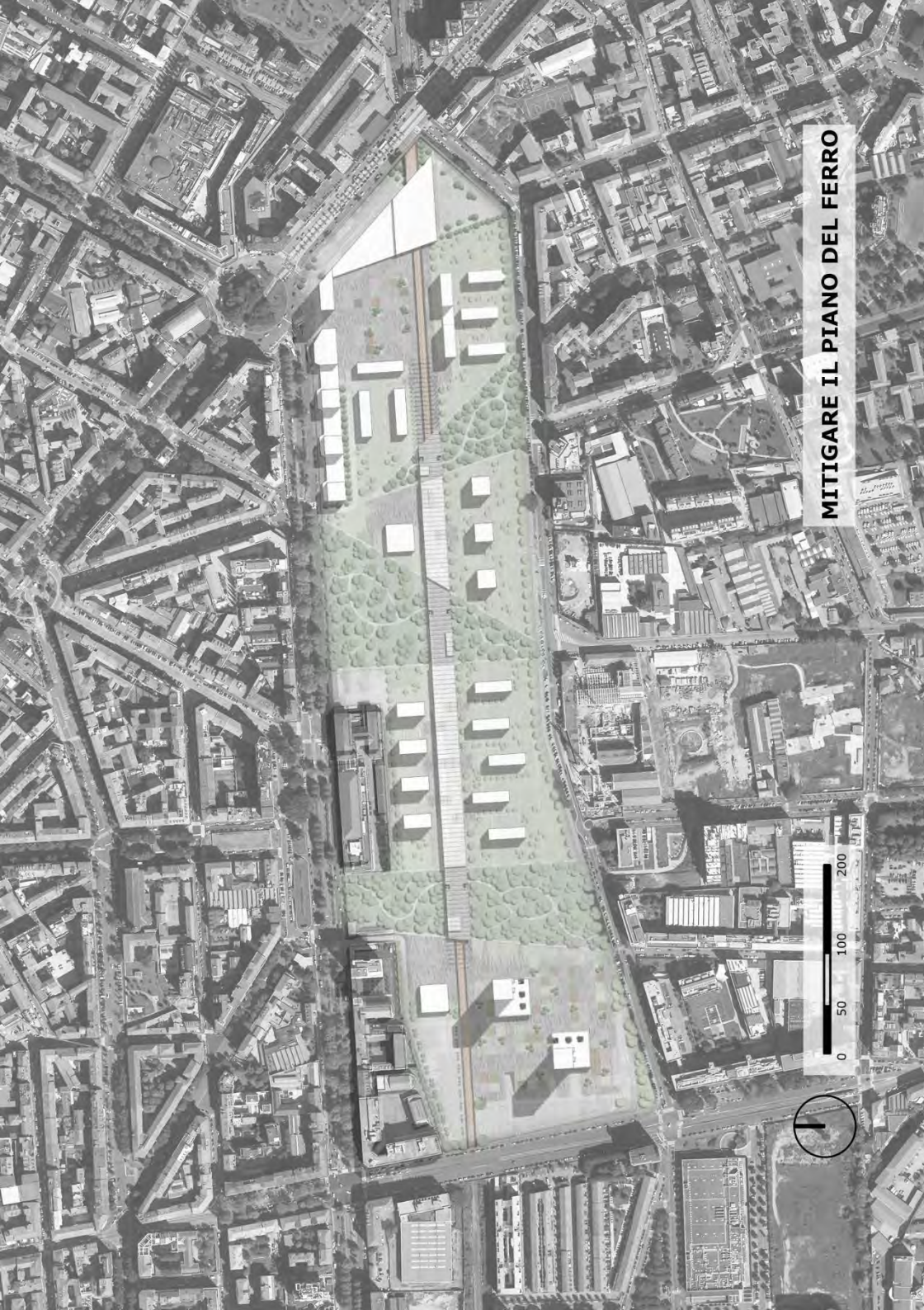
I poli principali sono rappresentati da due piazze: l'una collocata nei pressi di piazzale Lodi, che ospita il nuovo edificio della stazione e le strutture destinate al terziario, e l'altra, situata all'estremità opposta del comparto, dove si collocano le due torri residenziali. Lungo il percorso si articola un *mix* di alloggi di edilizia sociale, terziario e attività di interesse pubblico.

La relazione nord-sud è ottenuta tramite dei tagli verdi integrati a tre piastre sollevate, posizionate in corrispondenza della ferrovia, che ne permettono l'attraversamento. Tra i parchi urbani si collocano le zone edificate, caratterizzate dalla presenza di verde e zone alberate. Tipologicamente l'intervento è definito da edifici a stecca e a torre, con un'altezza e una distanza tali da ridurre al minimo l'ombreggiamento.

Il polo sud-ovest è caratterizzato dalla presenza di due torri di 79 m, composte da 21 piani fuori terra – di cui 2 di basamento (1 a doppia altezza) – e 2 interrati. Il basamento e il primo piano hanno funzioni pubbliche, mentre gli altri residenziali. Il nucleo portante è posizionato al centro della torre e lungo il perimetro con appoggi puntuali in Cls armato.

Dal punto di vista impiantistico la torre è caratterizzata da un sistema di generazione a pompa di calore acqua-acqua che svolge le funzioni di caldaia e di condizionatore, utilizzato congiuntamente a pannelli radianti a pavimento.

MITTIGARE IL PIANO DEL FERRO



PROGETTO 3 – UN NUOVO ASSE PROSPETTICO

Colombo Andrea, Luppi Tiziano, Piacentini Alessandro, Pirola Marta

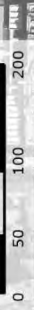
La matrice di ordinamento del *masterplan* si fonda su due assi principali: uno longitudinale, che collega il punto di accesso e di uscita della rete ferroviaria, e uno trasversale, costituito dal prolungamento dell'asse stradale di viale Isonzo. Un'ulteriore suddivisione è effettuata tramite il prolungamento delle vie stradali intersecanti l'area, in un'operazione di ricucitura del tessuto urbano. La progettazione delle aree aperte punta a favorire una presenza diffusa del verde, valorizzando le zone critiche e favorendo le relazioni sociali e le attività all'aperto. L'asse longitudinale è caratterizzato dalla presenza del tracciato ferroviario, ribassato fino ad una quota di -6 metri, che riduce i disturbi mantenendo allo stesso tempo la percezione della ferrovia.

A ridosso di piazzale Lodi è stato collocato un complesso edilizio di alto valore architettonico, caratterizzato da un basamento contenente spazi commerciali, direzionali e di socializzazione, e da una torre residenziale alta 100 metri. All'intersezione tra i due assi principali è stata posizionata la nuova stazione ferroviaria, composta da un'area di attesa dei treni coperta dal piano di accesso alla struttura, provvisto di servizi commerciali e di intrattenimento.

Nella parte a est è stato collocato un parco caratterizzato da alcuni punti di attraversamento che ne permettono una migliore fruibilità. Gli assi principali dividono l'area in due macrosettori: uno settentrionale, costituito dal completamento della cortina edilizia esistente con edifici in linea. Uno meridionale, suddiviso nella parte occidentale, interessata dal recupero dell'edificio industriale e caratterizzata da edifici residenziali e sociali; quella centrale, con volumi commerciali e residenziali in linea e a torre; e quella orientale, in cui è presente un polo sportivo.



UN NUOVO ASSE PROSPETTICO



PROGETTO 4 – UNA GRIGLIA ORDINATRICE

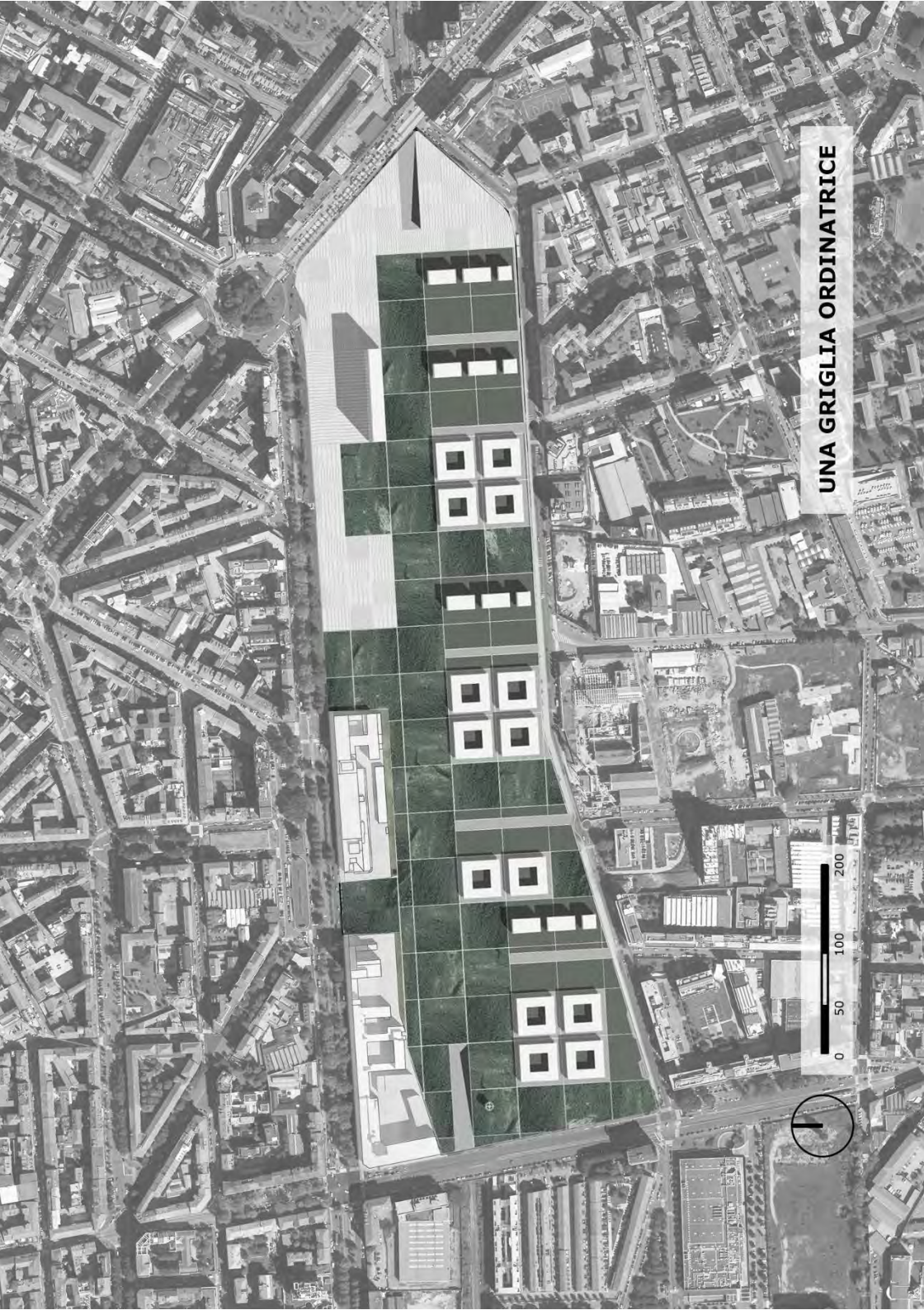
Alampi Fabio, Alleghetti Greta, Ambrosi Francesca, Benedetti Giulia

“Un nuovo modulo per Porta Romana” è un progetto che si basa sul principio ordinatore più antico: la griglia ortogonale. Nonostante possa sembrare anacronistico o addirittura utopico è un sistema senza tempo e ideale per la sua capacità di risolvere questioni urbane anche di grande complessità.

Il progetto prevede l'interramento del tratto di ferrovia all'interno dell'area. I moduli contigui all'asse longitudinale prendono la forma di parco urbano lineare, uno spazio aperto consapevole del sistema di viali alberati che caratterizza l'area. In corrispondenza di piazzale Lodi i moduli si trasformano in piazza urbana per poi estrudersi in una torre per uffici. Con 19 piani e un'altezza di 100 metri, è l'edificio più alto del progetto. Il prospetto ne rivela la struttura portante, incentrata sull'uso di travi reticolari e solai appesi, mentre i piani interrati ospitano la nuova stazione di Porta Romana.

I moduli della parte inferiore dell'area diventano strade interne, prolungamento delle esistenti, sulle quali affacciano i moduli dedicati a Edilizia Residenziale Sociale, edifici cluster alti 4 piani, e i moduli per l'edilizia privata, torri residenziali e commerciali alte 8 piani. Le due tipologie hanno una struttura portante in cemento armato e parcheggi interrati. Questi moduli sono intervallati da moduli di verde, espansione del grande asse verde centrale.

La tipologia cluster, la più critica dal punto di vista della prestazione ambientale a causa di un elevato rapporto superficie disperdente e volume, è stata studiata sotto il profilo energetico. Un'accurata scelta dei materiali, lo studio degli orientamenti e degli ombreggiamenti ha permesso di raggiungere una configurazione architettonica a basso consumo energetico, di cui ben il 96% è coperto dall'impianto fotovoltaico previsto.



UNA GRIGLIA ORDINATRICE



PROGETTO 5 – UNA DIRETTRICE DIAGONALE

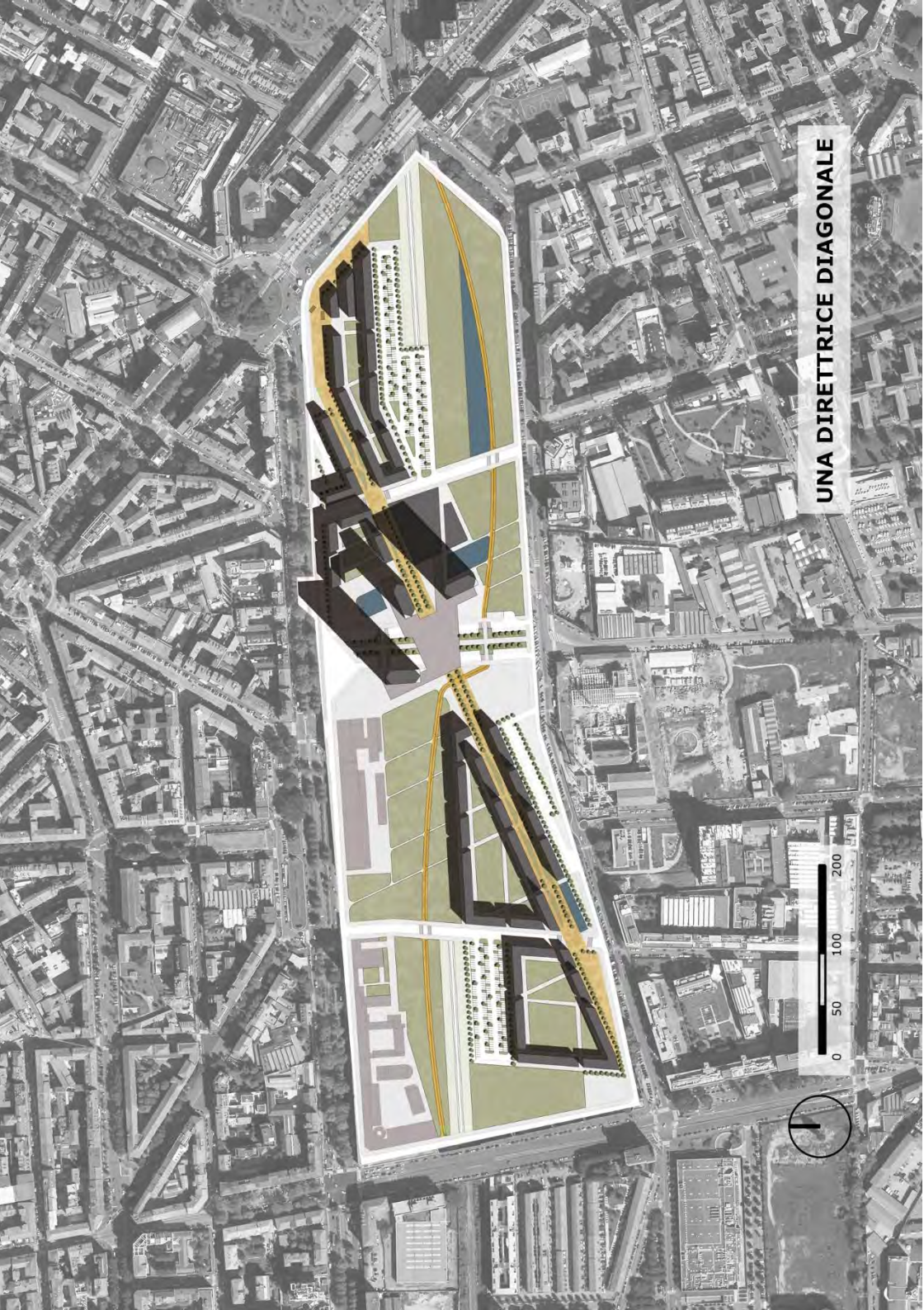
Deibis Laureana, Giraldo Sebastien, Orlando Serena, Pierani Giorgia

L'intervento si caratterizza per la costituzione di un grande asse di circa venti metri di larghezza che taglia trasversalmente (da nord-est a sud-ovest) tutta l'area, permettendo il collegamento tra piazzale Lodi e la via Ripamonti. Questo segno conferisce grande riconoscibilità percettiva e fisica al progetto, rappresentando anche l'orientamento dell'edificato che sorge ai suoi margini. Il percorso che si ottiene ha quindi lo scopo di collegare polarità esistenti con aree meno attive, integrando al suo interno un sistema di spazi pubblici e di piazze. Il limite fisico costituito dalla ferrovia viene quindi interrato nella parte centrale, per permettere la realizzazione di tale nuova infrastruttura e dei nuovi viali che consentono l'attraversamento anche carrabile dell'area.

L'edificato si dispone lungo l'asse e lo conforma: i nuovi quartieri all'interno dello scalo si dipanano da un centro più pubblico, ove si collocano gli edifici a torre e gli spazi commerciali e direzionali, verso l'esterno, con edifici sempre più bassi (da venti piani in prossimità del centro si passa a edifici di quattro piani ai margini) che ospitano gli stabili residenziali. Al centro, in prossimità della parte più pubblica, si colloca, oltre che gli edifici a torre e gli spazi commerciali, la nuova Stazione Ferroviaria di Porta Romana.

Grande importanza è riservata al trattamento del verde, che viene collocato in maniera diffusa all'interno di tutta l'area, concentrandosi in due grandi parchi urbani in grado di stabilire una relazione con i giardini esistenti.

Le tre torri trapezoidali sono collegate da una piattaforma calpestable, che contiene al suo interno i primi piani degli edifici, a uso commerciale. I piani superiori contengono le residenze, mentre all'ultimo piano, come coronamento, è prevista una palestra a doppia altezza.



UNA DIRETTRICE DIAGONALE



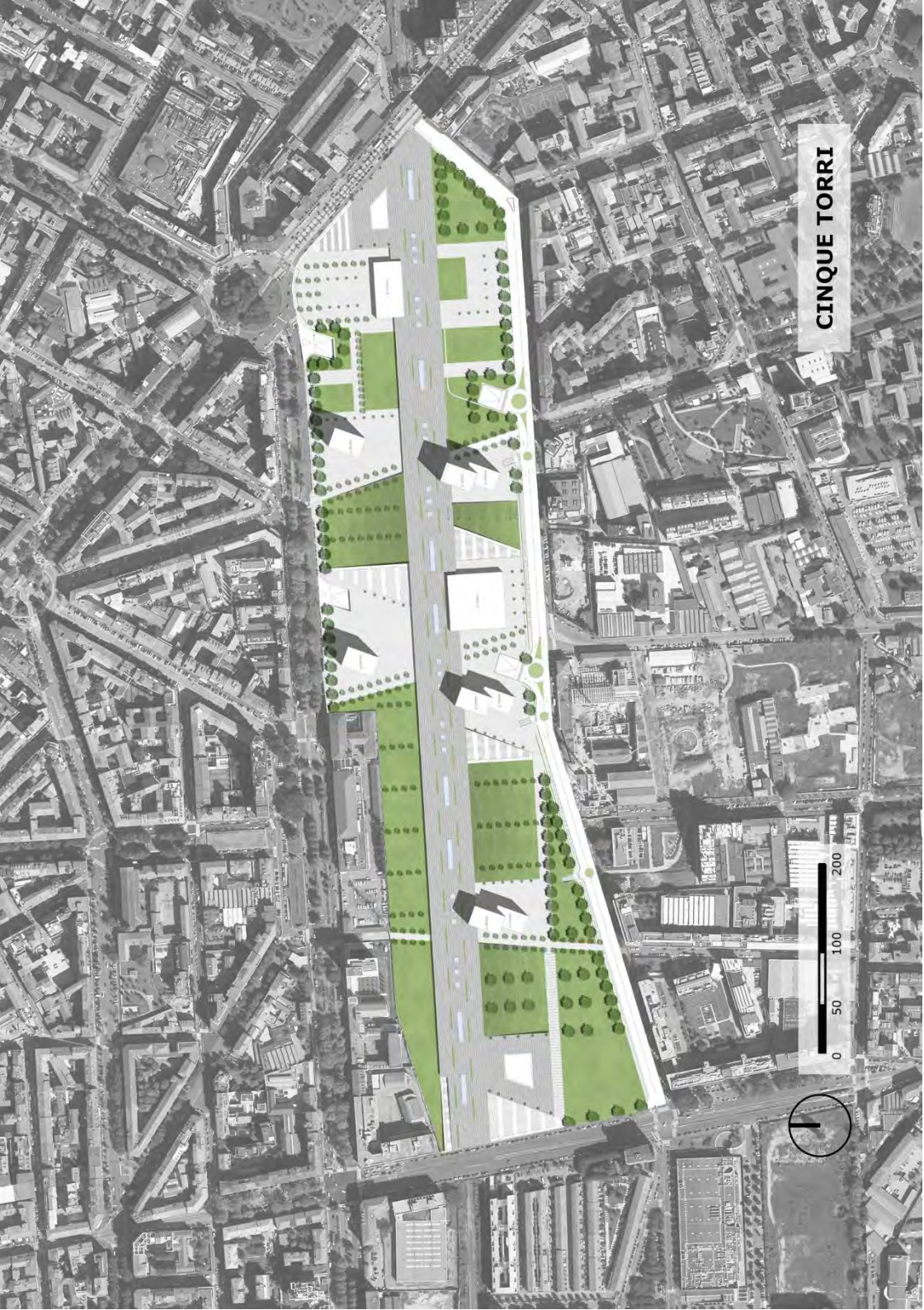
PROGETTO 6 – CINQUE TORRI

Andreoni Greta, Cremonesi Andrea, Florio Michela, Iavarazzo Andrea

La strategia progettuale parte dalla decisione di non interrare la ferrovia, che viene invece coperta da una piastra alta 6,40m che funge da collegamento longitudinale per tutta l'area. Il camminamento sopra alla piastra è attrezzato con fasce verdi, sedute e lucernari che permettono di mantenere un contatto con la ferrovia sottostante. Lungo il perimetro, al piano terra, sono ubicati dei locali con funzione commerciale. La stazione è ricollocata a est dell'area di progetto e si innesta nella piastra. Tale peculiarità caratterizza anche l'auditorium, collocato di fronte al complesso della Fondazione Prada. La presenza del verde è distribuita lungo tutto il lotto e presenta elementi di risalita che permettono l'accesso alla piastra.

La funzione residenziale si concentra in cinque edifici di due diverse tipologie. Le due torri a nord, alte 66m e di forma rettangolare, ospitano 84 appartamenti ciascuna, mentre a sud vi sono tre torri composte da due corpi sfalsati in altezza che si intersecano: due di esse sono composte da un corpo di 60m e uno di 50m (136 appartamenti ciascuna), la restante da uno di 80m e uno di 70m (197 appartamenti). Quest'ultimo edificio, che si interseca ed entra in relazione con la piastra, è stato oggetto di approfondimento. Esso è orientato in direzione nord est-sud ovest in modo da riprendere le direttrici del contesto e a garantire a tutti gli appartamenti un doppio affaccio. La torre presenta due accessi: uno al piano terra, dove si colloca l'atrio e la residenza del custode e uno al livello della piastra, che ospita una caffetteria e l'ingresso. La copertura piana ospita l'impianto fotovoltaico. L'edificio è costituito da due corpi rettangolari di 35x20m e a livello strutturale è composto da un nucleo centrale e da elementi puntiformi lungo il perimetro.

CINQUE TORRI



0 50 100 200 METRI



PROGETTO 7 – UNA PORTA URBANA PRIMA DEL PARCO SUD

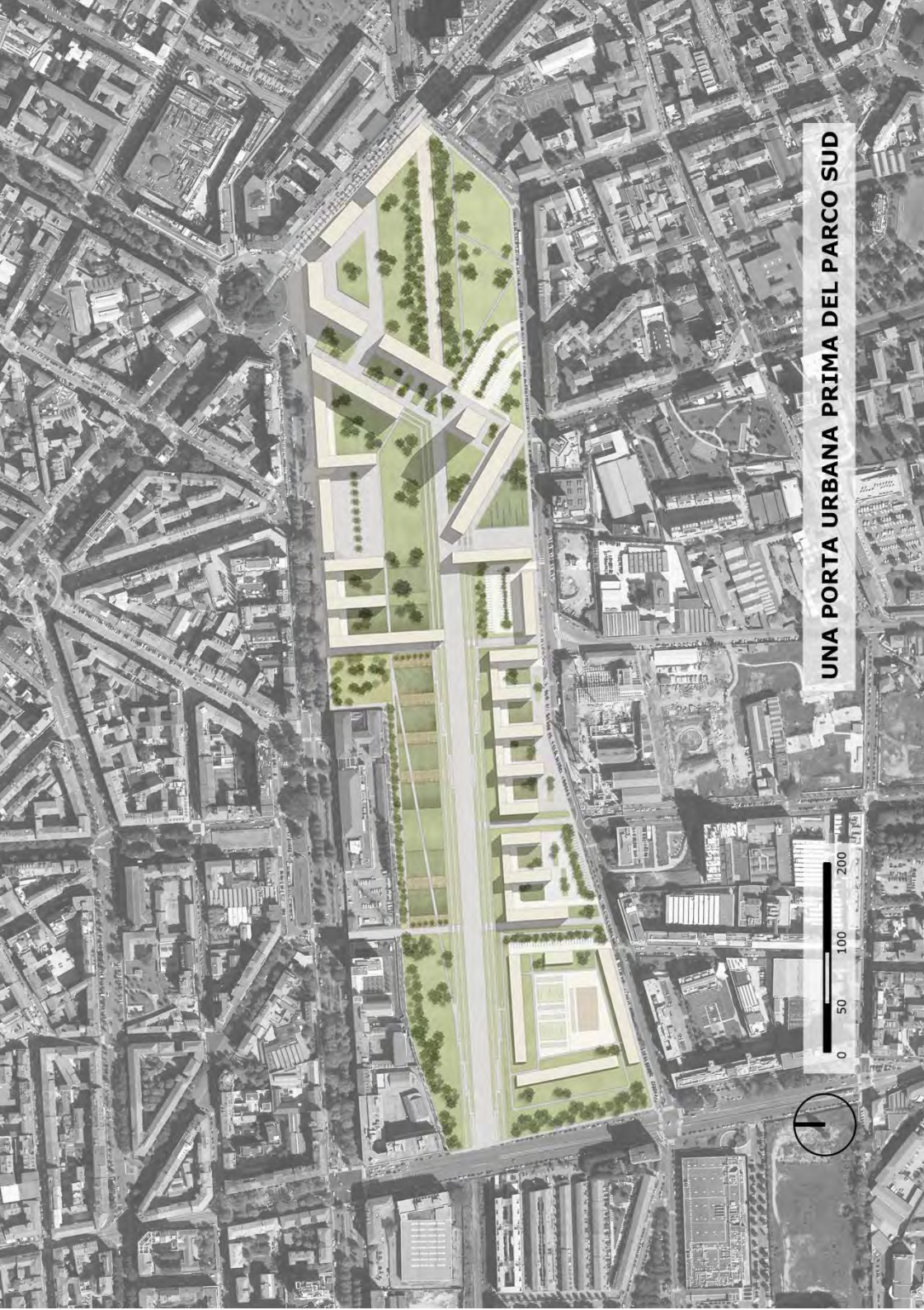
Acerbi Francesca, Bonadiman Laura, Salierno Stefano, Sangaletti Maria

Il progetto si pone l'obiettivo di rispondere alla crescente necessità di spazi verdi, luoghi per l'incontro, per la cultura e nuove connessioni tra due parti di città ancora separate. L'intervento si presenta come una ricucitura urbana attraverso la copertura della linea ferroviaria, trasformata in un percorso sopraelevato che si estende per tutta la lunghezza dell'area, rendendola vivibile e permeabile. Il progetto diviene momento di relazione tra le sue parti e quelle limitrofe, una nuova porta verde che precede quella del Parco Sud.

Gli edifici riprendono la tipologia della corte aperta, che comunica a nord con la città ottocentesca e si apre verso un nuovo sviluppo nella parte a sud. La tipologia abitativa tradizionalmente diffusa a Milano è rinnovata e articolata tramite l'abbassamento dei corpi di giunzione fra i vari edifici.

Il *masterplan* ospita un centro sportivo nel limite sud, una spina di residenze sui bordi della sopraelevata, un articolato polo terziario e diffusi spazi commerciali al piano terra. La parte che si affaccia su piazzale Lodi prende a riferimento la direttrice di viale Umbria e snerva gli edifici prolungando l'asse stradale culminante nella torre, simbolo dell'intero progetto. Lungo tale percorso si posiziona la nuova stazione ferroviaria. In questa parte sono ospitati edifici a uso terziario e una Biblioteca, alla base della torre.

L'edificio possiede consumi valutati 13 kWh/anno per riscaldamento e a 15 kWh/anno per raffrescamento. La struttura è in calcestruzzo armato puntiforme con solai a piastra bidirezionale, sviluppandosi verso l'alto per circa 90 m (23 piani) e culminando con una copertura in gran parte adibita a terrazza comune.



UNA PORTA URBANA PRIMA DEL PARCO SUD



PROGETTO 8 – UNA PIASTRA DI CONNESSIONE

Suardi Giulia Laura, Trevisani Giulia, Zonco Francesca

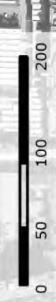
Il progetto ipotizza un arretramento del fronte di piazzale Lodi e l'inserimento di un edificio a ponte che permette di raggiungere la stazione ferroviaria – ricollocata all'interno dell'area – per consentire l'apertura e la comunicazione del sito con l'ambito urbano.

L'area è divisa longitudinalmente dalla presenza della ferrovia: il tema del superamento di tale limite ha portato a prevedere un abbassamento dei binari di -2.00m e un nuovo suolo che si raccorda a est con corso Lodi a quota +5m, diventando il basamento per una zona residenziale libera composta da tre torri alte circa 75m. Lungo i binari si sviluppa un parco che comprende verde sportivo, orti urbani e verde boschivo. L'intervento prevede, oltre all'inserimento di edifici commerciali e terziari, la costruzione di servizi pubblici quali una biblioteca, uno spazio polifunzionale e un teatro all'aperto.

Le torri presentano 23 piani di cui uno interrato: i primi due livelli ospitano parzialmente funzioni pubbliche che permettono agli edifici di relazionarsi con lo spazio pubblico che le circonda. Il basamento è adibito ad attività commerciali. Gli edifici alti sono stati concepiti come organismi complessi dati dall'aggregazione di volumi con altezze differenti, accentuata da sfalsamenti dovuti ad arretramenti ed estrusioni. Tale scelta ha consentito di guadagnare una maggiore esposizione solare. I volumi presentano logge a doppia e tripla altezza con destinazione pubblica, localizzate puntualmente lungo il prospetto. Ciascun appartamento è dotato di una terrazza privata. A seguito di considerazioni sulle dispersioni termiche, lo studio dei piani tipo ha connotato il prospetto nord in cui le aperture sono più contenute. Il piano della copertura ospita l'impianto fotovoltaico.



UNA PIASTRA DI CONNESSIONE



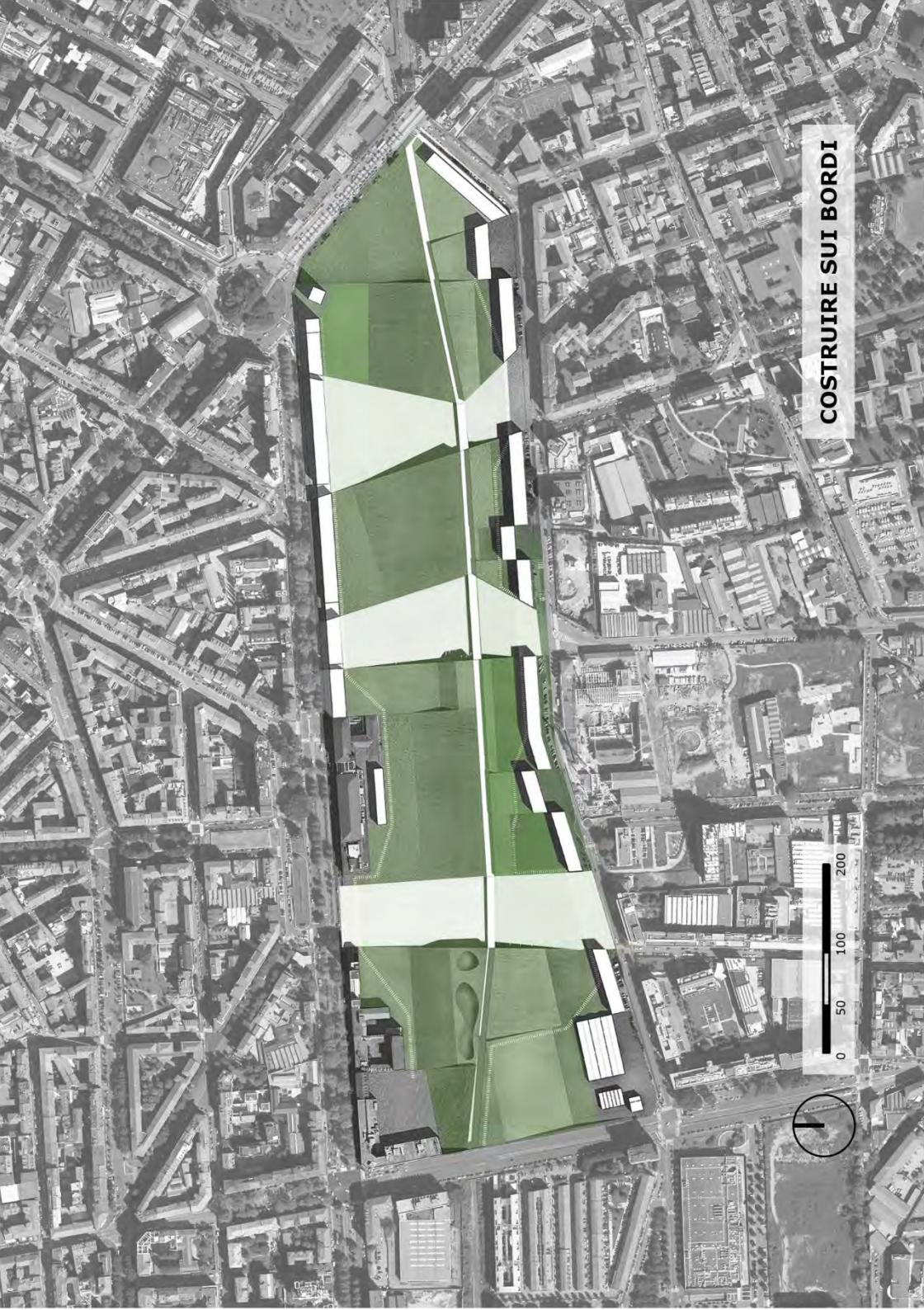
PROGETTO 9 – COSTRUIRE SUI BORDI

Casalini Giovanni, Curatolo Irene, Fortis Alex, Zacchino Luca

Il progetto si caratterizza per la presenza di due lunghi edifici in linea (di 15 metri di larghezza) che delimitano lo scalo a nord e a sud. La base di tali edifici contiene funzioni collettive, che svolgono una mediazione tra la strada e il parco. Il tracciato dei binari è visto come momento di incontro tra queste due fasce di edifici.

L'attraversamento trasversale nord/sud è garantito da tre larghe piazze che scendono sotto la ferrovia, connettendo le due parti di città. Due edifici a torre sono stati posti come testa di tutto il sistema: mentre i lunghi edifici lineari seguono il margine dell'area, le torri (di 81 m) si scostano, ruotando di circa 45 gradi, andando a formare un vero e proprio portale d'accesso a tutto il parco, ponendosi come *landmark* per l'intero progetto.

La torre ruotata ha una base di 15x15 m e un'altezza di 23 piani. L'unica funzione presente è quella residenziale, distribuita in 39 appartamenti, divisi in 13 tipologie abitative. Le proporzioni dell'edificio sono volutamente non mantenute, per dare ad esso una snellezza e una verticalità che la facciano spiccare nonostante le dimensioni contenute. Per mantenere una base quadrata si è utilizzata una struttura in pareti perimetrali portanti con la sola presenza di tre pilastri centrali. Grazie ai muri strutturali in calcestruzzo armato si è potuto porre il corpo scala e ascensori nello spigolo a nord, che appare quindi del tutto privo di aperture. La torre si delinea dunque come un blocco monolitico scavato nelle aperture finestrate e nelle logge, il cui unico materiale è il calcestruzzo, che viene portato fino in facciata. Il piano terra ospita la portineria, la sala comune e un'officina per la riparazione di biciclette, mentre l'ultimo piano è una terrazza comune.



COSTRUIRE SUI BORDI



PROGETTO 10 – IL VERDE DIFFUSO

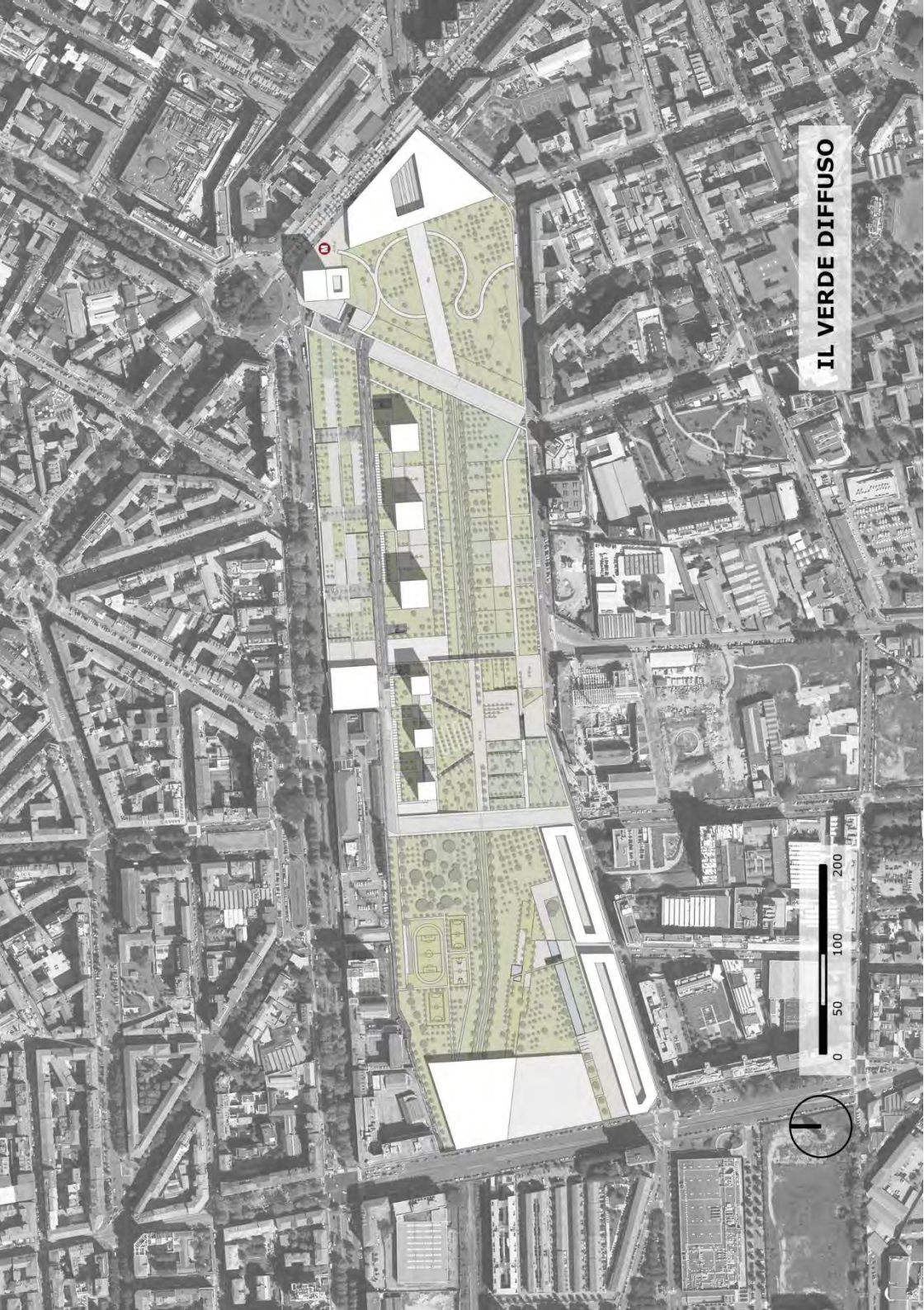
Bonizzoni Giulia, Rota Marco, Serra Lorenzo

Il *masterplan* è concepito con l'intenzione di mantenere evidente il tracciato della ferrovia, testimonianza della precedente vocazione industriale del luogo, valorizzato grazie all'insediamento di spazi verdi destinati a parco ed edifici che seguono il suo sviluppo lineare. Agli estremi dell'area sono collocati due grandi poli sopraelevati, che comprendono la nuova stazione ferroviaria (verso piazzale Lodi), e a ovest il nuovo polo sportivo con annesso il parco dello sport.

Il sedime dei binari è mantenuto alla quota attuale, mitigato da due lembi di suolo che alzandosi "scavalcano" la ferrovia favorendo una continuità tra la città consolidata e il tessuto industriale più diffuso e rarefatto che caratterizza l'ambito a sud.

Tra questi due poli è stato previsto un vasto sistema di parchi e di edifici puntuali a torre in grado di ospitare le funzioni residenziali. Il sistema dei parchi è piuttosto articolato, includendo i seguenti elementi: il Parco dello sport (a ovest), interamente dedicato allo sport con percorsi vita, campi da calcio, calcetto, tennis e basket; il Parco della Fondazione Prada, caratterizzato da scalinate e terrazze che affacciano direttamente sul nuovo ambito della Fondazione, salendo fino a un'altezza di 9.0 m per garantire lo scavalco della ferrovia; il Parco lineare (a sud), attraversato da un percorso ciclo-pedonale con spazi destinati all'interazione e aree per il relax o per il gioco; il Parco modulare (a nord), caratterizzato da muri di altezza variabile che, oltre a ridisegnare il fronte stradale, individuano una successione di "stanze" aperte multifunzionali; il Parco all'inglese (a est), dal disegno morbido che asseconda il dislivello con dei percorsi usufruibili da tutti.

IL VERDE DIFFUSO



PROGETTO 11 – UNA PROMENADE SULLA FERROVIA

Bormolini Brian, Matondo Hervé, Santantonio Andrea

Il *masterplan* parte dal presupposto di rispettare l'identità dall'area mantenendo il sedime della ferrovia, che viene coperta da una struttura che non ne modifica le quote esistenti, dando vita a una *promenade* architettonica pensile, la cui quota permette di ammirare lo *skyline* della città passeggiando come sopra un ponte. Tale superficie lineare estesa longitudinalmente si piega generando episodi unici serviti da spazi pubblici, che comprendono la nuova stazione ferroviaria ricollocata a pochi passi da piazzale Lodi e un luogo di aggregazione multifunzionale che include una palestra con campetti sportivi, una biblioteca-mediateca, spazi di *coworking*, un bar-caffetteria e un ristorante con terrazza collegata alla *promenade* (a quota +6m). Un'ampia piazza ribassata (a quota - 6 m), in parte coperta, completa l'offerta dei servizi pubblici, accogliendo esposizioni ed eventi come mercati temporanei.

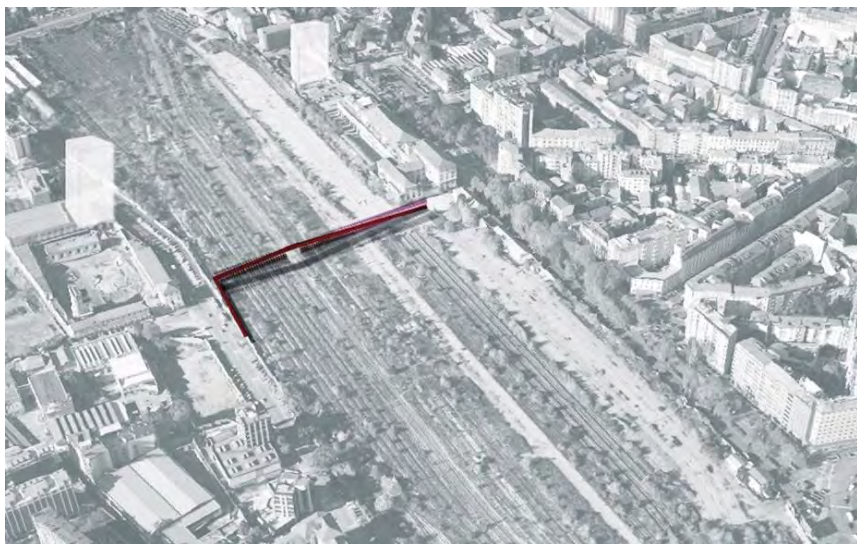
I volumi dell'edificato sono disposti al bordo dell'area e si concentrano in edifici che vanno dai tre ai sette piani, orientati in modo da garantire la permeabilità visiva dell'area e allo stesso tempo un buon soleggiamento agli appartamenti. L'approfondimento architettonico si è concentrato su un edificio residenziale di 30 piani fuori terra, orientato secondo l'asse di viale Umbria e ortogonalmente a corso Lodi, ai quali chiude la prospettiva fungendo da *landmark* a scala urbana. La pianta presenta una forma rettangolare, costituita da due vani scala che distribuiscono alloggi *simplex* e *duplex* dotati di balconi in corrispondenza delle zone giorno. Al piano terra un doppio portico guida verso la hall d'ingresso su entrambi i lati, dando vita a spazi commerciali ombreggiati da una pensilina.



UNA PROMENADE SULLA FERROVIA



5. UNO SGUARDO DAL PONTE



“Uno sguardo dal ponte” è il titolo di una proposta elaborata da un gruppo di progettisti – *F. Schiaffonati, E. Mussinelli, A. Majocchi, A. Tartaglia, M. Gambaro, G. Castaldo, M. Mocchi, A. Granato, R. Riva* – con riferimento alla problematica degli usi temporanei per l'ex scalo di Porta Romana in attesa di trasformazione. Partendo dalla constatazione della complessità e dell'ampiezza che caratterizza questi interventi, che prefigurano di conseguenza dei tempi medio-lunghi per la conclusione del processo, si è fatta strada l'idea di sviluppare delle proposte per un uso transitorio totale o parziale dei sedimi. In linea con altre esperienze internazionali, infatti, è possibile notare come tali iniziative possano non solo contrastare e arginare i vari fenomeni di degrado dovuti all'abbandono, le situazioni di insicurezza che si creano, il disagio e il danno ambientale che ne conseguono, ma anche rappresentare dei primi importanti episodi in vista di una riappropriazione delle aree da parte del pubblico.

Anche sugli Scali ferroviari milanesi sono state avviate con successo alcune parziali sperimentazioni – in concomitanza con la manifestazione di Expo – poi proseguite a singhiozzo e senza una più ampia strategia. Si tratta quindi di una tematica attuale, di indubbia aspettativa sociale, che può incontrare il gradimento della popolazione e l’interesse dei soggetti istituzionali coinvolti.

“Uno sguardo dal ponte” rappresenta la proposta di una passerella temporanea ciclopedonale che connette le zone a sud dello scalo, dove sorge la Fondazione Prada, con l’area di piazza Trento, superando la drastica cesura attuale e avviando di conseguenza una prima identificazione di un progetto unitario per il settore. Un ponte per stabilire un nesso tra le identità urbane presenti e le potenzialità future della complessiva trasformazione dello scalo. Si tratta quindi di un progetto allusivo ed emblematico, ma anche molto concreto e fattibile in termini sia tecnici che economici: il gruppo di progettazione ha infatti corredato gli elaborati grafici con stime e analisi che ne rendono possibile una valutazione della fattibilità.

Il progetto è stato presentato in più sedi e portato all’attenzione di *opinion leader*, decisori pubblici e privati, ricevendo un buon accoglimento in termini di consenso. In particolare la proposta è stata discussa nell’ambito dell’incontro tenutosi il 29 aprile 2016 presso la Libreria Open, che ha coinvolto Alessandra Bazani, Adriano De Maio, Giorgio Goggi, Arturo Majocchi, Elena Mussinelli e Fabrizio Schiaffonati. Successivamente è stata al centro del dibattito svoltosi il 22 settembre 2016 presso la sala consigliare del Municipio 5, a cui hanno partecipato tra gli altri gli assessori del Comune di Milano Pierfrancesco Maran e Lorenzo Lipparini, Alessandro Bramati (presidente del Municipio 5), Renato Galliano (Progetto Lighthouse), Anna Di Gironimo (Beni Stabili Siiq), Paola Tessitore (FS Sistemi Urbani), Alessia Salerno (Fondazione Prada).

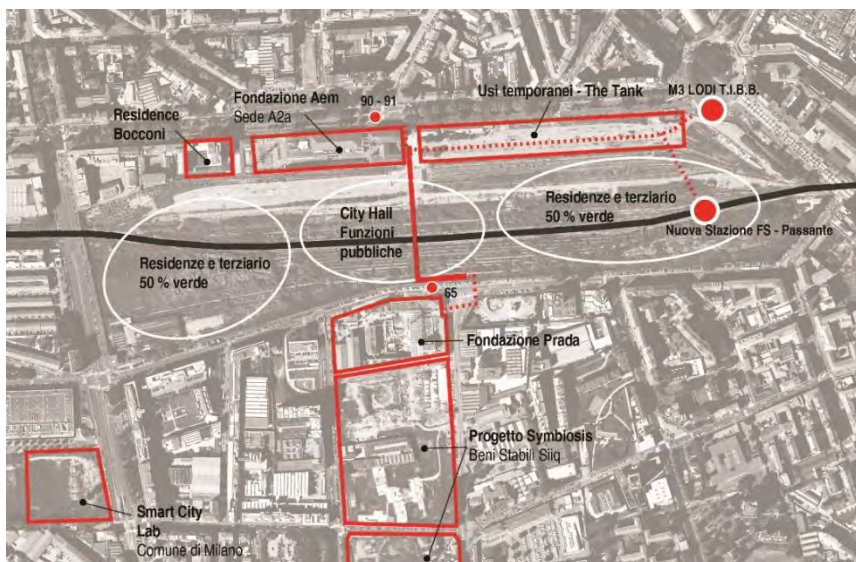
Collegare, unire e valorizzare

La proposta progettuale riguarda la realizzazione di un collegamento ciclopedonale all’interno dell’ex scalo ferroviario di Porta Romana a Milano. Tale collegamento in direzione nord-sud in posizione mediana (tra largo Isarco e piazza Trento – viale Isonzo) viene concepito come fattore primario per la valorizzazione dell’area dismessa. Infatti, “collegare” porzioni di città storicamente divise attivando nuove relazioni e connessioni tra le molteplici realtà limitrofe allo scalo (Fondazione Prada, Fondazione AEM e sede A2A, Residence Bocconi, Smart City Lab, TAG Talent Garden) può costituire il primo passo per la valorizzazione

dell'area. Unire parti di città significa avviare il percorso di trasformazione a costi e tempi ridotti, e in linea e coerenza con il processo di riqualificazione dello scalo di medio-lungo periodo. La realizzazione del ponte si inserisce all'interno di una più ampia strategia di trasformazione dell'area costituita da diverse fasi e differenti operatori coinvolti. Le azioni che si possono attuare fin da subito – come lo sono gli usi temporanei e come potrebbe essere la passerella temporanea – possono rappresentare soluzioni rapide ed economiche da sviluppare parallelamente e nelle prime fasi del processo (es. concorso per un *masterplan* complessivo). Questa modalità favorisce una trasformazione graduale, con una riappropriazione progressiva del grande vuoto urbano da parte della cittadinanza. Questa strategia di trasformazione flessibile e aperta a variazioni, con una precipua attenzione alla variabile temporale come determinante della sostenibilità economica dell'intervento e fondata su nuove modalità relazionali tra operatori pubblici, privati e cittadinanza, rappresenta lo sfondo della proposta. Sull'argomento il gruppo di lavoro è da tempo impegnato, attraverso ricerche e studi già condotti per aree ferroviarie e altri comparti dismessi, con tesi dottorali focalizzate sulla fattibilità economica di progetti complessi, nonché attraverso ricerche tuttora in corso attraverso la comparazione del contesto milanese con *best practice* internazionali.

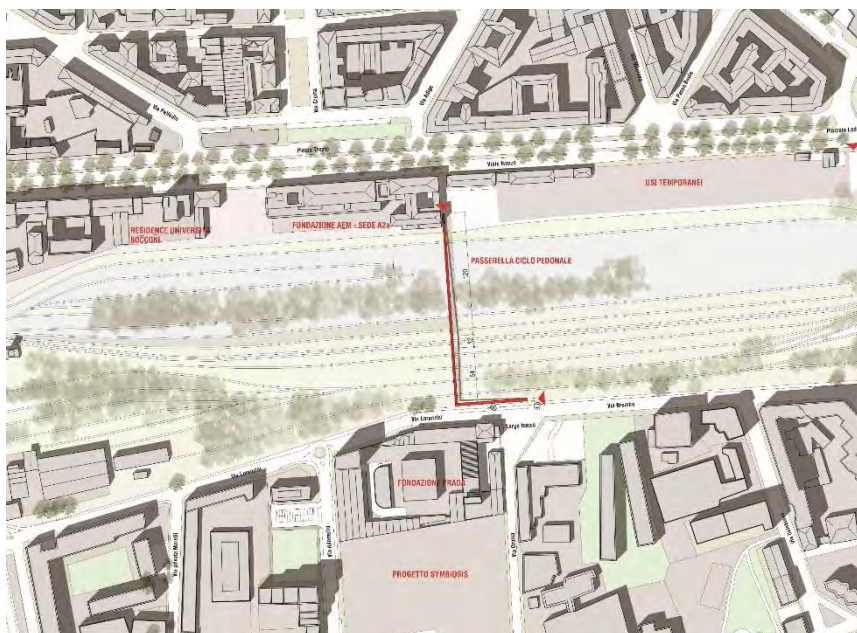
La realizzazione di una passerella ciclopedonale leggera temporanea si dimostra fattibile dal punto di vista economico grazie a un set di possibili forme di finanziamento, che spaziano dall'investimento diretto di alcuni stakeholder interessati, fino a forme di finanziamento innovative, come ad esempio e al momento in via del tutto ipotetica, potrebbe essere il *crowdfunding* civico. La realizzazione della passerella - con uno sviluppo lineare di circa 250 metri, comprendente di rampe - può essere concepita in forma modulare, scomponibile cioè in porzioni finanziabili da diversi operatori. In linea con esperienze europee, potrebbero partecipare quindi operatori privati, pubblici e singoli cittadini interessati a contribuire alla costruzione (*crowdfunding* civico).

L'intervento è caratterizzato anche da un elevato grado di sostenibilità ambientale, grazie all'impiego di materiali e componenti smontabili e riutilizzabili al termine del ciclo di vita utile della struttura. Alla base del *concept* quindi vi sono le nozioni di riciclo e riuso, concretizzate in una infrastruttura urbana temporanea.



La proposta risulta fattibile anche dal punto di vista tecnico in quanto le lavorazioni in situ potrebbero essere per la maggior parte a secco, con limitate realizzazioni fondazionali e di sostegno con l'impiego di gettate di calcestruzzi in opera; inoltre la fattibilità tecnica è sostenuta dal fatto che non appaiono necessarie opere di bonifica o di trattamento dei suoli preventivi. Il ponte, attraverso l'uso di rampe con pendenza al 5% garantisce accessibilità anche ai diversamente abili e ai ciclisti senza bisogno di ascensori. L'altezza raggiunta dalla passerella nel punto più alto (+7,20 m o +6,00 m) non intralcia il traffico ferroviario del Passante o dei treni merci e rispetta la normativa di riferimento. Si vuole anche sottolineare che, sebbene le caratteristiche salienti di questo progetto siano la temporaneità e la sostenibilità, non sono escludibili soluzioni di passerella maggiormente tradizionali.

L'obiettivo però di questa proposta – e forse l'elemento maggiormente innovativo – è quello di presentare una soluzione possibile di collegamento senza precludere la totale libertà di FS Sistemi Urbani per lo sviluppo futuro dell'area. In questo documento si presenta una proposta preliminare di intervento a cui dovranno seguire approfondimenti progettuali di maggior dettaglio.



Temporaneità ed effetti di lungo periodo

La variabile temporale sta acquisendo sempre maggiore rilievo nei processi di trasformazione e riqualificazione urbana. In particolare a valle della crisi economica, con una diminuzione di domanda di spazi residenziali, terziari e commerciali e con una minore capacità di investimento da parte di gruppi *real estate* nazionali e internazionali, è necessario domandarsi cosa fare delle aree vacanti in attesa di trasformazione. Questo contesto di ricerca di nuove modalità di parziale utilizzo delle aree prima dell'avvio dei lavori di trasformazione, rappresenta potenzialmente una notevole opportunità per il gruppo Ferrovie dello Stato per avviare nuove modalità di riqualificazione e di dimostrare lungimiranza e capacità di visione di lungo periodo. In effetti è quello che sta già facendo con l'avvio a Milano dell'esperienza degli usi temporanei. Esperienza di successo con importanti ricadute economiche e sociali per il gruppo e per la città, con il Mercato Metropolitano a Porta Genova, Uso Temporaneo Porta Romana a Porta Romana e altri usi a Farini; da questo scenario anche la prospettiva di redigere un Protocollo di Intesa con Comune di Milano per estendere tali usi temporanei per ulteriori periodi, oltre l'evento di Expo 2015.

La proposta progettuale di passerella ciclopedonale si inserisce in questo approccio, nella convinzione che l'attivazione di nuovi collegamenti tra realtà limitrofe e tra il sistema di trasporto pubblico, possa costituire un nuovo o innovativo passo in avanti verso un riuso graduale dello scalo. L'opportunità per il Gruppo Ferrovie dello Stato risiede in un due elementi: da un lato valorizzare i terreni a costi ridotti, per Ferrovie potrebbe essere a costo zero, attraverso una soluzione temporanea che però garantisce effetti positivi di lungo periodo, e dall'altro lato attribuire al Gruppo un'immagine positiva, anche in termini di visibilità mediatica, di una Società in grado di cogliere e valorizzare pratiche e progetti innovativi attenti agli aspetti di temporaneità, sostenibilità e partecipazione civica. Il ponte ciclopedonale, che potrebbe essere realizzato in pochi mesi e che potrebbe essere mantenuto per alcuni anni, non intralcerrebbe in alcun modo il processo di trasformazione dello scalo, né tanto meno alcun progetto di masterplan oggetto di concorso. Avrebbe in conclusione il vantaggio di accompagnare il processo di trasformazione nei primi anni di lavoro.

Tecnologie e materiali: sostenibilità, riciclo e riuso

La sostenibilità in architettura è un concetto primario, e in particolar modo in anni recenti con la crescente normativa per il contenimento del consumo energetico e la sempre maggior attenzione al ciclo di vita dei manufatti, dalla produzione delle singole componenti fino alla demolizione e conferimento in discarica dei materiali. La nozione di sostenibilità non è solo riferibile alla sfera ambientale, ma deve essere considerata anche nella sua accezione socio-economica: un manufatto edilizio o infrastrutturale può essere classificato come sostenibile se e solo se è capace di minimizzare il suo impatto ottimizzando anche il rapporto tra costi e risultati raggiunti. In altri termini, un buon progetto dovrebbe saper coniugare gli aspetti di contenimento di consumi energetici con quelli di un'attenta fattibilità economica, attraverso un coerente e bilanciato progetto architettonico e/o infrastrutturale, determinato da un preciso quadro esigenziale, di requisiti e prestazionale.

La proposta progettuale si vuole inserire in questa cornice di riferimento, attraverso l'idea di impiegare una struttura modulare prefabbricata in acciaio, componibile in opera, completamente smontabile a fine vita e riutilizzabile per altri impieghi. Il modello si ispira alle strutture reticolari tubolari dei ponteggi da costruzione (tipo tubi Innocenti) che attraverso diverse tipologie di giunti permet-

Fattibilità economica

Si sono prese in considerazione due tecnologie costruttive che consistono la prima in un sistema di elementi reticolari bi e tridimensionali in profilati di acciaio che potrebbero essere zincati o cor-ten.; la seconda consiste invece in un sistema strutturale modulare di tiranti e puntoni in ferro (carpenteria pesante, tipo “*pipe rack*”). La scelta fra i due sistemi costruttivi potrà avvenire solo dopo verifiche puntuali e studi per un progetto definitivo.

In questa sede si sono stimati i costi, pur di prima approssimazione, di una passerella e relativo raccordo lungo via Brembo/largo Isarco, da realizzarsi con una struttura reticolare, così come previsto negli schemi progettuali riportati. Ai fini di un semplice confronto fra le due tecnologie si è inoltre stimato il costo di massima della seconda soluzione, attraverso costi parametrici relativi a realizzazioni similari.

Inoltre per quanto riguarda la prima soluzione (struttura reticolare), si sono ipotizzate due soluzioni: quella con larghezza di 2,40m solo pedonale e l'altra con larghezza di 3,60 m per consentire in modo più agevole anche il passaggio ciclabile.

Pertanto sono state assunte le seguenti grandezze:

- il manufatto di attraversamento dello scalo ferroviario ha una lunghezza di 186,00 m, altezza 9,20 m, e larghezza di 2.40m o 3,60 m (in questo caso corrispondenti alla somma di 2,40 m per la pista ciclabile, e 1,20 m per il percorso pedonale).
- il manufatto a rampa lungo la via Brembo ha una lunghezza di 71,00 m, altezza media di 4,60 m e larghezza di 2.40 o 3,60 m.

Le larghezze di 2,40 o 3,60 m derivano dall'assemblaggio di 2 o 3 moduli profondi ciascuno 1,20 m, larghi 2,00 m e con un'altezza di riferimento di 2,00 m.

Si sono inoltre ipotizzate le seguenti opere a completamento della passerella pedonale o ciclopedonale:

- sottofondo e impalcato stradale di appoggio del sistema reticolare;
- plinti di fondazione degli elementi verticali portanti;
- impianto di illuminazione pubblica;
- impianto di videosorveglianza;
- recinzione di separazione della nuova struttura di collegamento dal rimanente scalo ferroviario.

Il costo complessivo stimato nelle due ipotesi di larghezza della passerella è pari rispettivamente a circa 1.000.000 e 1.140.000 €, di cui 430.000 o 570.000 € rappresentano l'ammontare della sola "passerella". I singoli costi sono: sottofondo e impalcato stradale e fondazioni 250.000 o 330.000 €, impianto di illuminazione e videosorveglianza 200.000 € invariato nei due casi, recinzione 370.000 € anch'essa invariata e infine struttura della passerella e della rampa 180.000 o 240.000 €.

Qualora si venisse alla determinazione di utilizzare il sistema costruttivo a carpenteria pesante i costi, utilizzando valori unitari a mq, della sola passerella con la rampa di via Brembo, entrambe larghe 2,40 m e complete di fondazioni e elementi portanti si aggirerebbero attorno ai 600.000 € a fronte dei 430.000 € del sistema reticolare. Il costo complessivo del collegamento, nella seconda ipotesi tecnologica, sarebbe pari a 600.000 € a cui aggiungere gli impianti di illuminazione e di videosorveglianza e i costi della recinzione per un totale complessivo di 1.170.000 €, rispetto ai 1.000.000 € della soluzione con analoghe caratteristiche dimensionali.

Entrambi i sistemi si caratterizzano come temporanei, ovvero potranno essere rimossi e possibilmente riutilizzati, anche se la normativa per i calcoli strutturali impone una durata del collegamento ciclopedonale, nelle due ipotesi, necessariamente di 50 anni.



Collana STUDI E PROGETTI

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

21. Giorgio Casoni, Daniele Fanzini, *I luoghi dell'innovazione. Complessità, management e progetto*, 2011.
22. Marta Ferretti, Tamara Taiocchi, *26 Km Bergamo - San Pellegrino Terme. Strategie e progetti per la riqualificazione della ferrovia della Valle Brembana*, 2012.
23. Giorgio Bezoari, Eduardo Salinas Chávez, Nancy Benítez Vázquez (a cura di), *San Isidro en el Valle de los Ingenios. Trinidad. Cuba*, 2013.
24. Elena Mussinelli (a cura di), *La valorizzazione del patrimonio ambientale e paesaggistico. Progetto per le Corti Bonoris nel Parco del Mincio*, 2014.
25. Fabrizio Schiaffonati, *Il progetto della residenza sociale*, a cura di Raffaella Riva, 2014.
26. Fabrizio Schiaffonati (a cura di), *Renato Calamida, Marco Lucchini, Fabrizio Schiaffonati Architetti*, 2014.
27. Giovanni Castaldo, Adriana Granato (a cura di), *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*, 2015.
28. Elena Mussinelli (a cura di), *Design, technologies and innovation in cultural heritage enhancement*, 2015.
29. Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli (a cura di), *Tecnologia Architettura Territorio. Studi ricerche progetti*, 2015.
30. Oscar Eugenio Bellini, *Student Housing 1. Atlante ragionato della residenza universitaria contemporanea*, 2015.
31. Paola De Joanna, *Architettura e materiali lapidei. Strategie sostenibili e processi estrattivi*, 2016.
32. Luca Mora, Roberto Bolici, *Progettare la Smart City. Dalla ricerca teorica alla dimensione pratica*, 2016.