

PGT 2025

Strategie e progetti per il sud-est milanese

a cura di

Raffaella Riva

Giovanni Castaldo

testi di

Giovanni Castaldo

Paolo Debiaggi

Elena Mussinelli

Angelo Rabuffetti

Raffaella Riva

Fabrizio Schiaffonati

BIBLION
edizioni



Collana Architettura e Urbanistica
Materiali per lo studio e la professione

Collana Architettura e Urbanistica. Materiali per lo studio e la professione

PGT 2025 Strategie e progetti per il sud-est milanese

a cura di

Raffaella Riva

Giovanni Castaldo

redazione e progetto grafico

Annamaria Sereni

ISBN 978-88-3383-515-0

L'opera è stata sottoposta al processo di double blind peer review.

Il Comitato scientifico della Collana e la descrizione del processo di validazione scientifica sono consultabili nel sito editore al seguente link: <https://www.biblionedizioni.it/architettura/>

In copertina: BBPR, Edificio residenziale in Corso Lodi (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025)

© Copyright degli Autori

Pubblicato in modalità open access
ottobre 2025

CC BY-ND 4.0 International Attribution - Non commercial - No Derivative



BIBLION edizioni S.r.l.
Via G. Govone, 70 - 20155 Milano
www.biblionedizioni.it
info@biblionedizioni.it

PGT 2025

Strategie e progetti per il sud-est milanese

a cura di

Raffaella Riva
Giovanni Castaldo

testi di

Giovanni Castaldo
Paolo Debiaggi
Elena Mussinelli
Angelo Rabuffetti
Raffaella Riva
Fabrizio Schiaffonati

BIBLION
edizioni





INDICE

Premessa	7
Vita breve del Piano - <i>Fabrizio Schiaffonati</i>	10
Progettare in comune per rigenerare il sud-est - <i>Elena Mussinelli</i>	18
Milano sud-est. Tra memoria e trasformazione - <i>Giovanni Castaldo</i>	32
Corso Lodi - <i>Fabrizio Schiaffonati</i>	42
Porto di Mare - <i>Paolo Debiaggi</i>	52
Stazione di Rogoredo - <i>Giovanni Castaldo</i>	62
Viabilità del sud-est milanese - <i>Angelo Rabuffetti</i>	74
Ponte Lambro - <i>Raffaella Riva</i>	82
Progetti	94
Iniziative	138
Pubblicazioni	140
Indice delle immagini	146

Premessa

La storia e la vita di una città sono leggibili nelle sue architetture e nella sua struttura urbana, entro un sistema complesso di relazioni e segni stratificati in continua evoluzione. La metafora antropomorfa ben si presta a esprimere la ricchezza e la varietà dei rapporti fisico-spaziali e funzionali che si instaurano tra i manufatti alle diverse scale. La città è un palinsesto in continua riscrittura, con il permanere delle tracce di quanto cancellato, sulle quali fondare le trasformazioni di un progetto che connetta il passato alla proiezione del futuro.

Il valore dell'architettura risiede quindi nella sua integrazione col territorio della città. Un insieme di parti che necessitano di conformazioni adeguate, punti di riferimento di una topologia urbana fatta di luoghi, artefatti e persone.

Questa consapevolezza è oggi offuscata da una architettura autoreferenziale, disancorata dalla razionalità delle regole urbanistiche, che privilegia la spettacolarizzazione del manufatto e la dimensione abitativa privata dell'*intérieur* rispetto al carattere e al decoro dello spazio pubblico in quanto luogo della vita e dell'identità sociale. Perciò la città risulta ostile, una Torre di Babele dove l'artificiosità è incombente, con camuffamenti *green* e luoghi collettivi residuali. Il valore progressivo del Razionalismo e del Funzionalismo sembra ora un fastidioso impedimento.

La svolta del secolo ci ha consegnato incertezze e un'ansia di cambiamento che sembrano travolgere anche i comportamenti più ragionevoli: ma alla narrazione trionfalistica dominante, priva di strategie e lontana dai bisogni reali, senza la prospettiva di un progressivo riequilibrio, si contrappone la realtà del degrado e del decadimento della qualità urbana, che genera a sua volta un diffuso malessere.

In tal senso Milano è emblematica della crisi delle prassi urbanistiche contemporanee: con un modo di concepire e agire la città che, pur di assecondare le dinamiche di mercato in una malintesa prospettiva di sviluppo economico, ha finito per delegare al *real estate* compiti di pertinenza

pubblica, primo tra tutti quello di individuare interessi e bisogni collettivi, per tracciare la via al loro soddisfacimento. Una ricognizione quindi delle cause della crisi nella società del *post welfare* atta a individuare e attuare adeguate politiche urbanistiche e edilizie.

In questi ultimi tempi molto si è dibattuto e scritto sul “caso milanese”, anche per vicende che hanno richiamato l’attenzione a livello nazionale. La trasformazione di grandi comparti industriali e degli scali ferroviari dismessi, la terziarizzazione della città e un capitale finanziario sempre più interessato agli investimenti immobiliari hanno prodotto squilibri macroscopici, in assenza di un Piano lungimirante e di una regia pubblica: una pelle di leopardo di redditi insediamenti di lusso, luoghi centrali privilegiati, periferie abbandonate, spazi pubblici degradati.

Due narrazioni si contrappongono: quella dell’Amministrazione, trionfisticamente orientata a celebrare sviluppi immobiliari ed eventi commerciali, e quella di cittadini, associazioni e studiosi, a segnalare crescenti povertà, disagio sociale, crisi abitativa, insicurezza urbana. Una situazione critica senza precedenti che rende urgente ritrovare una coerenza nell’amministrare l’urbanistica pubblica, per superare arbitrarie interpretazioni legislative, abusi e discrezionalità in un clima di connivenze politiche, professionali, imprenditoriali.

Non a caso si è dovuto metter mano alla revisione del Piano di Governo del Territorio a solo un lustro di distanza dal vigente, dimostratosi inadeguato. Ma per supportare le strategie e le scelte del nuovo Piano bisognerebbe ripartire da un aggiornamento del quadro socioeconomico di riferimento, *in primis* con una ricognizione dei bisogni e una puntuale rilevazione dei disagi e delle aspettative delle persone e delle comunità locali. Come peraltro nella stesura dei “vecchi” Piani Regolatori Generali, che si avvalevano del contributo di valenti urbanisti ed esperti, a supporto di un Ufficio che possedeva una conoscenza dettagliata del territorio comunale. Anche con un dibattito allargato alla partecipazione attiva dei cittadini e con il diretto coinvolgimento delle Zone del Decentramento, oggi Municipi.

La storia della città moderna ha una sua periodizzazione nel significato politico e culturale dei Piani urbanistici, supporti da metodi, procedure e regole consolidate nel tempo: atti, appunto, politici non riducibili all’ordinaria amministrazione, ma chiamati invece a orientare una coerente programmazione edilizia (la casa, i servizi, le infrastrutture). In una processualità che consentiva di verificare l’attendibilità delle scelte. Diversamente da quelli degli anni più recenti, che sembrano ridursi a una operazione burocratica accentrata.

Pgt 2025. Strategie e progetti per il sud-est milanese si colloca in questo dibattito, testimoniando di numerose iniziative e proposte per un rinnovato senso civico nel progetto della città. Un’ottica partecipativa che l’Associazione culturale Urban Curator Tecnologia Architettura Territorio, Uctat, e il Gruppo di ricerca Envi-Reg, Osservatorio per la Rigenerazione Ambientale, del Dipartimento di Architettura Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito del Politecnico di Milano hanno

condiviso nello sviluppare, dal 2016, diversi studi e progetti riferiti al sud-est milanese, un quadrante urbano che presenta peculiarità non rintracciabili in altri settori della città. Un quadrante, infatti, tuttora in grado di testimoniare una possibile convivenza tra memorie e valori del passato – con un rilevante patrimonio culturale, ambientale e paesaggistico – e dinamiche trasformative proiettate verso il futuro, volte al soddisfacimento dei mutevoli bisogni delle comunità che vi abitano. A condizione che i processi di rigenerazione di cui molti luoghi necessitano – spazi pubblici, nodi infrastrutturali, interi quartieri residenziali – non vengano calati dall’alto o, peggio, siano determinati e guidati dalle logiche speculative del *real estate*.

La presente pubblicazione rende conto del lungo e approfondito lavoro di osservazione svolto in questi anni, con analisi, ricerche, coinvolgimento di esperti e comunità locali, e con numerose proposte progettuali che mirano a una conoscenza condivisa e profonda dei luoghi, e a una loro rigenerazione sostenibile, nella prospettiva del “necessario possibile”.

Proposte illustrate e discusse pubblicamente in vari contesti, in particolare presso il Municipio 4: uno dei nove Municipi milanesi, come città di medie dimensioni in grado di conoscere e monitorare le problematiche locali, realtà dalle quali è fondamentale ripartire per ridare slancio a una partecipazione offuscata.

Un contributo quindi che si offre come apporto critico costruttivo, anche nella prospettiva della redigenda Variante al Pgt comunale, che dovrà necessariamente rendere conto dell’inefficacia dei numerosi interventi di trasformazione urbana che hanno interessato questo quadrante urbano, senza di fatto affrontare né tantomeno risolvere le principali criticità presenti, pur se ben note (domanda abitativa a canoni calmierati, qualità dei servizi, sicurezza, accessibilità, fruibilità e qualità ambientale dello spazio pubblico).

Una sfida al centro della città democratica, dove i cittadini possano promuovere e condividere le scelte che li riguardano, per riaprire quindi un confronto che veda *in primis* una attiva partecipazione – anche nelle opportune forme deliberative – dei Municipi e degli abitanti interessati dalle/alle decisioni in ordine a investimenti e priorità.

Milano, 20 maggio 2025



Vita breve del Piano

Fabrizio Schiaffonati

L'urbanistica da qualche tempo sembra aver perso l'originaria funzione di orientare lo sviluppo del territorio e della città, secondo principi di equità sociale e razionale organizzazione dei luoghi, degli spazi pubblici e dei manufatti architettonici. Disciplina a monte degli interventi infrastrutturali e edilizi senza la quale le singole iniziative sono destinate a confliggere senza un insieme armonico. "Disciplina dei confini", come intesa da Luigi Mazza, per tracciare regole d'intervento, libertà e vincoli, responsabilità individuali e collettive, oggi sminuita nel suo ruolo per una aggressiva dinamica economica che sovrasta il governo delle istituzioni delegate a tale compito, con il territorio al centro di interessi che travalicano i confini locali.

Qualche tempo fa il Piano Regolatore Generale veniva predisposto con una visione di lungo periodo delle infrastrutture e delle funzioni urbane, declinate in una zonizzazione con puntuali norme attuative, in un puzzle che ambiva a restituire un disegno d'insieme. Una mappa di diversi colori a indicare le destinazioni, industriali, residenziali, terziarie e i servizi.

A colpo d'occhio, anche per l'uso convenzionale di campiture, si aveva l'idea degli indirizzi e delle scelte con la localizzazione e il peso attribuito alle diverse funzioni. Uno lavoro accurato di noti urbanisti, con il supporto degli Uffici Tecnici comunali, con analisi, rilievi e ricerche, a indicare le scelte politiche e culturali dell'Amministrazione tra diversi orientamenti disciplinari e modalità di governo dell'urbanistica e dell'edilizia. Così i Piani venivano anche associati ai nomi dei loro estensori. Le analisi economiche e demografiche, le dinamiche del mercato immobiliare, la quantificazione dei servizi esistenti, gli approfondimenti geologici e ambientali, la minuta ricognizione di ogni porzione del territorio, costituiva un corpo di conoscenze su cui basare le scelte e le previsioni. La valenza temporale non era fissata e l'approvazione era di competenza ministeriale.

Dagli anni Sessanta, in una realtà in rapido cambiamento, si è posto il problema di un approccio più articolato con Piani di settore, da quelli per l'edilizia residenziale pubblica a quelli degli insediamenti produttivi, con la pianificazione degli interventi in un arco decennale e la programmazione triennale delle opere pubbliche. Una articolazione, quindi, per l'attuazione selettiva degli

interventi pubblici e privati, in cui il fattore tempo assumeva una importanza rilevante per rendere operative le indicazioni del Piano. Si imponeva questa attenzione per dar risposta ai nuovi bisogni e alle dinamiche economiche e del mercato del lavoro, in un quadro in cui la pianificazione appariva strategica per il governo del territorio, come insieme di atti coordinati e finalizzati a intervenire su squilibri e compromissioni ambientali. Intenso allora il dibattito sulle diverse scale della pianificazione urbanistica, da quella comunale a quella regionale, con attenzione alle scale intermedie comprensoriali e consortili; riprendendo problematiche già del primo Centrosinistra e le proposte di riforma urbanistica non andate a buon fine.

Diffusa era la consapevolezza che la legge urbanistica nazionale del 1942, esemplare nel suo impianto generale, doveva essere integrata da norme per una pianificazione attuativa in grado di declinare le diverse soglie degli interventi edilizi, garantendo una adeguata qualità morfologica, quantificando il bisogno di servizi e attribuendo agli Enti locali una maggiore potestà fiscale necessaria per l'urbanizzazione e la realizzazione delle opere pubbliche.

Milano è stata al centro nel promuovere tale linea riformatrice, anche con l'istituzione negli anni Sessanta del Piano Intercomunale Milanese, Pim, con l'obiettivo di coordinare la propria politica urbanistica con quelle dei Comuni dell'*hinterland*, nell'insieme 92, quanto mai necessaria in un territorio metropolitano conurbato e densamente infrastrutturato. Una iniziativa che si scontrò con una restrittiva interpretazione ministeriale del Piano Comprensoriale, già contemplato dalla legge del 1942, assimilandolo per analiticità al Piano Regolatore e rendendone quindi pressoché impossibile la redazione su un territorio di molti Comuni. Il non riconoscimento quindi di un ruolo vincolistico sovraordinato rispetto ai Piani Regolatori, per le infrastrutture, i servizi e gli insediamenti che per dimensione e importanza travalicavano i convenzionali confini comunali, ne ha limitato il significato e gli esiti con iniziative volontarie, di solo orientamento di carattere generale. Ciononostante quella stagione è stata importante per pervenire alla istituzione delle Regioni che, avendo l'urbanistica tra le materie delegate, negli anni Settanta hanno approvato loro leggi in coerenza con gli obiettivi della legge urbanistica nazionale. In questo contesto i Comuni, con la riforma del regime dei suoli, l'introduzione della concessione edilizia con gli oneri di urbanizzazione e di costruzione, hanno avuto un maggior peso nel promuovere lo sviluppo del territorio e la qualità degli interventi, in un quadro di convergenze politiche a livello nazionale per adeguare le Istituzioni e gli Enti territoriali al governo dei nuovi processi insediativi e al bisogno di case e servizi. Articolata la coniugazione di leggi e norme innovative, in una convergenza tra Stato, Regioni e Comuni. Col palesarsi della crisi economica e le limitate possibilità della spesa pubblica, dopo il Duemila sono state approvate nuove leggi urbanistiche regionali con l'obiettivo di incentivare gli interventi edilizi nell'ottica della rigenerazione urbana a seguito delle dismissioni industriali, con nuove procedure per l'istruttoria dei Piani, assumendo il limite dell'orizzonte decennale e associandoli di

fatto alla consiliatura.

Un cambiamento di scenario per la gran quantità di suoli liberatisi, con nuovi operatori e una finanza immobiliare interessata a investimenti in un settore particolarmente remunerativo per la rendita fondiaria, e la consistente domanda di immobili terziari e residenziali. Così a Milano nel quadro della globalizzazione, con i maggiori investimenti monopolizzati da capitali finanziari interessati all'alta redditività degli interventi promossi. Un salto di scala rispetto ai precedenti cicli edilizi della galassia delle imprese di costruzione, con molteplici investitori e la presenza diffusa anche della piccola proprietà edilizia.

Un processo che ha determinato pertanto una rapida selezione degli operatori immobiliari, per struttura aziendale, disponibilità finanziaria, capacità progettuali e tecniche, in grado di programmare e pianificare progetti nell'ottica di interventi di consistenti dimensioni, terziari e residenziali. Una dinamica urbanistica e edilizia che avrebbe richiesto un diverso ruolo dell'Amministrazione comunale con la capacità di orientare le singole operazioni in una interazione con un più ampio intorno. Compito proprio dell'urbanistica in capo alla funzione pubblica del governo del territorio, della morfologia edilizia, della qualità delle infrastrutture e dei servizi. Compito non delegabile che si è palesato sempre più ineffettuale in una negoziazione dove uno dei due attori era sovrastato dall'altro.

Un cambiamento di paradigma non da poco, senza più le puntuali indicazioni del Piano Regolatore con i Piani Particolareggiati e di Lottizzazione, sostituito dal Pgt, Piano di Governo del Territorio, in Lombardia, con l'obiettivo di una maggiore flessibilità della gestione urbanistica; che ha portato, nella attuazione milanese, a un diverso rapporto degli operatori immobiliari con l'Amministrazione comunale, delegando quindi ai più agguerriti operatori finanziari e immobiliari il compito di definire disegno, tempi e modi della rigenerazione urbana, con progetti nella gran parte dei casi in contrasto con la morfologia urbana e l'identità dei luoghi. Problematica particolarmente rilevante in una città dai forti caratteri identitari della sua architettura e della sua struttura urbana, valori testimoniali, riferimenti della cultura architettonica non solo italiana. Milano una prateria di milioni di metri quadrati delle dismissioni industriali, dagli scali ferroviari a grandi parti del tessuto edilizio obsoleto, che invece hanno dato luogo a progetti con tipologie insediative e edilizie mutate da modelli e stili internazionali disinvoltamente praticati dalla globalizzazione a ogni latitudine. La dialettica tra iniziative economiche e bisogni dei cittadini è il cardine dell'urbanistica moderna nata con la rivoluzione industriale, con un apparato teorico e tecnico per uno sviluppo ordinato rispetto all'anarchia del mercato, dove il ruolo dell'Amministrazione pubblica non può essere eluso, pena una pericolosa regressione sociale. E nella città il Piano ne è plastica rappresentazione.

Nel 2024 a Milano è stata avviata la revisione del Pgt, solo quattro anni dopo il Piano del 2020.

A indurre l'Amministrazione a mettervi mano ha certamente contribuito l'indagine della Procura su alcuni edifici in costruzione e sulle pratiche di diversi progetti in itinere. Tali iniziative immobiliari, nell'ordine di oltre un centinaio, sono basate sull'interpretazione della definizione di ristrutturazione edilizia per cui sarebbero tali anche le nuove costruzioni in sostituzione di vecchi edifici di modeste dimensioni, con ben altre altezze e nuove sagome. Una interpretazione azzardata, anche per contraddittorie normative intervenute e sentenze giurisdizionali. Edifici, quindi, anche di notevole altezza nel tessuto urbano consolidato, con aggiunta di nuove volumetrie trasferibili per la legge urbanistica regionale del 2004. La prassi instauratasi ha ritenuto che i Piani attuativi, introdotti nel 1968 a integrazione della legge urbanistica del 1942 per densità edilizie superiori ai 30.000 metri cubi per ettaro e edifici di oltre 25 metri d'altezza, non fossero necessari in contesti dove gli standard urbanistici si ritenevano già soddisfatti. Non tenendo comunque conto che un ulteriore carico volumetrico e altezze superiori alle costruzioni preesistenti alterano le relazioni funzionali e la qualità ambientale, con coni d'ombra e interferenze visuali, e si ripercuotono sulla congestione delle infrastrutture. Compito quindi del Piano attuativo è di predisporre un progetto con le opportune soluzioni e mitigazioni. In sua assenza, con la possibilità di ricorrere a una Scia, Segnalazione Certificata di Inizio Attività, cioè a una semplice comunicazione di inizio lavori, il quadro è ancor più critico, senza una analisi più approfondita da parte degli Uffici comunali e della Commissione del Paesaggio.

Si aggiunga che alcune di queste costruzioni sono sorte anche in veri e propri cortili, per interpretazioni in spregio a consolidate consuetudini e al significato linguistico. Proprio da questi primi casi ha preso avvio l'azione della Procura.

Una prassi dell'Amministrazione milanese che non ha sottoposto progetti di notevole impatto a una valutazione urbanistica e ambientale del contesto, senza la quale la morfologia della città smarrisce la sua identità consolidata. Una contraddittoria deregolazione urbanistica e edilizia nell'ottica di una sburocratizzazione e di uno snellimento dell'iter procedurale. Un punto di vista non condiviso quello di cittadini e comitati mobilitati a segnalare le palesi criticità di tali interventi, con l'attenzione della stampa.

La Procura, pertanto, avviando l'istruttoria dei singoli casi ha palesato un punto di vista del tutto opposto, con avvisi di garanzia a imprese, funzionari comunali e progettisti, il blocco lavori di alcuni cantieri e il sequestro di numerose pratiche edilizie.

Una situazione con iniziative imprenditoriali già avviate, cantieri aperti, acquirenti esposti, che ha richiamato l'interessamento delle forze politiche, non solo locali, per trovare una via d'uscita a una vicenda oltremodo compromessa. La proposta quindi di una legge *ad hoc*, denominata "Salva Milano", rende l'idea della gravità e non mette in buona luce l'Amministrazione, certamente non arretrata, della capitale economica. Un caso non derubricabile a un semplice abuso edilizio, se-

gnale di una criticabile e azzardata gestione da indurre un ripensamento imposto da una vicenda che non ha riscontro anche nel passato degli anni ruggenti dello sviluppo edilizio, né casi analoghi in altre realtà odierne.

Tale provvedimento *ad hoc* non poteva non suscitare perplessità nell'opinione pubblica e in sede parlamentare sulla opportunità di tale sanatoria, con dubbi anche di costituzionalità, suggerendo l'opportunità di un riordino della materia urbanistica. La necessità, quindi, di una riforma organica per troppo tempo rinviata dopo ripetuti tentativi nel passato non andati a buon fine.

La vicenda milanese, con la revisione del Pgt, dovrebbe essere pertanto occasione di una riflessione della politica, degli Ordini professionali, dei centri d'opinione e dell'Università, sul significato civile di un progetto strategico per la città, declinato in una pianificazione attuativa con norme certe sui tempi e modi della riqualificazione, con il controllo della qualità degli interventi.

In tale ottica è fondamentale valorizzare il ruolo dei Municipi, tornando alla originaria funzione della legge istitutiva del Decentramento amministrativo, coinvolgendoli nelle scelte urbanistiche e nella valutazione dei progetti ricadenti nel loro territorio. Una funzione oggi pressoché assente, per la marginalità dei loro compiti, in una realtà paragonabile a città con più di centomila abitanti, che ha contribuito ad allontanare i cittadini dalla partecipazione politica, con un sistema decisionale sempre più accentrato.

L'urbanistica è materia in grado di coinvolgere i cittadini, perché percepibile e visibile nelle trasformazioni dell'ambiente di vita, dello spazio fisico e di relazione. Disciplina complessa che coniuga competenze tecniche delle funzioni urbane, delle infrastrutture, delle abitazioni e dei servizi, con capacità e sensibilità progettuale alle diverse scale. Un approccio che non può prescindere da istanze sociali ed economiche da tradursi in razionali assetti spaziali adeguati ai bisogni della cittadinanza. In ciò è lo "specifico disciplinare" dell'urbanistica e la sua storia consente di coglierne tale fondamento intrinseco a diversi contesti politici.

Un orizzonte che appare offuscato, se il Piano si limita a enunciazioni non declinate nella prefirgurazione degli spazi, delegando tale compito ai privati. Margine tra ruolo pubblico e ruolo privato che deve essere tracciato prioritariamente nell'interesse pubblico. Competenze disciplinari e indirizzi amministrativi di cui sembra in larga misura essersi persi i riferimenti senza i quali la città, in assenza di una regia del Piano, non appare un sistema di interazioni sociali alla base della convivenza civile.

Con il Pgt del 2025 si annuncia l'intenzione di un cambiamento di registro, sia con riferimento alle procedure attuative che all'interpretazione delle norme morfologiche. Un cambiamento che dovrà essere declinato in modo circostanziato e puntuale.

Il Piano del 2020 si collocava nel contesto di una forte dinamica degli investimenti immobiliari

di una città con vocazione europea, nell'ottica della rigenerazione urbana di vaste aree in zone strategiche da tempo caratterizzate da obsolescenza funzionale e edilizia, dove localizzare anche le "Grandi Funzioni Urbane" in corrispondenza di stazioni, zone d'interscambio e direzionali, con incentivi volumetrici per richiamare la libera iniziativa. Disegno che si è realizzato principalmente per la funzione residenziale per una consistente e remunerativa domanda, con scarso effetto di riqualificazione degli ambiti circostanti e tantomeno delle periferie. Tipologie edilizie per acquirenti di reddito medio-alto, non permeate da altre classi sociali, *enclave* residenziali autosufficienti, niente a che vedere con le politiche inclusive dei quartieri della seconda metà del secolo scorso. Senza l'edilizia sovvenzionata a diretto carico dello Stato e altre agevolazioni, che fino agli anni Novanta hanno corrisposto in buona misura ai bisogni abitativi di ampi strati della popolazione, l'offerta abitativa rivolta esclusivamente ai ceti con capacità economiche ha determinato crescenti squilibri sociali. Si aggiunga l'inefficiente gestione e manutenzione del patrimonio pubblico. Un contesto difficile a cui l'Amministrazione cittadina è chiamata a dare risposte, anche con nuove indicazioni del Pgt e mettendo a disposizione, come deliberato nel 2024, aree di proprietà comunale per nuove iniziative, dove però l'edilizia residenziale pubblica non sia marginale rispetto a quella privata, per un approccio integrato e la presenza di nuovi servizi, come da tempo non è dato vedere nelle zone periferiche con un clamoroso arretramento rispetto alla qualità dei quartieri del passato.

Ridurre il Piano a strumento prevalentemente giuridico, senza una visione complessiva dei modelli sociali e spaziali che si vuole perseguire, significa snaturarne la vera natura. Ma la crisi generale della convivenza che si rappresenta nella città richiama nuove consapevolezze e responsabilità, col compito dell'urbanistica, in base a criteri, regole, norme da tempo sperimentate, a fornire indicazioni per corrispondere alle mutate esigenze e ai bisogni dei cittadini.

I cosiddetti Piani di "terza generazione", dopo quelli del dopoguerra e dei successivi periodi, hanno posto la questione di fornire indicazioni per coordinare i diversi interventi con "Piani-progetto" e "Piani d'area". A Milano con un inquadramento urbanistico a scala intermedia – dal Passante ferroviario al quartiere Santa Giulia, dalla Nuova Fiera al Portello ad altri ancora – per contestualizzare importanti progetti d'ambiti più circoscritti.

Un approccio scalare necessario nel riconoscimento della ineludibile funzione disciplinare dell'urbanistica e del suo contenuto etico in quanto incide sul benessere delle persone. Un approccio che a Milano nei decenni passati si è tradotto in progetti urbanistici alla scala intermedia che hanno orientato importanti trasformazioni urbane tuttora in atto.

Lo studio proposto con riferimento al sud-est di Milano si colloca in questa direzione, con analisi e proposte sviluppate da docenti e ricercatori del Politecnico di Milano, da professionisti ed esperti, che fanno riferimento alla Associazione culturale Urban Curator Tecnologia Architettura

Territorio, UcTat, che dal 2016 promuove studi, progetti, pubblicazioni, conferenze, dibattiti con particolare riferimento alla rigenerazione dello spazio pubblico, nell'ottica di una partecipazione attiva della popolazione e di sensibilizzazione delle istituzioni; e al Gruppo di ricerca Envi-Reg, Osservatorio sulla rigenerazione ambientale del Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle costruzioni e Ambiente costruito del Politecnico di Milano.

I progetti relativi all'ambito del sud-est milanese del Municipio 4, vengono in questo libro riproposti e ulteriormente focalizzati in occasione della revisione del Pgt avviata nel corso del 2024, nello spirito di fornire un approfondimento di un importante settore urbano in trasformazione, anche con la presenza di quartieri residenziali con valori testimoniali e di notevoli valenze ambientali.

Una situazione che presenta diverse criticità per l'assenza da lungo tempo di un impegno dell'Amministrazione comunale per la ristrutturazione e la manutenzione degli immobili di edilizia pubblica, la riqualificazione dello spazio pubblico e una riforma viabilistica per il consistente traffico di accesso alla città. La necessità quindi di una progettazione e una programmazione urbanistica in grado di interfacciare diverse esigenze, recependole nel Pgt e avviandole a soluzione dopo ripetuti annunci rimasti tali.

In questa proposizione, degli autori del testo e di quanti altri vi hanno contribuito con il loro impegno associativo e accademico, si ritiene stia anche una indicazione di metodo nel promuovere l'istruttoria per la redazione del Pgt, coinvolgendo quanti possono parteciparvi con idee e conoscenze, una dialettica importante per il consenso a supporto delle decisioni. La necessità quindi di focalizzare gli approfondimenti dei diversi ambiti urbani a partire da una diretta conoscenza delle problematiche dei Municipi, dove per dimensione e vicinanza è possibile ritrovare una condivisa identità locale, una comune appartenenza e frequentazione di luoghi, spazi pubblici e servizi. Una dimensione conforme, come la sociologia indica, per ridare identità alle diverse parti di città e contrastare l'anonimia metropolitana.



Progettare in comune per rigenerare il sud-est milanese

Elena Mussinelli

I processi di rigenerazione urbana, che da tempo rappresentano il principale obiettivo delle politiche pubbliche nella programmazione e attuazione degli interventi di trasformazione delle città, interessano ambiti variamente configurati in termini localizzativi, dimensionali, morfologici e tecnico-tipologici: aree e manufatti dismessi e/o funzionalmente obsoleti, interi quartieri residenziali pubblici in condizioni fatiscenti, spazi aperti degradati, più o meno residuali, abbandonati all'incuria, eccetera. In ogni caso, un elemento che accomuna luoghi anche molto diversi è che su di essi si riversano molteplici aspettative, spesso divergenti: i bisogni delle comunità locali, le aspettative economiche di *stakeholder* e *developer*, gli interessi delle Pubbliche amministrazioni, che dovrebbero essere orientati al "bene comune".

Le trasformazioni urbane e architettoniche, per loro natura, sono infatti sempre radicate in un contesto che è fisico, ma anche socioculturale, e quindi istituzionale, economico e produttivo.

Le proposte e le sperimentazioni documentate in questa pubblicazione, che hanno come denominatore comune il riferirsi a processi di rigenerazione di ambiti significativi del sud-est milanese, hanno origine dentro a uno specifico contesto di cooperazione che coinvolge un gruppo di ricerca universitario (Envi-Reg), una associazione culturale (UcTat), e diverse istituzioni pubbliche e realtà locali.

Envi-Reg *Environmental Regeneration*, Osservatorio sulla rigenerazione urbana è il gruppo di ricerca operante presso il Dipartimento Abc del Politecnico di Milano che, nel solco dell'esperienza ultraventennale dell'Unità di ricerca *Governance, progetto e valorizzazione dell'ambiente costruito*, raccoglie competenze maturate nel contesto di numerosi studi e sperimentazione riferiti a processi e progetti di rigenerazione urbana¹, con approcci innovativi e integrati alla riqualificazione

¹ Il gruppo di ricerca Envi-Reg è composto da Fabrizio Schiaffonati (decano), Elena Mussinelli (responsabile scientifico), Andrea Tartaglia (coordinatore), Daniele Fanzini (professore ordinario), Roberto Bolici e Matteo Gambaro (professori associati), Raffaella Riva e Giovanni Castaldo (ricercatori), Davide Cerati (assegnista di ricerca),

di sistemi edilizi, urbani e territoriali, nonché di spazi pubblici e infrastrutture, e una particolare attenzione agli aspetti della qualità ambientale, paesaggistica e fruitiva degli interventi.

In seguito ai vincoli normativi che hanno introdotto alcuni limiti per i docenti universitari a tempo pieno circa la possibilità di partecipare a gare per l'appalto di servizi pubblici e di esercitare attività professionale, nel 2008 alcuni membri del gruppo hanno dato vita a una struttura operativa extra-universitaria (l'associazione professionale **CsTat Centro Studi Tecnologia Architettura Territorio**), con la finalità di continuare a sviluppare proposte, ricerche e iniziative culturali nel campo della programmazione territoriale e della progettazione ambientale a scala architettonica e urbana².

Nel 2016, a valle della pressoché totale inibizione dell'esercizio professionale – oggi non più consentito nemmeno nella formula dell'*intra-moenia* – il Centro Studi si è riconfigurato nella forma dell'Associazione culturale **UcTat Urban Curator Tecnologia Architettura Territorio**, proseguendo in tal modo – senza alcun fine di lucro – le proprie attività, sia con l'elaborazione di studi, proposte progettuali e pubblicazioni, sia con la diffusione di una *newsletter* mensile, sia con la promozione di conferenze, dibattiti e – in collaborazione con l'Università – iniziative formative. Uno dei principali *focus* di tali attività riguarda la rigenerazione dello spazio pubblico nella città di Milano, attraverso processi partecipativi fondati su una approfondita conoscenza dei luoghi, su aggiornate competenze progettuali e su una effettiva condivisione delle scelte strategiche. Soci dell'Associazione non sono solo docenti e ricercatori universitari, ma anche architetti, urbanisti e studiosi di problemi socioeconomici, e altri professionisti esperti: infatti l'Associazione è aperta a quanti ne condividano gli obiettivi statuari e siano interessati a una partecipazione proattiva al dibattito sulla città³.

Il terzo versante è costituito dalle numerosissime Istituzioni pubbliche, realtà locali e figure di

Annamaria Sereni (dottoranda).

Tra le varie attività svolte si segnalano: Piani Strategici, Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale, Piani di Governo del Territorio, studi di fattibilità per l'istituzione di Società di Trasformazione Urbana e di Distretti culturali, Piani di Marketing territoriale e Contratti di Quartiere sono stati sviluppati per conto di numerosi Enti e Pubbliche Amministrazioni (tra i quali Regione Lombardia, Province di Mantova, Lodi e Novara, Comuni di Milano, Codogno, Desio, Mantova, Marsala, Mazara del Vallo, Napoli, Novara, Piacenza, Olbia e Segrate, Autorità di Bacino dei Fiumi Liri-Garigliano e Volturno, Parco Naturale della Valle del Ticino piemontese, Parco del Mincio, Fondazione Sviluppo Ca' Granda, e altri).

² Un *panel* rappresentativo delle attività svolte in questi anni è documentato nelle pubblicazioni: Schiaffonati F., Mussinelli E. (a cura di) (2015), *Tecnologia Architettura Territorio. Studi ricerche progetti*, e Schiaffonati F., Mussinelli E., Castaldo G. (2021), *Architettura e Ambiente. Dieci progetti 2015-2020*, entrambi editi da Maggioli.

³ L'impegno di UcTat è riscontrabile sul sito <https://urbancuratoretat.org/> ed è in parte rappresentato nei volumi: Castaldo G. (a cura di) (2021), *Idee per Milano*, e Riva R., Castaldo G., Sereni A. (a cura di) (2023), *Pensare Milano*, editi da Urban Curator Tat.

esperti coinvolte in modo proattivo nelle numerose iniziative realizzate in questi anni. Certamente troppe per essere qui elencate, ma richiamate nel proseguo con riferimento alle specifiche occasioni di collaborazione.

L'attenzione al quadrante sud-est della città di Milano, letto anche nelle sue connessioni di area vasta, è nata già tra la fine degli anni Ottanta e gli inizi degli anni Duemila, con una serie di occasioni legate a ricerche e consulenze che avevano come oggetto intorni significativi per l'innescio di importanti processi di rigenerazione urbana: ricordo gli studi per la Valutazione di Impatto Ambientale del progetto Montecity⁴ (a oggi, dopo quasi quarant'anni, ancora incompiuto), il dibattito maturato durante il convegno "Le grandi funzioni urbane"⁵ (che, tra le altre, includeva anche la funzione annonaria del comparto dell'Ortomercato, attualmente in fase di riconfigurazione), sino alla proposta per l'istituzione di una Società di Trasformazione Urbana nell'ambito intercomunale di Milano est, Peschiera Borromeo e San Donato Milanese⁶, allo "Studio di inquadramento intercomunale dell'ambito territoriale dell'Idroscalo di Milano"⁷, e anche all'originale narrazione di Fabrizio Schiaffonati sui "paesaggi milanesi" del sud-est⁸, fatti non solo di luoghi, ma anche di figure ed episodi che costituiscono il patrimonio identitario di questa parte del territorio urbano e metropolitano (ben illustrati anche dal "Commento per immagini" di Giovanni Castaldo).

Anche in ambito didattico, già a partire dalla seconda metà degli anni Novanta, abbiamo coinvolto numerosi studenti, laureandi e dottorandi nella definizione di proposte progettuali riferite sia alla rigenerazione dello scalo di Porta Romana⁹, sia a interventi più puntuali, ma non meno significa-

⁴ Studio di Valutazione di Impatto Ambientale per l'intervento Montecity, commissionato da Sviluppo Linate Spa allo Studio Calamida Lucchini Schiaffonati, con M. Basso, Gesp srl, 1989.

⁵ I cui atti vennero pubblicati nel volume: Bugatti A. (a cura di) (1989), *Le grandi funzioni urbane*, Clup, Milano.

⁶ La proposta venne elaborata nel 2005 da Fabrizio Schiaffonati (*program manager*) ed Elena Mussinelli (coordinatrice dell'unità di ricerca "Sostenibilità tecnico ambientale"), con docenti e ricercatori dell'allora Dipartimento di Scienza e Tecnologie dell'Ambiente costruito (Best) del Politecnico di Milano, (tra cui Daniele Fanzini, Raffaella Riva, Andrea Tartaglia), in collaborazione con Centro Studi Pim, Irer Lombardia, Acb Consulting, Dla Piper Rudnick Gray Cary, Rothschild Spa, Scenari Immobiliari.

⁷ Incarico di consulenza scientifica svolto da Elena Mussinelli (responsabile scientifico), con Laura Daglio, Raffaella Riva e Laura Baratta, per conto della Provincia di Milano, Assessorato all'Idroscalo, Sport, Turismo, Tempo libero, 2002-2003.

⁸ Schiaffonati F. (2019), *Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano*, Lupetti, Milano.

⁹ Si rimanda alle proposte elaborate agli inizi degli anni Duemila nel Laboratorio di sintesi finale di Progettazione di opere pubbliche/Laboratorio di tesi programmazione, progettazione, costruzione e gestione dell'architettura. Si vedano anche la tesi di Dottorato in "Progetto e tecnologie per la valorizzazione dei beni culturali" elaborata da Adriana Granato dal titolo "Strategie per la valorizzazione urbana: prospettive delle aree ferroviarie dismesse a

tivi, relativi ad alcuni intorni urbani degradati (parcheggi di via Brenta e viale Umbria, cavalcavia di piazzale Corvetto, piazzale Bologna, ambiti di via Bacchiglione, viale Lucania, corso Lodi, piazza Bonomelli, piazzale Ferrara, piazzale Lodi, Bastioni di via Filippetti, comparti di edilizia residenziale pubblica di via Pismonte e via San Dionigi, Stazione Porta Romana, Stazione Rogoredo, Cascina Cuccagna, Parco Alessandrini¹⁰).

Un impegno nella Scuola orientato a superare gli approcci formalistici che spesso connotano la didattica del progetto e volto viceversa a far acquisire agli studenti un metodo più concreto e realistico, fondato su approfondimenti analitici e sullo sviluppo di simulazioni progettuali aderenti – per contenuti e processualità – alle modalità di esercizio del lavoro professionale, anche con il supporto di consulenti interni ed esterni all’Ateneo e con il contributo di competenze settoriali e specialistiche sui temi della fattibilità tecnico-procedurale e della sostenibilità ambientale. Impegno che è proseguito anche negli anni più recenti, sempre mantenendo come *focus* della sperimentazione didattica temi e luoghi individuati all’interno del distretto urbano del sud-est di Milano, anche a partire da processi di trasformazione in essere o in programma. Con la formalizzazione di proposte relative alla rigenerazione ambientale di spazi pubblici degradati, aree dismesse, ambiti di frangia urbana residuali, agricoli e/o verdi non qualificati (piazzale e cavalcavia Corvetto, piazzale antistante la Stazione di Rogoredo, aree dello scalo dismesso di Toffetti-Rogoredo e l’ampio comparto di Porto di Mare¹¹). Tra le molte proposte, da segnalare il progetto di un nuovo impianto

Milano”, relatore Fabrizio Schiaffonati, correlatore Hugo Hinsley, coordinatore Elena Mussinelli, 27° ciclo, 2014 e la tesi di Laurea magistrale di Giovanni Castaldo, “Un nuovo centro municipale per Milano città metropolitana. La riconversione dello scalo di Porta Romana”, relatore Fabrizio Schiaffonati, correlatrici Raffaella Riva e Rossella Maspoli, a.a. 2011-12, che hanno poi originato la successiva pubblicazione del volume: Castaldo G., Granato A. (a cura di) (2015), *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna. E, infine, il lavoro di ricerca dottorale di Giovanni Castaldo, “For the relaunch of the public initiative. Governance models and financing tools for urban regeneration processes”, relatore Fabrizio Schiaffonati, tutor Elena Mussinelli, Corso di Dottorato in “Architettura, ingegneria delle costruzioni e ambiente costruito”, 29° ciclo, 2017.

E ancora lo scalo di Porta Romana è stato oggetto dei progetti elaborati nel Laboratorio di Progettazione e costruzione dell’architettura, docenti Fabrizio Schiaffonati (Progettazione tecnologica), Franco Mola (Tecnica delle costruzioni), Niccolò Aste (Progettazione energetica) rivolto a studenti del quinto anno del Corso di Laurea in Architettura. Gli esiti del Laboratorio sono documentati in: Schiaffonati F., Castaldo G., Mocchi M. (2017), *Il progetto di rigenerazione urbana. Proposte per lo scalo di Porta Romana a Milano*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

¹⁰ Tali ambiti sono stati oggetto delle esercitazioni progettuali degli studenti del Corso integrato di Principi di progettazione esecutiva, negli a.a. 2005-06, 2006-07, 2007-08, 2008-09.

¹¹ In particolare, si fa riferimento ai progetti didattici e alle tesi di Laurea da me seguiti nell’ambito dell’*Hub/Workshop* di tesi “Rigenerazione resiliente: il progetto dello spazio pubblico nelle periferie urbane tenute”, svoltosi dal 2019 al 2022, e quelle per la rinaturazione del comparto di Porto di Mare compreso tra le vie Fabio Massimo e San Dionigi, sviluppate a partire dal 2019 e tuttora in corso, nell’“Urban and Landscape Regeneration Studio” coordinato da Paolo Debiaggi

natatorio olimpico nell'area di Porto di Mare, presentato pubblicamente durante la conferenza "Lo sport per la rigenerazione urbana" tenutasi il 20 giugno 2018. Con la scelta insediativa e funzionale di un servizio pubblico che possa svolgere un ruolo trainante della rigenerazione urbana, potenziando la vocazione sportiva già in essere nel contesto e valorizzandone gli aspetti paesaggistici e ambientali (liberazione dell'area da funzioni e usi impropri, potenziamento delle dotazioni di attrezzature "leggere" per lo sport, significativo ampliamento dell'estensione del parco)¹².

Un intreccio virtuoso tra didattica, ricerca e terza missione che ha visto gli studenti beneficiare non solo degli avanzamenti sviluppati da Envi-Reg in diversi studi e approfondimenti svolti per conto di importanti istituzioni pubbliche, ma anche della possibilità di partecipare – fuori dall'ambito didattico – a diversi momenti di scambio e confronto nel corso delle numerose iniziative convegnistiche e seminariali organizzate da UcTat, anche in collaborazione con lo stesso Envi-Reg e con il contributo di importanti *stakeholder* e attori degli interventi di trasformazione in atto nel quadrante urbano sud-est, e non solo.

Il progetto di una **passerella ciclopeditone temporanea sullo scalo di Porta Romana** è stato ideato da CsTat¹³ nel 2015, durante il dibattito sull'Accordo di Programma per la riconversione degli ex scali ferroviari di Milano, come soluzione per favorire la riappropriazione del sedime da parte della cittadinanza e l'avvio del processo di trasformazione dello scalo dismesso; la proposta è stata presentata pubblicamente il 22 settembre 2016 nel corso del **seminario "Quali progetti per lo scalo**

nel Corso di Laurea magistrale in Architettura sostenibile e progetto del paesaggio, presso la sede di Piacenza.

¹² La conferenza, organizzata da UcTat con il Municipio 4 presso la biblioteca Calvairate e coordinata Fabrizio Schiaffonati (presidente UcTat), ha visto la partecipazione di importanti *stakeholder* pubblici e privati, quali Martina Cambiaghi (assessore allo Sport e Giovani di Regione Lombardia), Maria Anna De Censi (Assessorato Turismo, Sport e Qualità della Vita del Comune di Milano), Paolo Bassi (presidente del Municipio 4), Danilo Vucenovich (presidente della Federazione Italiana Nuoto-Comitato Lombardo), Oreste Perri (presidente del Comitato Regionale Coni Lombardia), Luca Sacchi (atleta, già medaglia di bronzo nel nuoto alle Olimpiadi di Barcellona 1992 e campione europeo ad Atene 1991, dirigente sportivo e commentatore televisivo), Lorenzo Paffi (Key Account Manager Myrtha Pools).

Le proposte progettuali, elaborate con gli studenti del "Building Technology Studio" di cui erano responsabili Andrea Tartaglia e Paolo Debiaggi, negli a.a. 2016-18, per il Corso di Laurea magistrale in Architettura, Ambiente Costruito, Interni, sono state presentate anche nel corso dell'evento "Grandi impianti natatori e rigenerazione urbana", durante il "Forum Piscine 2019" della Fiera di Bologna, e poi pubblicate nel volume: Debiaggi P., Tartaglia A. (a cura di) (2020), *Lo sport per la rigenerazione urbana. Progetti per un centro natatorio a Milano - Porto di Mare / The use of sports for urban regeneration. Projects for an aquatic center in Milan - Porto di Mare*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

¹³ Team di progetto Centro Studi Tat: Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli, Arturo Majocchi, Andrea Tartaglia, Matteo Gambaro, con il contributo di Giovanni Castaldo, Adriana Granato, Martino Mocchi e Raffaella Riva.

di Porta Romana?” tenutosi presso il Municipio 5, con una notevole partecipazione di cittadini e realtà locali¹⁴. Una proposta che ha avuto un’ampia diffusione¹⁵ e che in seguito è stata anche recepita nell’Accordo di Programma per la trasformazione degli scali ferroviari milanesi.

L’interesse per un approfondimento delle procedure e dei metodi della progettazione partecipata alle scale architettonica e urbana ha spinto UcTat a organizzare, pochi mesi dopo, l’**incontro pubblico “Progetto e Partecipazione. Trasformazioni nel contesto del sud Milano”**¹⁶: una tematica particolarmente importante per la *mission* dell’Associazione, che ha tra i propri obiettivi statutari quello di contribuire al dibattito sulla qualità urbana e ambientale di Milano attraverso l’elaborazione di proposte maturate e verificate attraverso una reale partecipazione attiva delle comunità interessate dai/ai progetti di rigenerazione.

Un significativo avanzamento nella formulazione di alcune proposte progettuali è stato poi sviluppato nell’ambito della **ricerca finanziata Prin, Progetti di Rilevante Interesse Nazionale 2015-18 “Adaptive design e innovazioni tecnologiche per la rigenerazione resiliente dei distretti urbani in regime di cambiamento climatico”**, che ha avuto quale contesto applicativo proprio il quadrante sud-est di Milano, comprendente l’intero Municipio 4 e vaste porzioni del Municipio 5, gravitanti sull’asse di corso di Porta Romana, corso Lodi e la via Emilia. Nelle prime fasi di lavoro Envi-Reg ha elaborato un ampio inquadramento conoscitivo generale a supporto della perimetrazione di 10 distretti urbani e alla definizione di alcuni ambiti prioritari (sistemi di spazi pubblici) di approfondimento analitico e sperimentazione progettuale, definiti sulla base di caratteri morfologici, insediativi e ambientali, anche nelle loro matrici storiche. Con valutazioni che hanno riguardato le possibili criticità relativamente ai livelli di accessibilità, all’uso del suolo (consumo e permeabilità), al fenomeno delle isole di calore urbane, alla presenza di aree sottoutilizzate, in abbandono e/o

¹⁴ Il seminario, introdotto da Elena Mussinelli e coordinato da Fabrizio Schiaffonati, ha visto gli interventi di Renato Galliano (direttore centrale Politiche del lavoro, Sviluppo economico e Università), Pierfrancesco Maran (assessore all’Urbanistica, Verde e Agricoltura), Lorenzo Lipparini (assessore a Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data) e Natascia Tosoni (vicepresidente della Commissione Urbanistica, Edilizia privata, Sistema agricolo milanese) del Comune di Milano, Alessandro Bramati (presidente) e Flavio Verri (consigliere) del Municipio 5, Paola Tessitore (Fs Sistemi Urbani), Anna Di Gironimo (Beni Stabili), Alessia Salerno e Pietro Cereghini (Fondazione Prada), Stefania Aleni (direttrice responsabile della rivista *Quattro*) e Giovanni Castaldo (CsTat).

¹⁵ Il progetto è stato pubblicato su *La Repubblica* del 23 settembre 2015 e sulla rivista *L’Arca International* n. 163 luglio-agosto 2016.

¹⁶ All’incontro, tenutosi il 15 dicembre 2017, sono intervenuti Fabrizio Schiaffonati (presidente UcTat) Lorenzo Lipparini (Assessorato alla Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data del Comune di Milano), e Andrea Pillon (Avventura Urbana, consulente della Struttura tecnica di missione 2017 del Ministero delle Infrastrutture nella stesura del decreto attuativo sul dibattito pubblico), aprendo poi a un dibattito alla presenza di Paolo Guido Bassi (presidente) e Pietro Giorgio Celestino (assessore) del Municipio 4, e di Alessandro Bramati (presidente) e Flavio Verri (presidente della Commissione Urbanistica) del Municipio 5.

degradata, alle dotazioni quali-quantitative di verde pubblico e privato, mappando quindi i principali stress climatico-ambientali (clima e microclima, qualità dell'aria, ciclo urbano delle acque, fruibilità del verde, eccetera), anche quantificando i servizi ecosistemici erogati dalle componenti ambientali presenti nel contesto. Esito della ricerca è stato un *masterplan* ambientale strategico per la riqualificazione ambientale e fruitiva dell'intera sub-area (con una quantificazione dei benefici ecosistemici derivanti dalla sua attuazione), corredato da un sistema di azioni e interventi di rigenerazione (progetti pilota/dimostratori relativi all'ambito di trasformazione Rogoredo-Toffetti, al quartiere San Luigi, al nodo della Stazione e della piazza di Rogoredo, al cavalcavia Corvetto e all'asta di viale Brenta)¹⁷.

Parallelamente un gruppo di esperti di UcTat e del Politecnico di Milano¹⁸ ha sviluppato ulteriori elaborazioni e proposte per la definizione di un articolato *masterplan* di rigenerazione e valorizzazione dell'ampio sistema di spazi pubblici gravitanti sull'asse di corso Lodi, da piazza Medaglie d'Oro a piazzale Corvetto (anche con l'ipotesi di abbattimento del cavalcavia), fino al nodo della Stazione di Rogoredo. Tali proposte sono state oggetto di approfondimento e dibattito pubblico nel corso della **conferenza “Proposte e progetti per il sud Milano. Il ruolo dei Municipi”**¹⁹, organizzata il 19 luglio 2017 dalla stessa UcTat, in collaborazione con il Municipio 4 e con il patrocinio

¹⁷ Il gruppo di lavoro Envi-Reg che ha svolto la ricerca come Unità locale della sede milanese era composto da Elena Mussinelli (responsabile), Andrea Tartaglia (coordinatore), Roberto Bolici, Daniele Fanzini, Matteo Gambaro, Raffaella Riva, Giovanni Castaldo e Davide Cerati.

Gli esiti di queste attività sono pubblicati in Losasso M., Lucarelli M.T., Rigillo M., Valente R. (a cura di) (2020), *Adattarsi al clima che cambia. Innovare la conoscenza per il progetto ambientale / Adapting to the Changing Climate. Knowledge Innovation for Environmental Design*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, e in Bologna R., Losasso M., Mussinelli E., Tucci F. (a cura di) (2021), *Dai distretti urbani agli eco-distretti. Metodologie di conoscenza, programmi strategici, progetti pilota per l'adattamento climatico / From Urban District to Eco-district. Knowledge Methodologies, Strategic Programmes, Pilot Projects for Climate Adaptation*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

I due volume sono disponibili in accesso aperto a questo link: <https://www.sitda.net/index.php/cluster-e-ricerca-2/publicazioni/>.

¹⁸ Fabrizio Schiaffonati, Luca Baio, Luca Bertoli, Daniele Fanzini, Elena Mussinelli, Giovanni Castaldo, Laura Daglio, Arturo Majocchi, Matteo Gambaro, Paolo Debiaggi, Andrea Tartaglia, Oscar Bellini, Davide Cerati e Martino Mocchi.

¹⁹ Hanno partecipato alla conferenza e *workshop*: Paolo Guido Bassi (presidente del Municipio 4), Alessandro Bramati (presidente del Municipio 5), Marco Granelli (assessore alla Mobilità del Comune di Milano), Lorenzo Lipparini (assessore alla Partecipazione del Comune di Milano), Pietro Giorgio Celestino (assessore del Municipio 4), Alfonso Di Matteo (presidente Commissione Territorio del Municipio 4), Flavio Verri (presidente Commissione Urbanistica del Municipio 5), Enrico Leopardi (Fs Sistemi Urbani), Paola Tessitore (Fs Sistemi Urbani), Alessia Salerno (Fondazione Prada), Anna Di Gironimo (Beni Stabili) e Stefania Aleni (Giornale Quattro).

Le proposte presentate in occasione del convegno sono state pubblicate in: UcTat, Municipio 4 (2017), *Proposte e progetti per il sud Milano. Il ruolo dei Municipi*, Municipio 4, Milano.

del Municipio 5, anche lasciando i progetti esposti presso la Sala consigliare del Municipio 4 fino al dicembre 2017. I temi discussi hanno riguardato nello specifico la problematica del recupero dello scalo di Porta Romana, a valle dell'Accordo di Programma, con l'esigenza di avviare usi temporanei all'interno dell'area, la riforma viabilistica e la riqualificazione dello spazio pubblico dell'asse Rogoredo-Porta Romana, la rigenerazione dello scalo Rogoredo, alcune ipotesi di rifunzionalizzazione e riassetto insediativo dell'area di Porto di Mare e la qualità ambientale delle proposte avanzate. Una modalità di dialogo con la cittadinanza attiva che ha rappresentato un'opportunità e una condizione necessaria per indirizzare la conflittualità locale nell'alveo della dialettica partecipativa, anche nella prospettiva di un ruolo non più solo genericamente consultivo dei Municipi, ma istruttorio e propositivo per l'individuazione dei bisogni della popolazione e la condivisione delle scelte civiche. Prospettiva che purtroppo sta trovando ben pochi riscontri nelle scelte dell'attuale Amministrazione comunale.

Con un approccio del tutto analogo e con il medesimo partenariato, nell'ottobre del 2018 abbiamo promosso il **convegno “Una strategia per il sud-est di Milano: l'hub di Rogoredo”**²⁰, con la finalità di approfondire il tema del nodo di interscambio della Stazione di Rogoredo. Anche in tale occasione è stata illustrata e discussa una proposta elaborata da UcTat per la riqualificazione funzionale e architettonica della Stazione e degli spazi pubblici limitrofi, soluzione esito anche di momenti di confronto con le Ferrovie dello Stato, l'Anas e il Municipio 4, che è stata poi presentata al Convegno **“Nodi infrastrutturali e rigenerazione urbana. Stazioni, spazio pubblico, qualità ambientale”**²¹ organizzato da Envi-Reg presso il Politecnico di Milano il 23 maggio 2019

²⁰ Al convegno, tenutosi il 24 ottobre 2018, hanno partecipato Comune di Milano – Assessorato alla Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data; docenti del Politecnico di Milano; Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) – Direzione Stazioni; Metropolitana Milanese Spa; Anas; Investire Sgr; Wip Architetti.

Le proposte progettuali sono state pubblicate nel volume a cura di UcTat (2020), *Una strategia per il sud-est di Milano. L'hub di Rogoredo. Progetti, operatori, infrastrutture e valorizzazione ambientale*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna (e-book in accesso aperto scaricabile al link: https://www.architetti.com/wp-content/uploads/2020/05/916.38861_e-book_SeP-Strategie-per-hub-di-Rogoredo.pdf).

²¹ All'evento, patrocinato dalla Società Italiana della Tecnologia dell'Architettura SITdA, in collaborazione con Rfi e Sistemi Urbani del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e incluso nella III edizione della *Milano Arch Week* promossa dal Comune di Milano, dalla Triennale e dal Politecnico di Milano, hanno partecipato Stefano Della Torre (direttore Dipartimento Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente costruito), Ilaria Valente (preside Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni), Elena Mussinelli (Politecnico di Milano), Antonello Martino (responsabile Ingegneria e investimenti, Direzione Stazioni Rfi), Francesco Karrer (Sapienza Università di Roma), Paolo Desideri (Abdr), Marco Giorgio (project director Stefano Boeri Architetti), Fabrizio Schiaffonati (presidente UcTat), Andrea Tartaglia (Politecnico di Milano), Mario Losasso (Università degli Studi Federico II di Napoli), Simona Collarini (direttore Area Pianificazione urbanistica generale, Comune di Milano), Carlo De Vito (presidente Fs Sistemi Urbani) e Sara Venturoni (direttore Direzione Stazioni Rfi).

Gli atti del convegno sono stati curati da Elena Mussinelli e Andrea Tartaglia, nel volume: *Nodi infrastrutturali*

e successivamente selezionata dal Comune di Milano in occasione della “Call for Ideas Milano 2030”: una chiamata organizzata dall’Amministrazione per raccogliere proposte di intervento e trasformazione della città da considerare in fase di revisione del Piano di Governo del Territorio, promessa poi peraltro del tutto disattesa nelle scelte effettivamente operate dall’Amministrazione stessa. Nello stesso contesto, abbiamo poi elaborato un ulteriore approfondimento progettuale per la **riqualificazione ambientale e fruitiva della piazza antistante la Stazione**, oggi fortemente degradata e priva di identità.

E ancora abbiamo messo sotto osservazione le problematiche della riqualificazione di un vasto sistema di aree in stato di degrado e parziale abbandono che include il comparto Enpam di via Medici del Vascello e quello compreso tra le vie Zama, Bonfadini e Salomone (circa 3 milioni e 700.000 mq, la cui rigenerazione funzionale e ambientale potrebbe determinare ricadute significative alla scala dell’intero quadrante sud-est), con considerazioni riferite anche al completamento del sistema infrastrutturale (metrotranvia) e al sistema del verde di Santa Giulia. Anche in questo caso l’approfondito lavoro istruttorio e propositivo svolto da UcTat è stato illustrato e discusso pubblicamente nel corso del **convegno “Rogoredo/Santa Giulia/Taliedo: le tre sfide”**, tenutosi il 26 novembre 2019 presso il Municipio 4²². E, sempre nel 2019, la Società Italiana della Tecnologia dell’Architettura SITdA, a partire dalla istruttoria e dalle proposte di Envi-Reg e UcTat, ha poi promosso il **workshop progettuale “Re-Live”** nel corso del quale più di 180 docenti e ricercatori provenienti da 17 Scuole di Architettura italiane hanno lavorato alla predisposizione di 16 studi di fattibilità tecnica ed economica per la riqualificazione del comparto di via Medici del Vascello, presentati pubblicamente a MadeExpo 2020 e ampiamente documentati in una pubblicazione dedicata²³.

Nel novembre 2021, Envi-Reg e UcTat, in collaborazione con l’Associazione Resilience Lab e il Municipio 4, hanno inoltre organizzato il **seminario e workshop “Soluzioni basate sulla natura e infrastrutture verdi e blu collaborative. Un approccio socio-ecologico per la resilienza e la sostenibilità territoriale nel contesto del Municipio 4 di Milano”**, durante il quale è stata presentata e discussa una proposta di *masterplan* per la rigenerazione ambientale e fruitiva dell’ambito

e rigenerazione urbana. Stazioni, spazio pubblico, qualità ambientale, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2020 (e-book in accesso aperto scaricabile al link: <https://bit.ly/nodi-infrstrutturali-ebook>).

²² Tra i partecipanti Luigi Daleffe (Enpam Real Estate), Carlo Corti (Storm), Massimo Basile (Mab Arquitectura / Cdp Investimenti Sgr), Antonio Bisignano (Amsa), Alessandra Bazzani (Studio Amministrativisti Associati), Lendlease, Marco Amosso (Lombardini 22), Raffaello Vignali (Conservatorio di Milano), Mirko Maronati (Sogemi), Paola Tesitore (Fs Sistemi Urbani), Enrico Motta (Centro di Produzione Rai Milano), Stefano Riazola (Comune di Milano), Andrea Bruschi (Metropolitana Milanese).

²³ Arbizzani E., Cangelli E., Daglio L., Ginelli E., Ottone F., Radogna D. (a cura di) (2020), *Progettare in vivo la rigenerazione urbana*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

compreso tra le vie Sile, Polesine, Mincio, Bessarione e viale Brenta; un'area di circa 70.000 mq oggi poco qualificata, che pure concentra un elevatissimo numero di servizi civici (Municipio 4, Teatro civico, tre scuole pubbliche, Piscina di via Mincio, Circolo Arci, Polo Ferrara, studentato del Politecnico, nuova sede del Comune di Milano), per la quale abbiamo delineato un sistema di interventi che, agendo sullo spazio pubblico, possono conformare questo comparto quale nuovo *Smart Sustainable Hub Civico* di rilevanza estesa a tutto il quadrante sud-est ed esempio di un rinnovato ruolo dei Municipi nella città²⁴.

Non da ultimo, mi preme segnalare l'interessante contributo di Angelo Rabuffetti, componente del Consiglio direttivo del Comitato Forlanini e figura molto attiva in UcTat, sul tema delle case popolari di Forlanini e Taliedo, pubblicato nel volume di Maggioli, *Dall'Ina-Casa alla Gescal. 15 quartieri milanesi*; un'altra occasione di cooperazione tra ambito accademico e associazionismo locale, anche con specifico riferimento al problema della riqualificazione del varco ferroviario dei "Tre Ponti" e, più in generale, del miglioramento delle connessioni tra il quartiere Forlanini, la città e le ampie aree a verde che lo circondano (parchi Lambro, Forlanini, Monluè, Idroscalo, oggi scarsamente accessibili).

Molte delle criticità che connotano il sud-est milanese, che in molteplici occasioni abbiamo evidenziato in questi anni, ancora permangono, né si è saputo cogliere l'occasione di risolverle attraverso i grandi progetti in corso di attuazione.

Nessuna vera ricomposizione del tessuto urbano tagliato dal fascio di binari dello scalo di Porta Romana, né una più consistente estensione del verde profondo, né soluzioni per una maggiore fruibilità dell'interscambio tra le stazioni ferroviaria e metropolitana, o per una più razionale e decorosa sistemazione di piazzale Lodi.

Occasione persa anche quella del progetto Foody 2025 per il vasto comparto dell'ortomercato, che si rinnova tutto al suo interno, senza risolvere il problema del superamento della barriera ferroviaria, né ricomporre morfologicamente e funzionalmente il tessuto urbano circostante (come invece da noi proposto nel convegno sulle tre sfide di Rogoredo, Santa Giulia e Taliedo, e prefigurato anche dai progetti Re-Live con importanti sovrappassi o soluzioni di scavalcamento, come peraltro è stato fatto in diverse altre città europee).

Ormai edificate, o in corso di trasformazione, molte aree che avrebbero potuto contribuire significativamente a un innalzamento delle dotazioni di verde e delle qualità fruitiva e ambientale

²⁴ Hanno partecipato al seminario e *workshop*: Stefano Bianco (presidente del Municipio 4), Elena Mussinelli (UcTat e Politecnico di Milano), Luca Bisogni (Landmarkstudio e Resilience Lab), Andrea Tartaglia (UcTat e Politecnico di Milano), Giovanni Castaldo (UcTat e Politecnico di Milano), Alessandra Battisti (Sapienza Università di Roma), Daniele Fanzini (UcTat e Politecnico di Milano), Giovanna Fontana (Landmarkstudio e Resilience Lab).

di questo quadrante urbano (Villaggio e Arena olimpica, vari cantieri nell'area che viene ormai chiamata "quartiere" Symbiosis, eccetera). In via di saturazione l'area dello scalo dismesso di Rogoredo, interessata dal *social housing* di Redo Sgr (346 appartamenti e 473 posti letto in residenza universitaria), e compromessa dall'attuazione dei complessi Spark 1 e 2 ogni possibilità di riconfigurazione di una piazza di accesso da sud alla Stazione.

Nessun intervento per il completamento del progetto di sistemazione dello spazio pubblico lungo l'asse di corso di Porta Romana-corso Lodi, fino a Rogoredo, pure oggetto di lodevoli iniziative volontaristiche da parte dei cittadini (come nel caso de "Il miglio delle farfalle"). E nemmeno per l'abbattimento del cavalcavia Corvetto, di cui si parla da decenni, o per il potenziamento dell'interscambio di Rogoredo, oggi del tutto inadeguato a gestire gli importantissimi flussi che lo attraversano e che tra pochi mesi diventerà l'accesso privilegiato per l'Arena olimpica (sempre ammesso che sia completata in tempo).

In stallo, e in continuo ripensamento, gli oltre 60 ettari del Porto di Mare, recentemente oggetto di due bandi i cui esiti non sono stati resi pubblici (uno per una non meglio precisata "Grande Funzione Urbana", l'altro di "Rigenerazione ambientale") e, in questi ultimi mesi, diventati la possibile sede di atterraggio di una importante quota delle abitazioni previste dal "Piano straordinario per la casa accessibile" del Comune di Milano (abitazioni in regime di Ersr, eventuali funzioni urbane libere finalizzate alla sostenibilità economica dell'intervento, nuove costruzioni da destinare ai servizi abitativi pubblici). In contrasto con le attese di tanti cittadini e associazioni il cui impegno civico volontario ha reso possibile il recupero paesaggistico e la ricomposizione ecosistemica di vaste porzioni del sistema ambientale di Porto di Mare, anche nelle sue estensioni verso sud sino a Chiaravalle e, a ovest, verso Vaiano Valle e il Parco della Vettabbia.

Alcune delle questioni che abbiamo sollevato sono invece ancora aperte, e dovrebbero essere oggetto non più di progetti "calati dall'alto", prevalentemente di stampo privatistico, ma di una regia pubblica attenta in primo luogo all'ascolto della domanda locale, attraverso pratiche di vera partecipazione, coinvolgendo *in primis* i Municipi e le comunità interessate in processi decisionali di democrazia deliberativa (e non in farsesche rappresentazioni del dibattito pubblico quali quella sullo scalo di Porta Romana, nei fatti delegata all'operatore privato).

Non a caso i temi e i luoghi del sud-est milanese sono stati più volte richiamati anche in occasioni più recenti, quali il **convegno "Il caso Milano. Tra norma e progetto"**²⁵, tenutosi il 1° luglio 2024 presso lo spazio Educafé del Politecnico di Milano, nel corso del quale si è discusso del "modello Milano", evidenziando come esso palesi elementi di crisi sociale e uno squilibrato sviluppo; con la

²⁵ Con la partecipazione di Elena Mussinelli, Paolo Debiaggi, Matteo Peverati, Massimo Giuliani, Andrea Tartaglia e Fabrizio Schiaffonati.

rigenerazione urbana affidata alla dinamica immobiliare, senza un primario ruolo dell'Amministrazione comunale nel governo del territorio. O durante il **ciclo di seminari “Le sfide della rigenerazione: identità, opere pubbliche e ambiente”**²⁶, tre occasioni per mettere a fuoco le tematiche della sostenibilità ambientale delle trasformazioni urbane e della qualità architettonica e urbana in rapporto ai processi di programmazione e attuazione degli interventi pubblici. E ancora durante il **ciclo di incontri “Il buon governo e la bellezza della città”**²⁷ e poi nella prima edizione del **seminario di formazione continua “Qualità ambientale e bellezza della città”**²⁸, entrambi organizzati secondo una formula seminariale/laboratoriale che ha consentito di sviluppare riflessioni critiche e favorire una attiva partecipazione al dibattito sulla trasformazione della città, connettendo i diversi aspetti della sostenibilità con quelli della salute, della transizione ecologica, dell'innovazione tecnologica, della responsabilità sociale, dell'identità culturale dei luoghi, e quindi della bellezza della città.

Molte delle proposte che abbiamo presentato conservano la loro attualità e anche un notevole livello di fattibilità, in quanto esito di un lavoro collettivo che ha impegnato un consistente gruppo di persone, con Envi-Reg e UcTat a catalizzare *stakeholder* pubblici e privati, progettisti, esperti, associazioni e cittadini in un confronto critico, ma anche creativo e positivo sulle esigenze della città e in particolare del sud-est milanese, con uno sguardo volto a una prospettiva di lungo pe-

²⁶ Gli incontri, tenutisi presso il Politecnico di Milano il 18 e il 31 maggio e il 18 giugno 2022, sono stati promossi da Envi-Reg, con il patrocinio della Società Italiana della Tecnologia dell'Architettura SITdA e delle Associazioni UcTat e Metropolis e hanno visto la partecipazione di Matteo Gambaro (Politecnico di Milano, Envi-Reg), Fabrizio Schiaffonati (Presidente UcTat), Carola Clemente (Sapienza Università di Roma), Alessandro Ubertazzi (Commissione per il Paesaggio del Comune di Milano), Paolo Debiaggi (Studio Debiaggi, Envi-Reg), Andrea Tartaglia (Politecnico di Milano, Envi-Reg), Eugenio Arbizzani (Sapienza Università di Roma), Francesco Karrer (Sapienza Università di Roma), Alessandra Bazzani (Studio Amministrativisti Associati), Gerardo Ghioni (Studio Arkitetton), Elena Mussinelli (Politecnico di Milano, Envi-Reg), Mario Losasso (Università degli Studi Federico II di Napoli, presidente SITdA), Alessandra Battisti (Sapienza Università di Roma), Adolfo Baratta (Università degli Studi Roma Tre), Daniele Fanzini (Politecnico di Milano, Envi-Reg), Erminia Attaianese (Università degli Studi Federico II di Napoli).

²⁷ Il ciclo, promosso da Envi-Reg e UcTat, ha previsto 10 incontri tenutisi presso l'Educafé del Politecnico di Milano tra ottobre 2023 e marzo 2024, con interventi di Maurizio De Caro, Agostino Petrillo, Elena Mussinelli, Marco Biraghi, Andrea Margaritelli, Fabrizio Schiaffonati, Paolo Zermani, Gianni Verga, Annalisa Rossi.

²⁸ Il Corso, promosso da Envi-Reg e UcTat, diretto da Andrea Tartaglia e Fabrizio Schiaffonati, e coordinato da Maurizio De Caro, ha previsto otto incontri tenutisi presso l'Educafé del Politecnico di Milano tra ottobre 2024 e gennaio 2025, con interventi di Maurizio De Caro, con Raffaella Riva e Giovanni Castaldo; Lorenzo Degli Esposti, con Gianni Verga e Paolo Debiaggi; Francesca Albani, con Marco Biraghi e Matteo Gambaro; Andrea Margaritelli, con Andrea Tartaglia; Alessandra Battisti, con Filippo Salucci e Daniele Fanzini; Elia Cangelini, con Mario Losasso e Roberto Bolici; Maurice Kanah, con Carlo Lolla e Fabrizio Schiaffonati, e una tavola rotonda finale.

riodo alla ricerca di più equilibrate e sostenibili funzioni e forme dell'architettura e del territorio urbano. Operando nel campo della terza missione dell'Università, ben oltre il mero svolgimento di prestazioni e servizi, quali agenti di connessione tra progettualità e producibilità delle trasformazioni, con un biunivoco trasferimento di competenze e conoscenze dentro la realtà viva della domanda architettonica e urbana.



Milano sud-est. Tra memoria e trasformazione

Giovanni Castaldo

Questa pubblicazione mette al centro dell'attenzione il contesto sud-est di Milano, avanzando proposte di intervento per innalzarne la qualità urbana e ambientale. Si tratta di un quadrante urbano che si è sviluppato lungo alcuni assi radiali, a cavallo tra Municipio 4 e Municipio 5. Il più rilevante è corso Lodi, sulla stessa giacitura di uno storico tracciato di origine romana, posto al centro di questo settore, che ha costituito la direttrice di sviluppo dal centro città fino all'*hinterland* metropolitano attraverso la via Emilia. A ovest poi si trovano via Ripamonti e a nord l'asse di viale Forlanini, a segnare i confini, seppur labili, di questo settore. Questa parte di città è cinta a sud/sud-est dal Parco Agricolo Sud Milano che ha contenuto l'espansione dell'edificato, contribuendo alla permanenza di alcune importanti valenze ambientali e paesaggistiche.

All'interno dell'ambito si trovano una serie di nuclei che gravitano sui tre assi radiali citati, come ad esempio i quartieri di Rogoredo, San Luigi, Calvairate, fino a Taliedo-Forlanini e, oltre la Tangenziale Est, Ponte Lambro. Tante polarità e sub-aree, porzioni di città con specifiche storie, identità e prospettive di trasformazione. Si tratta quindi di una "città nella città", così come definita da Fabrizio Schiaffonati nel 2019. Per ragioni storiche e connotazioni morfologiche questo sistema è tra i più riconoscibili nel contesto milanese, con una limitata presenza di fenomeni di *sprawl*, la permanenza di ampie porzioni agricole e di vasti spazi aperti, in assenza di quelle dinamiche conurbative verso i Comuni dell'*hinterland* che si sono verificate in altri quadranti della città.

Tra i quartieri del sud-est di Milano, Corvetto è senza dubbio il più noto, in particolare per la presenza di grandi complessi di edilizia pubblica e per la sua forte identità sociale. Un toponimo che nella vulgata comune è diventato spesso sinonimo di periferia difficile, con problematiche di sicurezza pubblica e di integrazione sociale, ma che rimanda anche alla storia della Milano post-bellica, con gli anni della ricostruzione e dell'immigrazione interna e dello sviluppo degli anni Sessanta.

Il nome della zona deriva dall'omonimo piazzale che funge da snodo per il traffico verso il centro città attraverso corso Lodi e verso nord col cavalcavia che indirizza verso la cintura dei viali delle Regioni. Porta di accesso alla città e al contempo piazza di riferimento della zona, per la presenza della metropolitana, il capolinea di diversi mezzi di superficie e la concentrazione di servizi com-

merciali.

La zona del Corvetto ha da sempre rappresentato la cerniera tra la città costruita e la campagna coltivata. Della rete idrica che innervava la zona, non è più visibile il Redefossi che fino all'Ottocento scorreva lungo corso Lodi, oggi coperto, mentre è ancora visibile la Vettabbia. Del passato agricolo dell'area sopravvivono diverse cascine, tra cui cascina Casottello, cascina Grande e cascina Nosedo, oltre naturalmente ai coltivi attivi del Parco Agricolo.

Nella zona Corvetto sono localizzati molteplici quartieri di edilizia residenziale pubblica, realizzati sia prima che dopo la Seconda guerra mondiale. Il Regina Elena (oggi denominato Mazzini) degli anni Venti e Trenta, il quartiere Iacp Omero (1949-1955), il quartiere Gabrio Rosa (1948-1951), gli insediamenti Ina-Casa di via Montemartini (1949-1951) e di via Barzoni (1949-1951), il quartiere San Dionigi (1976-1980). Un vero e proprio catalogo di interventi di residenza sociale del Novecento, una sorta di museo *en-plein-air* che testimonia differenti epoche di intervento, approcci progettuali e soluzioni morfo-tipologiche: dalle cortine interrotte con edifici anche all'interno degli isolati lungo le vie Polesine, dei Cinquecento, Mompiani e piazzale Ferrara, all'impianto razionalista con edifici in linea orientati sull'asse eliotermico del quartiere Omero progettato dallo Iacp; dalle case a schiera di via Barzoni agli edifici in linea del quartiere Montemartini progettato dall'Ufficio Tecnico dello Iacp con la supervisione di Irenio Diotallevi, fino agli edifici a torre lungo via San Dionigi. L'impianto razionalista di edilizia aperta dei quartieri Omero, Gabrio Rosa e Montemartini appare particolarmente rigoroso, esemplare nel contesto milanese anche per il coerente approfondimento tipologico alla scala dell'alloggio (con soggiorni passanti, distinzione tra zona giorno e zona notte, cucine separate collegate a lavatoi-stenditoi, eccetera).

I quartieri realizzati nel dopoguerra presentano buone dotazioni di verde di vicinato e di servizi al cittadino, con una positiva integrazione di tali attrezzature alla scala dell'isolato. Analogamente a quanto è riscontrabile nel quartiere di iniziativa privata Grigioni, realizzato tra gli anni Cinquanta e Sessanta dalla Società Grigioni sas, localizzato a nord-est di piazzale Corvetto in adiacenza a viale Lucania. Il Grigioni, 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'architetto Guglielmo Giani nel 1961, e da scuole per l'infanzia, primarie e secondarie realizzate a partire dagli anni Settanta.

Il patrimonio edilizio dei quartieri di edilizia economica e popolare del Corvetto è in molti casi necessitante di importanti interventi di riqualificazione e manutenzione straordinaria. Ciò è particolarmente evidente nel quartiere Mazzini, solo in parte recuperato attraverso il Contratto di Quartiere del 2005-2010, ma anche negli altri comparti che ormai hanno superato i settanta anni

dalla loro edificazione¹.

Anche alcuni spazi aperti pubblici della zona necessitano di interventi di riqualificazione. Si pensi ad esempio a piazzale Ferrara, che costituisce una centralità del quartiere Mazzini e al contempo una cerniera tra la parte residenziale e l'“hub dei servizi civici” di via Mincio-Oglio-Sile-Polesine – un'area di circa 70.000 mq con la presenza in quegli isolati di tre scuole, una Piscina comunale, la sede del Municipio 4, il Teatro civico (della Quattordicesima), il Circolo Arci, una sede della Guardia di Finanza, gli Uffici Tecnici del Comune di Milano di via Sile, il centro polifunzionale e lo studentato del Politecnico di Milano. Il piazzale a oggi è quasi interamente occupato da un mercato rionale coperto, realizzato nel secondo dopoguerra. Una struttura edilizia che appare arrivata al termine del suo ciclo di vita e che dovrebbe essere trasferita al piano terra del limitrofo studentato, liberando lo spazio pubblico del piazzale e permettendo un nuovo assetto con migliori caratteristiche ambientali e fruibili.

Nella prospettiva di intervento in piazzale Ferrara, sarebbe opportuna una riqualificazione estesa alle vie che si diramano dal piazzale stesso (vie Mompiani, Panigarola e Pomposa), che presentano sezioni stradali adeguate per l'integrazione di percorsi ciclabili a vantaggio di una più estesa connessione con il Parco Agricolo; così come il potenziamento dell'accessibilità pedonale ai servizi dell'hub di via Mincio, Oglio e Sile, attraverso il miglioramento fruitivo dei marciapiedi, anche prevedendo nuovi filari alberati e depavimentazioni, nonché attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti interni agli isolati.

Indubbiamente piazzale Corvetto è l'altro spazio pubblico in attesa di una profonda riqualificazione. In realtà si tratta di un sistema di spazi aperti più articolato che si estende anche a via Marocchetti e viale Lucania, data la conformazione della sopraelevata. Il cavalcavia è l'eredità di un'epoca passata e costituisce una forte negatività in termini ambientali e fruitivi (inquinamento atmosferico e acustico, impatto visivo, interruzione di alcune percorrenze e continuità di spazi pubblici, mancanza di decoro urbano). Da tempo si susseguono richieste di abbattimento della infrastruttura da parte di cittadinanza e parti sociali, a cui sono seguiti limitati studi di fattibilità con una organica valutazione di oneri, impatti sul traffico e implicazioni ambientali. Approfondimento che dovrebbe affrontare anche una più ampia riforma viabilistica di questo accesso alla città, a partire dal completamento della costruzione della strada Paullese che potrebbe svincolare il traffico in entrata-uscita dalla

¹ Nel 2022 gli immobili di viale Omero 15 sono stati riqualificati dal Comune di Milano, con adeguamenti in materia di accessibilità e l'efficientamento energetico dell'involucro edilizio. Nel 2023 il quartiere Barzoni è stato selezionato per un intervento di demolizione e ricostruzione attraverso il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (Pinqua). Il progetto prevede la realizzazione di più blocchi edilizi con altezze di 4/6 piani, per un totale di 110 unità abitative. I tempi di abbattimento e ricostruzione, sono stimati in circa due anni, con inizio dei lavori a fine 2025.

Tangenziale evitando di gravare sul nodo di Corvetto. Ciò permetterebbe di spostare i flussi di entrata e uscita verso piazzale Bologna in diretta connessione con l'Ortomercato e i viali delle Regioni. Al contempo il potenziamento di via Fabio Massimo in continuità con via San Dionigi e poi via D'Agrate-viale Cermenate potrebbe servire il traffico del sud/sud-ovest della città.

La demolizione del cavalcavia consentirebbe di riqualificare le vie Marocchetti e Cassinis, in un progetto unitario con corso Lodi che, dopo la realizzazione della linea 3 della metropolitana e la soppressione delle linee tranviarie che correvano al centro a inizio anni Novanta, ha assunto una funzione del tutto nuova. Un *parterre* ciclopeditonale che, con le alberature di un viale e numerose sedute, e affiancato dagli esercizi commerciali al piede degli edifici in cortina, ha ritrovato una nuova vitalità, con lo scorrimento lento delle auto dato che la maggior parte del traffico in entrata in piazzale Corvetto si biforca verso nord su viale Lucania e verso ovest su via Polesine.

A sud-est di Corvetto, lungo lo storico asse della via Emilia, si trova l'ambito di Rogoredo, in adiacenza al confine con il Comune di San Donato Milanese e con l'area Metanopoli. A meno di un chilometro da piazzale Corvetto, l'antico borgo ha conservato una forte identità. La sua posizione, tra la linea ferroviaria e la Tangenziale, e accessibile solo tramite il cavalcavia Pontinia, ha contribuito a mantenere una certa separatezza dal resto della città, una sorta di *enclave* nonostante l'apertura della linea 3 della metropolitana nel 1991. A Rogoredo vi erano rilevanti impianti industriali, tra i quali le acciaierie Redaelli e lo stabilimento chimico Montecatini, parte di un'area industriale che si estendeva fino al campo di volo della Caproni a Taliedo e alla zona del Forlanini. Nel nucleo storico di Rogoredo sono ancora rintracciabili alcune testimonianze di questo passato. Manufatti dell'architettura moderna, come la "Casa dell'Infanzia Paolina Caproni", opera razionalista di Enrico Griffini, e l'edificio che ospitava il centro studi della Redaelli, che sarà integrato all'interno del nuovo *campus* del Conservatorio di Milano denominato "Bosco della Musica". La dismissione delle industrie ha innescato nella zona un importante processo di trasformazione urbana, con la realizzazione del quartiere Santa Giulia con funzioni residenziali e terziarie. Un progetto di trasformazione iniziato oltre quaranta anni fa, con i primi studi nel 1983, due Piani Particolareggiati negli anni Novanta, lo sviluppo di un *masterplan* complessivo da parte dello Studio Foster e Paolo Caputo nel 2004; fino al completamento del solo comparto Santa Giulia Sud nel 2009, senza la realizzazione di un grande parco e del comparto nord a causa dell'insorgenza di gravi problematiche finanziarie in capo alla società promotrice dell'intervento. Iniziativa oggi rilanciata, a valle di una riconfigurazione dell'assetto del promotore e di una variante urbanistica, con la previsione di realizzazione di una Arena polifunzionale con capienza di 15.000 posti e di una struttura commerciale nella parte di Santa Giulia Nord; prima fase dell'effettivo completamento del comparto con le funzioni residenziali e la realizzazione del parco mediano tra le parti nord e sud di Santa Giulia.

La Stazione ferroviaria di Rogoredo e di interscambio con la linea metropolitana 3 costituisce il

nodo infrastrutturale più rilevante per questa parte di città. Stazione di transito e di attestamento di diverse linee ferroviarie, Rogoredo è sempre più importante per destinazioni e flussi di traffico, soprattutto con l'Alta Velocità. Sette milioni di passeggeri annui e ventimila giornalieri addensano una struttura ormai inadeguata per funzionalità di spazi e servizi per un tale traffico. Nonostante l'ammodernamento dell'architettura di Angelo Mangiarotti di qualche decennio fa abbia cambiato l'immagine della Stazione del secolo scorso, un tempo fermata dei soli accelerati da Pavia, Lodi, Piacenza, Cremona e Mantova. L'uscita sul piazzale antistante sul fronte ovest evidenzia le gravi carenze dell'intorno, nell'interscambio col trasporto pubblico di superficie e il traffico automobilistico. Nulla è cambiato rispetto al secolo scorso: un disordinato parcheggio lungo l'anello stradale, senza un albero e sedute in corrispondenza della fermata degli autobus e dei taxi, in una completa incuria del luogo. Ancor peggio l'accesso opposto sul lato di Santa Giulia che presenta un accesso ridotto di collegamento con il sottopasso che porta alle risalite dei binari, in assenza di un fronte e di uno spazio di accoglienza dei viaggiatori. Un ingresso tutt'altro che secondario per il complesso degli uffici Sky e gli altri immobili terziari di recente realizzazione, per le migliaia di abitanti di Santa Giulia e quelli del vecchio quartiere di Rogoredo, nonché per i futuri abitanti che si insedieranno nel complesso residenziale in costruzione nell'ex Scalo ferroviario Rogoredo e in prospettiva nel comparto Santa Giulia Nord e nelle altre aree di trasformazione. A ridosso di questo ingresso sostano alcuni autobus urbani, dove invece avrebbe dovuto attestarsi la metrotranvia proveniente dall'asse centrale della *promenade* dell'insediamento di Santa Giulia; come era nell'originario progetto di riqualificazione urbana di Norman Foster e Paolo Caputo. È necessario quindi oggi una radicale ristrutturazione della Stazione. Una nuova struttura multifunzionale che si relazioni con un più ampio intorno urbano e acquisisca il decoro richiesto a un importante luogo. La trascuratezza attuale induce un progressivo degrado dello spazio pubblico, mentre ai luoghi di transito e della accoglienza dovrebbe essere riservata una particolare attenzione. Un tema progettuale anche per le aree dell'Anas antistanti il piazzale della Stazione, non più strategiche per l'azienda e a oggi sottoutilizzate.

A sud della Stazione, oltre il raccordo stradale di collegamento tra la Tangenziale Est e il nodo di Corvetto, si trova la grande area di Porto di Mare. Un quadrilatero di circa 100 ettari di superficie, delimitato sugli altri lati dalle vie Fabio Massimo, San Dionigi e Sant'Arialdo. Un'area destinata a parco urbano inclusa nel più esteso Parco Agricolo Sud ai confini dei Municipi 4 e 5. Le vicende di questa area risalgono al Novecento, con la previsione di realizzazione del porto di attestamento del canale navigabile Milano-Cremona-Po, via d'acqua ipotizzata negli anni Venti da Milano fino al Po per poi raggiungere il Mare Adriatico. Dopo decenni, tra incertezze e ripetuti tentativi di rilancio, alla soglia del nuovo Millennio, il progetto è stato definitivamente abbandonato. Il Piano Regolatore del 1953 riportava su questa area il vincolo urbanistico del porto con delle banchine per

gli approdi. Fino ai primi anni Sessanta un ampio bacino interessava tutta la zona, risultato delle escavazioni per le opere portuali. Un vero e proprio lago alimentato dalle numerose risorgive. In attesa della futura infrastruttura veniva usato spontaneamente per la balneazione popolare e la pesca sportiva. Negli anni Sessanta si è proceduto al suo interrimento, con una discarica di rifiuti solidi urbani e alla definitiva copertura con uno strato di terra di coltivo per la messa a dimora delle piantumazioni. Senza mantenere alcun “segno d’acqua” dell’immagine di quel luogo, così vivo nel vissuto del dopoguerra ora, con il passare del tempo, dimenticato e cancellato dalla memoria della città.

Al suo posto ora il parco urbano che consente di spaziare con lo sguardo a chi percorre l’ultimo tratto del raccordo autostradale, percependo il limite edificato della città. Negli ultimi anni si sono succedute diverse ipotesi di trasformazione. Come quella, ad esempio, di un nuovo stadio di calcio che snaturerebbe la vocazione e la misura del luogo, oltre ogni altra considerazione di opportunità funzionale e ambientale. Deve essere invece tutelata la valenza ambientale, paesaggistica e fruitiva di questo ambito periurbano, che insieme al limitrofo parco della Vettabbia è oggi una risorsa rilevante per questo quadrante: un’unica grande area verde che si estende da Rogoredo all’Abbazia di Chiaravalle e poi fino ai margini del Corvetto.

Spostandosi nuovamente in questo quadrante urbano, a nord di Santa Giulia, a est del tracciato ferroviario e in parte anche oltre la Tangenziale fino ai limiti del perimetro comunale, si trovano altri nuclei di identità locale. Morsenchio, Taliedo, Mecenate, Ponte Lambro, Monluè, Forlanini, un contesto eterogeneo per funzioni e tessuto insediativo, per complessivi 3 milioni e 700.000 mq, che risulta fortemente separato dal resto della città a causa della infrastruttura ferroviaria che costituisce, come in altre parti cittadine, un limite invalicabile. In questo contesto il passaggio è possibile solo in corrispondenza di via Lombroso e viale Forlanini-viale Corsica, attraverso un sottopassaggio e un fornice del rilevato ferroviario che sono a oggi privi di decoro urbano e con forti criticità di interferenza tra traffico veicolare e circolazione pedonale e ciclabile. Si tratta di un ambito con una sua forte caratterizzazione, parte del Municipio 4, di cui rappresenta una realtà di grande vitalità. A ridosso della linea ferroviaria, su una superficie territoriale di circa 160.000 mq, è ubicato il grande complesso immobiliare di via Medici del Vascello che, dopo molti anni di abbandono, è oggi oggetto di un piano attuativo con previsione di demolizione e di insediamento di nuove residenze, in continuità con l’adiacente quartiere Merezzate. Poco più a nord, sempre a est del tracciato ferroviario, si trova un grande comparto delimitato dalle vie Zama, Bonfadini e Salomone, di circa 300.000 mq, attualmente sottoutilizzato e in parte anche degradato, strategico in previsione della realizzazione della Stazione Zama della *Circle Line*. Tale Stazione potrebbe infatti costituire un elemento di riconnessione tra parti di città, realizzando uno scavalco pedonale della ferrovia. Una prospettiva ancora più necessaria dato l’intervento, in corso di attuazione, di riqua-

lificazione dell'Ortomercato e soprattutto il progetto di trasformazione dell'ex Macello che porterà allo sviluppo di un nuovo quartiere residenziale. Tali progettualità, insieme al completamento dell'ambito di Porta Vittoria con la realizzazione della biblioteca Beic, dati i nuovi carichi insediativi, evidenziano la necessità di un complessivo ripensamento anche del sistema della viabilità e della mobilità, come ad esempio, un collegamento tranviario tra Calvairate e Taliedo-Mecenate attraverso via Lombroso con attestamento in prossimità della futura Stazione Zama, la realizzazione della nuova tranvia da Rogoredo a via Mecenate, la riconnessione pedonale di Ponte Lambro con Santa Giulia e Morsenchio. Istanze da tempo insoddisfatte che dovrebbero essere accolte entro un disegno unitario strategico di rigenerazione del sud-est milanese.

Riallargando lo sguardo all'intero quadrante in esame, non può non essere approfondito il contesto limitrofo allo Scalo Romana. Si fa fuoco quindi a ovest di corso Lodi, in quel settore urbano compreso per l'appunto tra corso Lodi e via Ripamonti, definito a nord dallo Scalo e a sud dal Parco Agricolo nella zona di Vaiano Valle.

Si tratta di un sottoambito contraddistinto da specifiche caratteristiche architettoniche e funzionali determinate dalla storia di questi isolati di origine industriale, oggi al centro di molteplici iniziative di trasformazione. 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 stesso Scalo ferroviario Romana. Nel Piano Beruto del 1884 è registrata nell'area la presenza dello Scalo, 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. 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 ad A2A, in parte funzioni culturali con la collocazione dell'archivio storico fotografico della Fondazione Aem. A inizio 2024 è stato avviato il cantiere per la realizzazione di una torre terziaria di A2A di circa 150 metri di altezza, su progetto dello Studio Citterio-Viel, che occupa

la porzione ovest dell'area della centrale, occupato in precedenza da manufatti edilizi realizzati nel secondo dopoguerra.

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.

A seguito del processo di deindustrializzazione avviatosi a Milano a partire dagli anni Ottanta, molti degli impianti produttivi localizzati in questo contesto sono stati dismessi. Negli anni Novanta vengono avviati alcuni progetti di riconversione e di trasformazione funzionale che interessano direttamente l'ambito. Questo è il caso di due Programmi di Riqualificazione Urbana, nell'area ex Om ed ex Tibb. Seguono negli ultimi anni altri interventi di rigenerazione urbana, sia di demolizione e ricostruzione che di riuso dei manufatti edilizi, e altri tuttora in corso, che stanno ridisegnando questa parte di città. Il polo museale Fondazione Prada e il Progetto Symbiosis costituiscono senza dubbio le progettualità più rilevanti. Il progetto di Fondazione Prada, firmato dallo studio OMA-Rem Koolhaas, conserva il carattere industriale dell'edificio originario, mantenendo alcuni corpi di fabbrica, le capriate metalliche e le scansioni modulari delle strutture. 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. Il Progetto Symbiosis, sviluppato da Beni Stabili Siiq, riguarda la riqualificazione di un ampio comparto in precedenza 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. Allo stato attuale sono stati completati diversi edifici terziari, un edificio scolastico e una nuova piazza (piazza Olivetti). I comparti a sud di viale Ortles sono in fase di cantiere.

Come è noto, anche lo Scalo ferroviario Romana è oggetto di trasformazione. Nel 2025 sono stati completati gli edifici del Villaggio olimpico (progetto Studio Som) per i Giochi invernali 2026 concentrati nella parte ovest dello Scalo e il resto dei circa 20 ettari saranno trasformati seguendo il *masterplan* del gruppo Outcomist, Diller Scofidio+Renfro, Plp Architecture, Carlo Ratti Associati e Arup, vincitore del concorso del 2021. Punto di approdo di un *iter* iniziato circa un decennio fa quando si è avviato il dibattito cittadino sulla trasformazione dei sette scali, per complessivi 1,2 milioni di mq, allora di proprietà del gruppo Ferrovie dello Stato, per le quali già il Pgt del 2012 prevedeva la definizione di un Accordo di Programma per la loro trasformazione; Accordo poi ratificato nel 2017. Una vicenda importante per Milano soprattutto per le tante aspettative della cittadinanza di ottenere un adeguato "ritorno pubblico" da una trasformazione urbana di tale portata. Nuovi spazi verdi, piazze, servizi pubblici e civici, interventi di potenziamento del nodo ferroviario

cittadino a fronte del vantaggio privatistico legato ai carichi insediativi attribuiti alle aree attraverso l'Accordo di Programma.

Al termine di questo raddomantico *tour* attraverso la geografia del sud-est di Milano emerge con più chiarezza il quadro articolato delle sue identità locali e polarità, con anche l'evidenza delle principali istanze di cambiamento per un effettivo miglioramento delle qualità urbana.

Questo settore, a differenza di altri che hanno già completato importanti processi di trasformazione e dove comunque sono riscontrabili condizioni insediative e infrastrutturali consolidate, è ancora caratterizzato da tante sfide aperte. Interventi in corso di attuazione e progettualità ancora da definire², nuove funzioni, nuove infrastrutture, nuovi quartieri, con il bisogno conseguente di realizzare adeguate dotazioni pubbliche, pongono, soprattutto in capo al decisore pubblico la necessità di definire un piano integrato e organico per guidare in modo efficace questo ampio processo di rigenerazione. Quello che Fabrizio Schiaffonati ed Elena Mussinelli hanno definito "Piano d'area" alla scala del quadrante dei due Municipi 4 e 5. Una visione ampia che potrebbe riconnettere questioni insediative, funzionali e infrastrutturali con le istanze di tutela e valorizzazione della dimensione ambientale di questo paesaggio.

² Per sintesi, si riportano i principali interventi in corso di realizzazione/programmati nel contesto analizzato: Pii Zona Speciale Scalo Romana, St 211.638 mq, SI 164.000 mq (34.850 mq sociale di cui 25.570 mq Villaggio olimpico/studentato, 17.000 mq convenzionata, 53.575 mq edilizia libera, 58.575 mq edilizia non residenziale, servizi pubblici, nuovo parco centrale e foresta sospesa, nuova Stazione Rfi; Torre terziaria A2A piazza Trento, St 47.000 mq, SI 27.500 mq; Symbiosis nord, Covivio Development Italia, St 74.100 mq, SI 88.900 mq, terziario, commerciale, produttivo e servizi privati convenzionati (ICS School); Pii vie Lorenzini-Adamello, St 22.863 mq, SI 9.108 mq, di cui 3.506 mq residenza libera, 3.506 mq residenza convenzionata, 2.096 mq terziario direzionale; C40 via Serio, St 5.000 mq, SI 10.000 mq; Piano attuativo Vaiano Valle nord, St 77.913 mq, SI 30.000 mq residenza libera/in istruttoria; Porta Vittoria, St 137.601 mq, SI 72.132 mq, di cui 21.639 mq residenziale, 18.755 mq commerciale, 31.738 mq terziario/ricettivo; Ortomercato, 28 milioni di euro; RC2 ex Macello, Redo, SI 140.000 mq (sede Istituto Europeo del Design 30.000 mq, Museo Pod Science District 6.500 mq, Fab-Lab 1.800 mq, servizi di prossimità circa 2.000 mq, servizi educativi comunali circa 2.000 mq, *social housing*, circa 60.212 mq, di cui 60% in locazione a canone convenzionato e 40% in vendita agevolata + residenze libere in vendita, minimo 7.000 mq, polo terziario/commercio/ricettivo 30.000 mq + commerciale integrato alle residenze circa 4.000 mq); Scalo Rogoredo, Redo, 71,5 milioni di euro investimento di Cassa Depositi e Prestiti/Fondo Immobiliare di Lombardia, *smart district* di 615 appartamenti, locali commerciali, spazi verdi e altri servizi; St da AdP 21.132 mq, verde e spazi pubblici 11.623 mq, SI max 16.000 mq; Parco della Musica a Rogoredo.



Corso Lodi

Fabrizio Schiaffonati

Nella *forma urbis*, tra gli assi viari che a raggiera si dipartono dal centro storico di Milano, spicca l'antica strada romana che da piazza Missori raggiunge, a Rogoredo, il confine comunale. Una linea retta di solo 4 km da piazza Duomo, lungo la quale sono chiaramente percepibili gli ampliamenti a cerchi concentrici della città, con le cinte murarie – piazza Missori con la prima Porta del periodo repubblicano, lo spostamento sulla Cerchia del fossato dei Navigli d'epoca medievale, le cinquecentesche Mura spagnole – per poi incontrare la circonvallazione filotranviaria, proseguire sul cavalcavia dello Scalo Romana e scendere nel quartiere San Luigi, raggiungere la periferia di piazzale Corvetto e proseguire sulle vie Marocchetti e Cassinis fino alla Stazione di Rogoredo.

Un'arteria di un sistema viario che da lì diparte, rafforzato nella sua funzione con la realizzazione negli anni Ottanta della linea 3 della metropolitana, sullo stesso tracciato, e sul cavo Redefossi con le acque dei Navigli. Una radiale che prosegue, oltre la Tangenziale Est e i Comuni dell'*hinterland*, verso il Lodigiano.

Corso di Porta Romana e corso Lodi, fortemente identitari per secoli di storia, percepibili nonostante le sostituzioni edilizie intervenute nel tempo, senza però sventramenti, salvaguardando quindi un tessuto edilizio compatto con architetture d'epoche diverse in una cortina solo interrotta dallo slargo della Crocetta, da piazza Medaglie d'Oro e piazzale Lodi. Una stratigrafia urbanistica e edilizia dei Piani che si sono succeduti, con i caratteri dei numerosi nuclei di identità locale che si aggregano ad albero lungo il percorso.

Il sistema radiale milanese presenta analogie anche in altre vie di accesso alla città, ma quello di Porta Romana rimane inconfondibile, perché non si sfrangia e rende ben visibili le diverse fasi di accrescimento anche oltre il confine comunale, senza indistinte conurbazioni, come invece a sud e a ovest, per non dire del nord, dove l'edificazione si susseguiva senza soluzione di continuità, saldando i territori di diversi Comuni.

La presenza di terreni irrigui e di una falda acquifera a pochi metri di profondità, il vincolo dagli anni Venti del secolo scorso sulla vasta area dove era previsto l'attestamento del canale navigabile Mila-

no-Cremona-Po, da cui il toponimo Porto di Mare, il sistema abbaziale di Chiaravalle e Viboldone sono stati determinanti per arrestare l'espansione a macchia d'olio del sud-est milanese. I recenti vincoli del Parco Agricolo Sud hanno rafforzato la valenza ambientale e i caratteri paesaggistici di una più ampia zona, fino all'abbazia di Mirasole.

Anche gli interventi di edilizia popolare d'anteguerra del quartiere Regina Elena e poi dell'Ina-Casa lungo le vie Barzoni, Montemartini, e dello IACP in viale Omero, hanno tracciato un margine compiuto della città. Come pure a nord di piazzale Corvetto, dove il disegno del grande quartiere Grigioni degli anni Cinquanta e Sessanta, caratterizzato da un impianto mutuato da modelli inglesi con il verde condominiale non recintato, ha rappresentato un approccio inconsueto rispetto alle iniziative immobiliari del periodo, anche con una apprezzabile morfologia edilizia.

L'arteria che dal sestiere di Porta Romana – per dirigersi a sud-est sulla via consolare Emilia e raggiungere Roma, percorsa dalle milizie e dai “plaustra”, delle cui ruote ferrate si conserva traccia nelle pietre incise in un reperto archeologico visibile alla Stazione Missori della metropolitana – nel tratto fino al Corvetto è la *main street* di un ambito urbano che coincide con la delimitazione amministrativa del Municipio 4. Un'infrastruttura nel recente passato oggetto di particolare attenzione da parte dell'Amministrazione comunale, in concomitanza con la realizzazione negli anni Ottanta della linea 3 e la soppressione delle linee tranviarie di superficie che correavano al centro della carreggiata. Un progetto dell'allora sindaco Carlo Tognoli e dell'architetto Giulio Redaelli, con corso Lodi diventato un viale con alberature e sedute, completato a oggi nel tratto del sovrappasso dello Scalo Romana, da cui ci si affaccia sulla grande area in corso di trasformazione. Un disegno invece ancora incompiuto da piazzale Lodi a Medaglie d'Oro, in attesa di un riordino complessivo per valorizzare gli ampi marciapiedi, salvaguardando i platani secolari e le storiche pavimentazioni a pavé. Un intervento che andrebbe esteso nei limitrofi luoghi pubblici, piazze e vie nelle quali si rappresenta la socialità della città. Esigenza oggi particolarmente sentita, che richiederebbe una progettualità con spiccate sensibilità sociologiche ed estetiche, fondamentali per la fruibilità, la sicurezza e la manutenzione dei beni pubblici. Senza questa condivisa convergenza lo spazio comune si trasforma in luogo di conflitto.

Il Municipio 4 presenta, per peculiarità, risorse ambientali e servizi un'importanza strategica nella prospettata rigenerazione urbana della città. Ben intesa come valorizzazione complessiva e non solo a privilegio di interventi privati senza benefici sulle zone circostanti. Come finora è avvenuto. Una opportunità con l'annunciato Piano di Governo del Territorio del 2025, a solo cinque anni dal Piano del 2020 che avrebbe dovuto aver validità fino al 2030.

È evidente che le previsioni non hanno corrisposto alle aspettative e l'auspicata rigenerazione non ha sortito che effetti limitati. Sono emerse contraddizioni e problemi, per l'assenza di una politica

ha sortito che effetti limitati. Sono emerse contraddizioni e problemi, per l'assenza di una politica per le periferie e per i sempre più accentuati squilibri sociali. Il propagandato "modello Milano", nei dieci anni che sono seguiti all'evento dell'Expo, non è stato in grado di far fronte a queste insorgenti problematiche. E da più parti sono state avanzate critiche, con analisi inconfutabili alla verifica dei fatti. Una debolezza strutturale conseguenza di inadeguati approfondimenti e ricerche preliminari sulle quali basare scelte e previsioni, indispensabili per suffragare la progettazione e la gestione amministrativa del territorio. Una disanima necessaria dei problemi generali, con una puntuale ricognizione dei diversi ambiti urbani e dei caratteri identitari dei quartieri e dei nuclei storicamente consolidati che si rappresentano nei diversi Municipi, con un loro coinvolgimento, tenuti invece al margine nel processo di costruzione del Piano e del sistema del governo del territorio.

Per quanto riguarda il Municipio 4, balza all'occhio l'importanza delle grandi trasformazioni in atto e degli interventi necessari per governare gli effetti che ne conseguono in termini infrastrutturali e ambientali: il nuovo quartiere residenziale di edilizia convenzionata sull'area dell'ex Macello, in via Lombroso, dove è anche in corso la ristrutturazione del Mercato ortofrutticolo; la necessità di un adeguamento della Stazione di Rogoredo, la seconda per flussi passeggeri, con il nuovo quartiere in via Toffetti sul sedime dello scalo ferroviario; il completamento residenziale della parte nord del quartiere Santa Giulia, con l'Arena olimpica e le previste strutture commerciali; le edificazioni sulle aree dello Scalo Romana, col Villaggio olimpico già realizzato.

Operazioni già avviate che, con altri progetti di più ridotte dimensioni ma nell'insieme di notevole peso, comporterebbero una complessiva riforma viabilistica. Ad esempio con il prolungamento della strada Paullese per sfociare nei pressi di piazzale Bologna e congiungersi coi viali delle Regioni, by-passando il sedime ferroviario e alleggerendo la strozzatura del sovrapposto Pontinia a solo due corsie. Un angusto cordone ombelicale non in grado di garantire un adeguato collegamento di Rogoredo e Santa Giulia con la città, anche per i recenti edifici terziari realizzati a ridosso della Stazione e il previsto Bosco della Musica.

Il richiamo a questi progetti, e ad altre diffuse sostituzioni edilizie, porta a riaffermare l'importanza e la centralità dell'asse viabilistico dalla Stazione di Rogoredo a Porta Romana e l'esigenza di una sua radicale riqualificazione in grado di coniugare i problemi trasportistici con una nuova qualità urbana.

Un problema sempre più sentito nelle città, con progetti finalizzati a ritrovare una diversa fruibilità di piazze e strade oggi congestionate dal traffico, in un crescente degrado. Problemi d'inquinamento, di sicurezza, di decoro, al centro di una possibile riqualificazione che, in occasione delle Olimpiadi del 2026, sarebbe stato opportuno affrontare. Occasione mancata, come invece non è stato di altre città in concomitanza di tali eventi, anche con gli stanziamenti straordinari che a Milano di fatto sono stati rivolti al solo sostegno di iniziative private, come per il Villaggio olimpico e l'Arena



a Santa Giulia. Non ne conseguirà quindi un miglioramento complessivo del sud-est milanese: anzi, ulteriori carichi insediativi e nessun beneficio per gli abitanti del Municipio 4.

Tale miopia rende urgente rilanciare iniziative e progetti in occasione del nuovo Pgt, primo tra tutti quello per la riqualificazione dell'asse da Rogoredo a Porta Romana, di cui sono state richiamate l'importanza e le caratteristiche. La realizzazione del prolungamento della Paullese, fluidificando il traffico per origine e destinazione del settore est, rende ancor più plausibile la demolizione del cavalcavia di piazzale Corvetto. Ipotesi da tempo avanzata nelle campagne elettorali amministrative, sposata dal sindaco in diverse dichiarazioni, caldeggiata dai cittadini, ma poi scomparsa dalla programmazione delle opere pubbliche.

Una sopraelevata incombente che scorre all'altezza dei primi piani degli edifici e rappresenta una criticità insormontabile per la riqualificazione di piazzale Corvetto e delle vie che da lì dipartono. Un piazzale fulcro identitario del quartiere con le sue trasformazioni urbanistiche e edilizie, luogo d'incontro e di intensi flussi, per la stazione della metropolitana: un grande magazzino, esercizi commerciali, negozi, bar e ristoranti, con una forte capacità attrattiva e di socializzazione, a condizione di arrestarne il degrado dell'incuria attuale. Tale centralità è ulteriormente rafforzata dal nuovo insediamento dei servizi comunali in via Sile, dallo studentato di piazza Ferrara e da recenti edifici terziari. Un vero e proprio *hub*, anche con la sede del Municipio 4 con la biblioteca e un teatro in via Oglio.

Il cavalcavia, realizzato sul finire degli anni Cinquanta, è apparso fin da subito un'opera inadeguata. A un solo senso di marcia in entrata, mutuava l'idea dell'asse attrezzato che, proseguendo sui viali delle Regioni con altri tratti in sopraelevata, avrebbe dovuto consentire un rapido accesso al centro direzionale. Una infrastruttura prevista dal Piano Regolatore del 1953, ispirata alle *freeway* americane con l'ottimismo del tempo, ma in un contesto del tutto diverso. Un impatto ambientale altamente critico che ha portato ad abbandonare l'idea e che, dopo qualche decennio, ha evidenziato l'opportunità della demolizione del tratto realizzato in sopraelevata in curva su piazzale Corvetto. Un problema che si pone anche per un'altra sopraelevata a ovest della città, riconsiderano le modalità di accesso alla città stessa.

La demolizione del cavalcavia consentirebbe di riqualificare anche le vie Marocchetti e Cassinis, in un progetto unitario con corso Lodi che, dopo la realizzazione della linea 3 della metropolitana e la soppressione delle linee tranviarie che correvano al centro, ha assunto una funzione del tutto nuova. Un *parterre* ciclopedonale che, con le alberature di un viale e numerose sedute, e affiancato dagli esercizi commerciali al piede degli edifici in cortina, ha ritrovato una nuova vitalità, con lo scorrimento lento delle auto e la più parte del traffico in entrata che in piazzale Corvetto si biforca verso nord su viale Lucania e verso ovest sulla via Polesine.

Oggi, entrando in città dai Comuni dell'*hinterland* e dall'Autostrada del Sole, si ha un impatto

negativo. Una nuova porta di ingresso alla città con l'impianto lineare di un viale dal piazzale della Stazione di Rogoredo a Porta Romana fino al centro storico muterebbe questa percezione. Viale Lucania ricalcherebbe lo stesso ordinato impianto dei viali delle Regioni e, in direzione opposta, dei viali Martini e Omero. Un sistema di viali e controviali, percorsi ciclopedonali, ampi marciapiedi, per razionalizzare la viabilità e la fruibilità degli spazi sui fronti strada.

Questa riforma si completerebbe anche col riordino del tratto da piazzale Lodi a Porta Romana, che presenta ancora molta trascuratezza, nelle aiuole spartitraffico, nelle pavimentazioni e nell'attrezzamento urbano. Un intervento di minor impegno, ma importante nella logica che la bellezza dei luoghi è di stimolo agli abitanti per riconoscersi e diventare partecipi della loro salvaguardia.

Da più parti sono ricorrenti le segnalazioni dei cittadini, con un dibattito che non ha trovato riscontro nell'Amministrazione di una città sempre più avvilita dall'incuria e dal degrado. Mentre, in un recente passato, una diversa attenzione ha prodotto iniziative: come negli anni Ottanta per le uscite della linea 3, con concorsi e affidamenti ad architetti di chiara fama. Sempre allora, su proposta della Commissione Edilizia e della sua Commissione Scientifica, con la condivisione della Commissione Urbanistica e del sindaco Paolo Pillitteri, fu varato un programma di studi, ricerche e progetti per la qualità dello spazio pubblico e dell'arredo urbano, a partire da una ricognizione dei caratteri dei diversi luoghi e degli ambiti cittadini. Iniziativa con diversi seminari e convegni, anche per l'interessamento dell'Assessorato del Decentramento amministrativo, particolarmente sensibile alle istanze della popolazione.

Un periodo in cui era presente una diversa sensibilità in molte città, con piani e norme per i centri storici, per il recupero e le sostituzioni edilizie, con una "Carta del colore" per la qualità materica degli involucri degli edifici. Il dibattito si alimentava di una diversa attenzione, con una tensione culturale in grado di coinvolgere i cittadini facendoli partecipi delle scelte e delle decisioni. Un clima da ritrovare, tanto più oggi, in un momento di trasformazioni economiche che hanno portato a vedere tutto ciò come marginale, compromettendo la qualità della vita che si alimenta anche dell'estetica della scena urbana.

La proposta della demolizione del cavalcavia Corvetto, con la riqualificazione dell'asse Rogoredo-Porta Romana e il riordino della viabilità del settore urbano, è stata sviluppata, con analisi e approfondimenti progettuali, dall'Associazione culturale UcTat. È presentata nel 2017 presso il Municipio 4 in un convegno con esponenti politici, rappresentanti dell'Amministrazione comunale e con un'ampia partecipazione dei cittadini. Poi ulteriormente approfondita e illustrata all'opinione pubblica nel 2019, con anche il progetto di ristrutturazione della Stazione di Rogoredo, con una struttura a scavalco dei binari, servizi e collegamenti verticali degli accessi dal piazzale antistante e dal fronte di Santa Giulia. Progetto condiviso dalle Ferrovie dello Stato e valutato positivamente in





un convegno del 2019 al Politecnico di Milano che metteva a confronto diverse iniziative di riqualificazione delle stazioni ferroviarie. Anche l'Assessorato alla Rigenerazione urbana si era espresso favorevolmente. Sempre nel 2019, è stato inoltre presentato in occasione di una manifestazione alla Triennale di Milano.

I progetti descritti sono quindi di pregnante attualità, tanto più in occasione del nuovo Piano di Governo del Territorio. Una opportunità per recepirli, inserendoli negli elaborati del Piano, una scelta con effetti sulla riqualificazione di un più ampio intorno, inducendo anche puntuali interventi edilizi. Ad esempio, l'eliminazione della stazione di servizio all'angolo tra via Marocchetti e viale Martini, una funzione non più compatibile, liberando un'ampia area dove è possibile la costruzione di un edificio a completamento delle cortine sulle due vie e del disegno circolare del piazzale. Un progetto architettonico importante. Con lo stesso obiettivo di ricomposizione edilizia si dovrebbe intervenire anche sull'area del parcheggio antistante il supermercato su corso Lodi e viale Brenta, in corrispondenza della fermata della metropolitana.

Un modo di coniugare gli obiettivi generali del Piano con la pianificazione attuativa anche di dettaglio. Una strategia quanto mai necessaria per tornare a governare la morfologia urbana secondo principi estetici che presiedono alla bellezza e al decoro della città, anche nello spirito annunciato del nuovo Piano.



Porto di Mare

Paolo Debiaggi

Alla fine di dicembre 2024 è stato pubblicato dal Comune di Milano, Assessorato alla Casa, l'“Avviso pubblico esplorativo per l'acquisizione di manifestazioni d'interesse da parte di soggetti privati contenenti soluzioni tecnico-gestionali finalizzate alla realizzazione e gestione di alloggi in Edilizia Residenziale Sociale Calmierata (Ersc) nell'ambito del Piano straordinario per la casa accessibile a Milano”. Era già stato preannunciato dal nuovo assessore, ma i contenuti di questa iniziativa emergono pienamente solo leggendone il testo. Si tratta di quattro aree di proprietà comunale, di cui la più consistente in termini dimensionali e in ottica di importanza strategica per la città, è rappresentata dall'ambito di Porto di Mare. Abbiamo già parlato diffusamente di questa area nella *newsletter* dell'Associazione culturale UcTat¹, in quanto da sempre ne abbiamo sottolineato il potenziale valore in termini di rigenerazione urbana e ambientale. In particolare, trattandosi di area di proprietà comunale di consistente dimensione (circa 65 ettari), di elevato contenuto storico, ambientale e di potenziale riequilibrio ecosistemico per l'intera città.

In generale, relativamente all'impostazione dell'Avviso, nessuna buona notizia. Nessun cambio di passo, solita miope strategia. Visione politica sempre la stessa. Delegare al privato ciò che non sono in grado di fare io. Chiamare regia pubblica l'assenza di ogni regia pubblica. Nel merito, possiamo valutare l'iniziativa, in ottica di politiche urbane, sotto diversi aspetti critici.

Rispetto alle politiche per una casa accessibile. Nessuna novità o approccio proattivo. Solo individuazione di aree di proprietà comunale da mettere a disposizione dei privati in modo che si facciano loro carico di fornire soluzioni («*contenenti soluzioni tecnico-gestionali*») alla questione annosa. L'approccio in sintesi è questo. Io Comune metto l'area, tu privato ti fai carico di risolvermi il tema della casa accessibile. Come? Ti agevolo consentendoti di realizzare un mix tra edilizia libera (30%), cosiddetta edilizia sociale (60%) e edilizia pubblica (10%) in modo da sostenere la fattibilità

¹ “Governare Amministrare”, *Newsletter UcTat*, n. 38, ottobre 2021.

economico-finanziaria del tuo intervento. Nel caso specifico, nella porzione individuata dell'area di Porto di Mare, quella più a ridosso di via Fabio Massimo per circa 144.000 mq, si propone la possibilità di edificare 50.490 mq di Superficie lorda per residenza libera, 93.700 mq di *social housing* e servizi abitativi pubblici per 14.400 mq. Con volumetrie di nuova costruzione fino a 6 piani fuori terra. Con un nuovo carico antropico per circa 1.600 nuovi abitanti.

Abbiamo più volte sottolineato i limiti di una tale impostazione. Il tema principale è la definizione di casa accessibile. Accessibile per chi? Con questa formula, edilizia privata per il 90% e pubblica per il 10%, si tratta di agevolare un'offerta per chi ha un reddito, certo e solvibile (e quindi mutuabile dalla Banca). Iniziativa forse encomiabile, favorire l'accesso alla casa per un ceto medio sempre più escluso dai valori riscontrabili nel mercato immobiliare milanese, ma gli altri? Quelli veramente in difficoltà? Chi li aiuta? Non sarà piuttosto l'ennesima formula per favorire l'operatore privato utilizzando una preziosa risorsa pubblica? Dare in concessione in diritto di superficie aree che potrebbero essere diversamente valorizzate in funzione collettiva, per favorire un'edilizia privata al 90%? Sì, non tragga in inganno quel 60% di edilizia sociale. Si tratta pur sempre di edilizia costruita dal privato, gestita dal privato in forma privatistica, sicuramente non rivolta alle fasce più deboli della popolazione. Come ho già avuto modo di scrivere:

«L'introduzione delle politiche di housing sociale con il DM del 22 aprile 2008 non ha certamente riportato una nuova attenzione al problema. Infatti, la confusione generata dalla semplicistica interpretazione di social housing, operata ad arte dalla politica per minimizzare il tema e nascondere la propria impotenza, ha di fatto sovrapposto artificiosamente politiche e iniziative con contenuti e obiettivi profondamente diversi tra loro. In alcune realtà urbane, soprattutto localizzate nel Nord-Centro Italia, si è sviluppato, a partire dai primi anni Duemila, il cosiddetto housing sociale, un'offerta di alloggi privati caratterizzata da prezzi di vendita e/o di affitto calmierati da qualche forma di agevolazione pubblica. Si tratta di iniziative spesso sviluppate da soggetti in cui la compagine si è consolidata tra Enti pubblici territoriali (Comune e Regioni), fondazioni bancarie, soggetti finanziari privati e soggetti del terzo settore. A parte qualche rara eccezione, i soggetti sviluppatori di questa nuova forma di offerta residenziale, non a caso codificata e sviluppata in Italia nel momento in cui il mercato immobiliare si arrestava drammaticamente a causa della crisi economica generata dalla crisi del credito, vanno identificati in alcuni grandi operatori che alleano temporaneamente o in maniera più strutturata, soggetti istituzionali pubblici e operatori finanziari quali banche, assicurazioni, casse di risparmio, attorno a un progetto di sviluppo immobiliare, spesso confezionato come un prodotto finanziario ovvero come un fondo immobiliare. Fondo immobiliare in cui gli azionisti investono le proprie quote demandandone la gestione operativa a un soggetto gestore, in genere una sgr ovvero struttura di gestione del risparmio anch'essa articolata come società per azioni. Un sistema di strutture societarie e prodotti, concepiti e governati secondo una logica finanziaria, in cui ogni soggetto azionista del fondo (in genere sempre gli stessi) dovrebbe ottenere il proprio tornaconto (o rendimento) e il soggetto gestore (in genere sempre lo stesso) vedere premiata la propria attivi-

tà. Insomma, negli ultimi vent'anni, anche la produzione edilizia agevolata per i ceti meno abbienti è diventata un prodotto finanziario.

Tra gli interventi più consistenti per dimensione di offerta (realizzati recentemente a Milano), tutti di proprietà di fondi immobiliari gestiti da un'unica principale sgr a capitale privato, si possono citare "Redo connessioni abitative" a Merezate, "5 square" in via Antegnati al Vigentino, "Borgo sostenibile" a Figino, "Moneta più valore all'abitare" ad Affori, "Quid Quintilliano district" a Taliedo, "Cenni di cambiamento" a Trenno, "Urbana new living" in zona Parco Lambro e "Social village Merlata" inserito nell'enorme progetto di sviluppo immobiliare posto di fronte al sito Expo ora Mind. Già in programmazione, con il solito soggetto gestore capofila, la realizzazione di 1.200 nuovi appartamenti in social housing all'interno del progetto di riconversione dell'area dell'ex Macello, aggiudicato attraverso il secondo bando Reventing Cities.

Ma come detto, queste iniziative non possono rispondere alla necessità di politiche per il vero disagio abitativo che solo l'intervento pubblico con finalità sociale può garantire. Considerando i più recenti Piani comunali di assegnazione delle case popolari, annualmente a Milano, tra Comune e Aler, si assegnano circa 2.000 alloggi di edilizia economica popolare, a fronte di richieste pari a dieci volte maggiori. È del tutto evidente che non solo andrebbe valorizzato tutto il patrimonio esistente di abitazioni pubbliche rendendole disponibili alla domanda, oltre che con interventi migliorativi anche recuperando l'inutilizzato, perché troppo degradato e contrastando quell'odioso fenomeno delle occupazioni abusive, ma anche realizzandone di nuove².

Aggiungo ora, possibilmente in aree idonee e in una logica estesa alla scala metropolitana.

Rispetto alle tematiche ambientali. Inoltre, non appare neppure efficace, nella pur criticabile ottica di favorire l'iniziativa privata a costruire in Porto di Mare, mettere semplicemente a disposizione un'area così complessa senza neppure avere idea di cosa ci sia dentro e attribuire al concessionario l'onere della sua bonifica. Come si evince dall'Avviso pubblico:

«Dal 1973 al 1981, la porzione più a sud dell'area venne adibita a discarica per rifiuti solidi urbani e negli anni successivi, l'area – di circa 420.000 mq – fu oggetto di riempimento con materiali inerti di demolizione. [...] Gli eventuali costi di demolizione, smaltimento (compreso amianto), messa in sicurezza, ripristino e bonifica delle costruzioni esistenti o dell'area saranno a carico dell'operatore. Qualora emerga la necessità di svolgere attività di bonifica per la compatibilità delle matrici ambientali con gli usi previsti, nel rispetto della disciplina vigente l'Amministrazione valuterà la possibilità di scomputare i relativi costi dagli oneri di urbanizzazione dovuti per la realizzazione di funzioni urbane libere, laddove necessario ai fini della sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento».

L'Avviso fa cenno a due rilevanti ambiti che Elena Mussinelli così descriveva nella Newsletter UcTat di ottobre 2021:

² Debiaggi P., "L'edilizia residenziale pubblica a Milano", Newsletter UcTat, n. 55, aprile 2023.



«Il primo, localizzato a sud, nelle aree per molti anni destinate a discarica controllata che, sempre per l'impegno di Italia Nostra, è stato reso fruibile ed è di fatto fruito, grazie alla definizione di un percorso sterrato per mountain bike, lungo poco meno di 4 km. Ancora nell'ottobre del 2011 questo ambito era stato oggetto di una indagine ambientale finalizzata a verificarne i livelli di inquinamento, con obiettivi di messa in sicurezza e di valutazione per destinazioni urbanistiche compatibili. Non sono a conoscenza degli esiti di tale indagine, né sono riuscita a trovare informazioni in merito alle condizioni di salubrità del sito, né se siano stati ritenuti necessari, programmati e quindi effettuati interventi di bonifica, oltre la volenterosa e meritoria azione di pulizia operata da Italia Nostra. Anche sul sito del progetto non è reperibile alcuna informazione in proposito. Il secondo ambito è quello a nord, interessato dalla presenza di edificazioni diffuse e disordinate, attestate principalmente in fregio alle vie Fabio Massimo e San Dionigi. È questo un comparto molto complesso, caratterizzato da dotazioni infrastrutturali precarie e da un eterogeneo sistema insediativo: un tessuto misto fatto di alcune attrezzature sportive (tre impianti sportivi con campi da calcio, calcetto e tennis), carrozzerie, magazzini di prodotti edili, ciclofficine e rivenditori di ricambi per auto e moto, e altre piccole attività artigianali e produttive, edifici fatiscenti, ruderi abbandonati, depositi e discariche a cielo aperto. Frutto di dinamiche insediative incontrollate, poco qualificate quando non del tutto abusive, che hanno di fatto portato all'accerchiamento delle preesistenze di carattere rurale (le cascine storiche Casottello, Casotto, San Nazaro, San Giacomo e, appena oltre via San Dionigi, Nosedo e Grande) ed eroso progressivamente il territorio agricolo»³.

Risulta del tutto evidente come l'attribuzione al privato di un tale fardello, come la rimozione, pulizia e bonifica di aree così vaste ed eterogenee, senza una caratterizzazione puntuale e preventiva di natura, quantità e costi di tale operazione da parte pubblica, sia un elemento pesantemente ostativo alla realizzazione dell'iniziativa proposta.

L'unico dato acquisibile attraverso le carte del Pgt, riporta un'indicazione generica di inquinamento diffuso della falda acquifera da Tetracloroetilene (8,5 contro il valore soglia ammesso pari a 1,1) e Triclorometano (cloroformio 0,7 contro il valore soglia di 0,15). Considerando l'esistenza di ampie superfici di acque superficiali affioranti (i cosiddetti laghetti) localizzati proprio al centro dell'area, in posizione adiacente alla proposta area da edificare, appare altrettanto evidente la non opportunità di indicare questa come nuova e consistente localizzazione residenziale (1.600 nuovi abitanti) senza prima averne considerato, appurato, verificato e garantito, le modalità di completo risanamento. Iniziative simili lasciate al privato (vedi la bonifica della vicina area di Santa Giulia) hanno già prodotto prova significativa di potenziale criticità.

Rispetto al governo e indirizzo della trasformazione urbana. Avere visione ed esprimere progettualità è indispensabile per reperire le risorse da destinare a iniziative che abbiano a cuore i bisogni col-

³ Mussinelli E., "Un parco a Porto di Mare", *Newsletter UcTat*, n. 38, ottobre 2021.

lettivi della città, soprattutto oggi che le risorse locali sono sempre insufficienti e vanno intercettati finanziamenti pubblici nazionali e comunitari. Gli Uffici Tecnici comunali, indipendentemente dalla loro denominazione, devono essere in grado di definire indirizzi, strategie e progettualità per essere pronti a sfruttare le opportunità di finanziamento sovralocale. Dichiarare in continuazione che non ci sono risorse da destinare alle politiche urbane, quelle per intenderci che mirano a far stare meglio i propri cittadini non quelle che mirano a trasformare la città in un *luna park* per attrarre consumatori, rende ancor più questa mancanza colpevole. È sconcertante che l'azione congiunta di ben tre Direzioni Tecniche comunali, «*con l'ausilio delle Direzioni Rigenerazione urbana, Verde e Ambiente e Mobilità [...] sono state predisposte le schede attuative con le indicazioni progettuali*», citando l'Avviso, abbia prodotto a oggi un tale misero contenuto in termini di indicazioni progettuali per la trasformazione di un'area ad alta complessità come Porto di Mare. E che rappresenta una straordinaria opportunità, se ben valorizzata, per l'intera città. Non come un semplice vuoto da riempire, in cui alla bisogna si indirizzano estemporaneamente le priorità del momento, dal centro commerciale, al nuovo stadio, al nuovo quartiere di "case accessibili", piuttosto come potenziale vuoto (da edificazione) da conservare e da valorizzare in chiave ambientale.

È necessario avere una visione a lungo termine della città, riconoscere la vocazione delle aree, in particolare quelle di proprietà pubblica e orientarne la valorizzazione in chiave di benefici collettivi. Definire le infrastrutture, non solo quelle fisiche, ma anche quelle sociali, e, oggi più che mai, quelle ecosistemiche che devono rappresentare lo scheletro della città, risulta indispensabile per poi individuarne le modalità con cui attuarne la realizzazione. La complessità della condizione urbana richiede sempre più una logica integrata di soluzioni che necessitano di visione, programmazione e pianificazione, che non possono essere delegate al privato. Non ci si può limitare a indicarne le modalità chiedendo ai privati di sviluppare i contenuti.

E a proposito di sviluppare proposte, sarebbe interessante poter esaminare e avere contezza dell'iniziativa dello scorso anno quando l'Amministrazione comunale, proprio per la stessa area di Porto di Mare, pubblicò un analogo avviso per acquisire proposte private di trasformazione e valorizzazione. Che fine hanno fatto le proposte raccolte?

Per concludere, noi siamo convinti che l'area di Porto di Mare abbia una ben diversa vocazione che essere chiamata a ospitare nuova massiccia cementificazione, indipendentemente per quale estemporanea funzione evocata dall'Amministrazione comunale. Vocazione per la quale, già a partire dal 2020, abbiamo indirizzato i contenuti del corso in "Urban and Landscape Regeneration Studio"⁴ tenuto presso il Politecnico di Milano nella sede di Piacenza. Laboratorio progettuale in

⁴ "Urban and Landscape Regeneration Studio", professori Paolo Debiaggi, Paola Branduini, Paco Melià, Politecnico di





cui viene richiesto agli studenti, dopo aver attentamente studiato i caratteri e le condizioni dei luoghi, l'elaborazione di proposte per la rigenerazione dell'area. Proposte da indirizzare tenendo in considerazione, in sintesi, questi principi inderogabili:

- rigenerazione urbana e ambientale in maniera integrata di tutta l'area di proprietà comunale;
- rimozione degli usi impropri e di privatizzazione dell'area restituendola alla libera fruizione dei cittadini;
- rinaturalizzazione e connessione con il Parco della Vettabbia e con il paesaggio agricolo del Parco Sud;
- valorizzazione delle presenze storiche sia edificate (il sistema delle cascine storiche nel loro rapporto con la vicina Abbazia di Chiaravalle) che ambientali (colture e reticolo idraulico-irriguo);
- azioni di bonifica dei suoli attraverso fitorisanamento lasciando che la natura faccia il suo corso;
- potenziamento della funzione pubblica attraverso la localizzazione di servizi socio-culturali nei fabbricati esistenti con loro possibile riuso adattivo;
- nessuna nuova edificazione.

Difficilmente l'attuazione di un tale programma potrebbe trovare l'interesse di partecipazione di un privato sviluppatore, in quanto sicuramente non capace di remunerare adeguatamente l'investimento necessario alla sua attuazione. Ma, un'Amministrazione pubblica che realmente consideri prioritario il benessere collettivo e sia sostenuta da una chiara visione di lungo periodo, siamo certi, possa ancora trovare la formula per sostenere un progetto con un investimento di sole risorse pubbliche senza, necessariamente, attribuirne l'uso e l'attuazione all'operatore privato.

Lasciamo pure ai privati lo sviluppo di un'edilizia a valori più abbordabili al ceto medio, che la si chiami *social housing* o semplicemente edilizia convenzionata, ma il pubblico torni a occuparsi di chi veramente ha bisogno perché da solo non ce la fa. E ci si riprenda cura dell'edilizia pubblica, sia quella esistente che necessita di ritornare degna di ospitare esseri umani che quella da realizzare *ex novo* con sistemi e metodi mutuabili dalle migliori esperienze del passato e del presente (seppur in contesti diversi). Ma lo si faccia individuando le aree e le modalità più adeguate. Porto di Mare è una risorsa troppo preziosa e rara per essere sacrificata all'edificazione. La sfida al clima che cambia necessita di integrare aree verdi e di valorizzare quelle esistenti, soprattutto quelle già disponibili in quanto pubbliche, in una vera e convinta azione di adattamento del sistema urbano, senza ulteriore e assurdo consumo di suolo.

Milano Rogoredo



do

S

M

Milano Rogoredo

PARAFARMACIA



La stazione di Rogoredo

Giovanni Castaldo

La Stazione di Rogoredo per quantità e tipologia di flussi di traffico, nonché per il grado di intermodalità in essere e in programma, costituisce un fondamentale snodo per la città di Milano. Transitano e si attestano molteplici linee ferroviarie regionali e nazionali, compresa l'Alta Velocità, fungendo anche da interscambio per l'Aeroporto di Malpensa e la linea 3 della metropolitana: 8.000.000 di passeggeri annui e 20.000 giornalieri addensano una struttura che, nonostante l'ammodernamento dell'architettura operato da Angelo Mangiarotti qualche decennio fa, appare ormai inadeguata per funzionalità di spazi e servizi per un tale traffico. Una fiumana di passeggeri che nelle ore di punta del mattino e della sera affolla i sottopassi e preme ai tornelli della metropolitana.

Nell'ultimo decennio l'affollamento ha subito un'ulteriore impennata. In prossimità della Stazione e dello storico quartiere di Rogoredo è sorto il grande insediamento residenziale e terziario di Santa Giulia Sud; con la previsione del completamento della parte nord, di analoga consistenza rispetto a quanto già realizzato, dove è in costruzione anche una Arena per 18.000 utenti per i Giochi olimpici invernali 2026.

La Stazione si trova quindi al centro di una zona dove si sta consolidando uno dei maggiori processi di trasformazione urbana di tutta la città, con iniziative urbanistiche e edilizie di eccezionale rilevanza, tra cui, oltre agli interventi residenziali, le grandi strutture direzionali adiacenti alla linea ferroviaria (Spark 1, Spark 2 e Connecto Center). Si deve anche tener conto di altri futuri sviluppi, che ricadranno sempre nell'area di influenza della Stazione, come la trasformazione dell'area dello scalo dismesso di Rogoredo in via Toffetti. Ulteriori iniziative di rigenerazione riguardano il recupero del grande complesso immobiliare abbandonato di via Medici del Vascello e più a nord l'esteso comparto di oltre 25 ettari di via Salomone. Un ambito di grandi dimensioni, in posizione strategica per la riqualificazione complessiva dell'ambito dei quartieri Rogoredo, Santa Giulia, Taliedo e Forlanini, attualmente sottoutilizzato.

È importante richiamare che proprio di fronte alla Stazione, sul lato ovest verso il centro città, si

trova un'area di circa 2 ettari destinata a servizi e depositi Anas, attualmente sottoutilizzata, che la stessa azienda intende dismettere e che può certamente essere valorizzata assumendo un ruolo strategico in una prospettiva di riqualificazione dell'intorno della Stazione.

Rogoredo non fa parte del sistema "Grandi Stazioni" di Ferrovie dello Stato, pur avendone le caratteristiche per ubicazione, funzionalità e per volumi di traffico. Ciò nonostante, sia da parte dell'Amministrazione comunale che delle Ferrovie dello Stato non si è ancora dato corso a un programma di riqualificazione esteso all'immediato intorno urbano, affrontando quindi in modo organico le complesse relazioni funzionali in un'ottica di riqualificazione e di nuova dotazione di servizi. L'uscita sul piazzale antistante la Stazione evidenzia le gravi carenze dell'intorno, nell'interscambio col trasporto pubblico di superficie e il traffico automobilistico. Nulla è cambiato rispetto al secolo scorso: un disordinato parcheggio lungo l'anello stradale, senza un albero e sedute in corrispondenza della fermata degli autobus e dei taxi, in una completa incuria del luogo.

Critico anche l'accesso opposto sul lato di Santa Giulia, in un varco nella staccionata del sedime ferroviario che porta a un sottopasso per la risalita dei binari. Un ingresso tutt'altro che secondario, per il complesso degli uffici Sky e gli altri immobili terziari, nonché per le migliaia di abitanti di Santa Giulia e del vecchio quartiere di Rogoredo. A ridosso di questo accesso alla Stazione sostano disordinatamente alcuni autobus urbani, dove avrebbe dovuto attestarsi la metrotranvia proveniente dalla *promenade* dell'insediamento di Santa Giulia, come nell'originario progetto di riqualificazione urbana di Norman Foster e Paolo Caputo. L'attestamento della metrotranvia in questo punto rimane confermato nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, seppure con un tracciato tangenziale al quartiere Santa Giulia.

È necessaria quindi oggi una radicale ristrutturazione del manufatto architettonico e infrastrutturale della Stazione e del sistema di connessioni con il contesto urbano limitrofo. Una nuova struttura multifunzionale che si relazioni con un più ampio intorno e acquisisca il decoro richiesto a questo importante luogo. La trascuratezza attuale induce un progressivo degrado dello spazio pubblico, mentre ai luoghi di transito e accoglienza dovrebbe essere riservata una particolare attenzione.

Rogoredo è una stazione ferroviaria passante, sovrapposta alla stazione metropolitana con un disallineamento tra la direzione della linea metropolitana e quella ferroviaria. Il nodo presenta la sovrapposizione di 3 livelli: a quota $\pm 0,00$ metri si colloca la Stazione ferroviaria con 8 binari e le relative banchine; a quota $-4,00$ metri si trova il piano mezzanino della metropolitana e i collegamenti ai binari; si tratta di due sottopassi di distribuzione, di cui uno trasversale ai binari sovrastanti, e l'altro – l'unico che permette l'attraversamento tra lato ovest e lato est – parallelo al tracciato della linea metropolitana; a quota $-7,00$ metri si trovano le gallerie della metropolitana. A fronte di questa sovrapposizione dei livelli e sulla base del sistema di accesso/uscita e di circolazione dei flussi di utenti, deriva una limitata possibilità di attraversamento a quota della città.

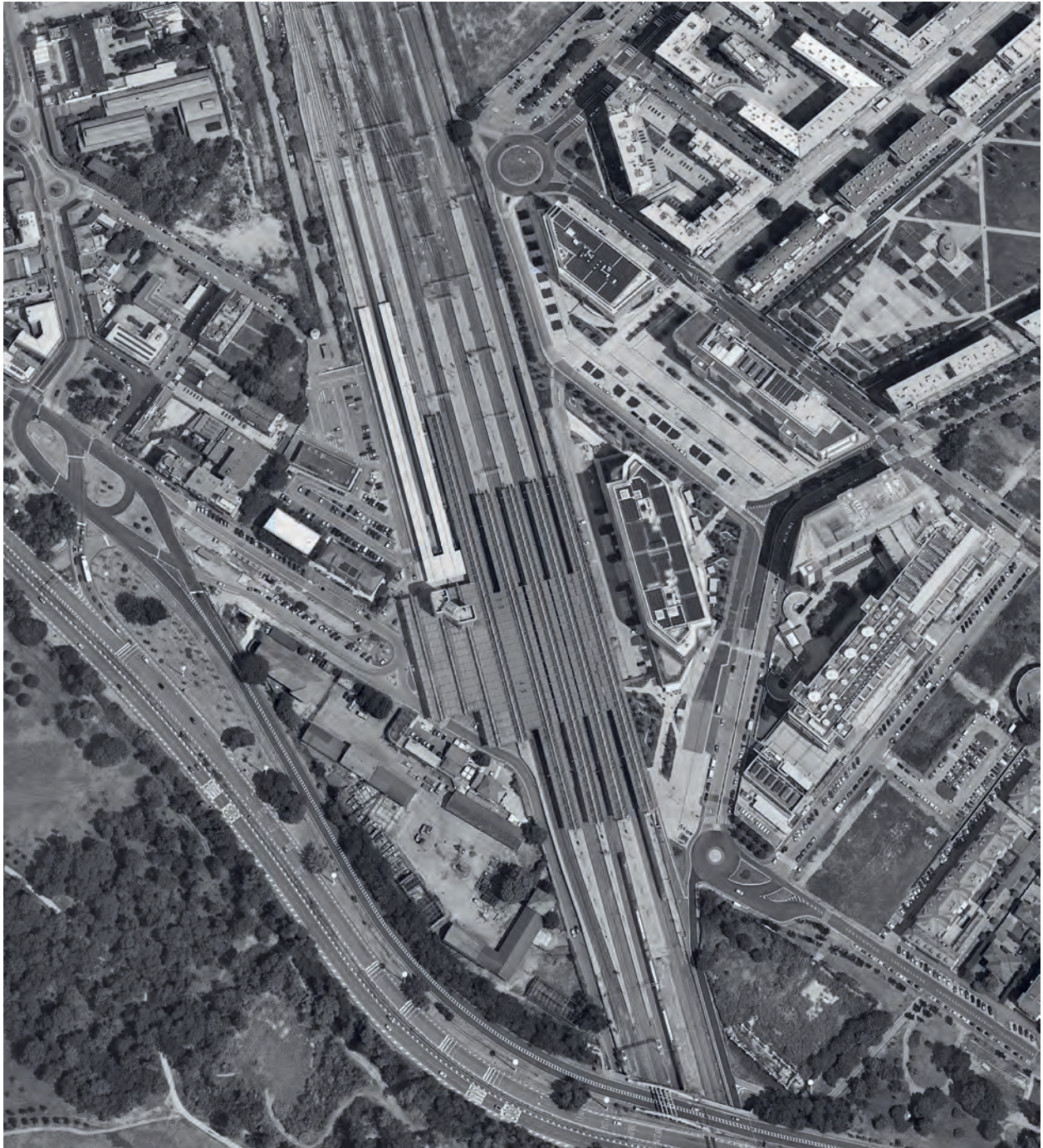
Nel complesso la scarsa dotazione di servizi ai viaggiatori, il basso livello di collegamento trasversale con le aree contermini con conseguente “effetto-barriera” e l’assenza di fronti della Stazione costituiscono indubbi fattori di criticità, soprattutto con riferimento all’importante processo trasformativo in atto sia sul fronte est (Santa Giulia) che ovest (centro città).

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

In tale quadro, il potenziamento della connessione trasversale tra le due parti limitrofe di città è stato assunto come obiettivo prioritario. Pertanto il concept del progetto proposto dall’Associazione culturale UcTat in collaborazione con il gruppo di ricerca Envi-Reg, Osservatorio per la rigenerazione ambientale del Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle costruzioni e Ambiente costruito del Politecnico di Milano prevede la realizzazione di un grande manufatto monopiano a scavalco, a quota +9,00 metri, al di sopra dell’attuale sistema di pensiline a copertura della Stazione¹. Tale manufatto consente il collegamento pedonale tra due piazzali, uno sul fronte principale di accesso della Stazione e l’altro sul lato verso Santa Giulia. Tale manufatto è destinato a diventare il fulcro di un rinnovato sistema di relazioni con il complessivo intorno urbano, superando l’attuale effetto barriera dei binari ferroviari, potenziando e razionalizzando i flussi pedonali, ampliando le possibilità di accesso ai binari e dotando la Stazione di tutti i servizi necessari a un luogo di tale importanza. La struttura sopraelevata si posiziona parallelamente all’attuale corridoio interrato di attraversamento. Tale scelta architettonica è scaturita anche dai molteplici vincoli spaziali in adiacenza al sedime ferroviario che impediscono un attraversamento perpendicolare alla linea del ferro.

La soluzione “a ponte” risulta largamente impiegata in molti casi analoghi caratterizzati dalla necessità di ricucire parti di città. Il *benchmarking* nazionale e internazionale è ampio a tal proposito. Come la Stazione centrale di Rotterdam progettata da Team CS, la Stazione di Utrecht progettata da Benthem Crouwel Architects e la Stazione Roma Tiburtina dello studio Abdr: casi nei quali il progetto/stazione ha sostenuto e indirizzato anche processi di ampio rinnovo urbano.

¹ Progetto sviluppato dall’Associazione culturale Urban Curator Tat e da Envi-Reg, Osservatorio per la rigenerazione ambientale del Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle costruzioni e Ambiente costruito del Politecnico di Milano. Gruppo di progetto: Elena Mussinelli (responsabile della ricerca), Fabrizio Schiaffonati, Giovanni Castaldo, Arturo Majocchi, Andrea Tartaglia, Roberto Bolici, Daniele Fanzini, Matteo Gambaro, Raffaella Riva, Davide Cerati. Consulenti: Franco Mola, Elena Mola.



Nel caso di Rogoredo, il “manufatto-ponte” è concepito non solo come elemento di raccordo tra i tessuti urbani limitrofi, ma al contempo come spazio di servizio ai viaggiatori. È organizzato come una “galleria commerciale”, con un sistema di distribuzione a pettine di negozi e servizi. Uno spazio di passaggio e di sosta con *retail*, che permette la diversificazione dei flussi diretti ai binari da quelli di attraversamento. Nel dettaglio, il manufatto ha una larghezza di 18 metri tale da permettere l’insediamento di due fasce laterali per i moduli commerciali con la larghezza di 7 metri ciascuna e il corridoio centrale di 4 metri. La lunghezza complessiva del ponte è di 140 metri e la superficie lorda di circa 2.600 mq. Dal punto di vista strutturale e costruttivo è possibile prendere in esame due opzioni: è perseguibile sia una soluzione strallata – con il vantaggio di concentrare le pile su uno o su entrambi i lati del fascio ferroviario – che una soluzione con travi reticolari sostenute da pile sia agli estremi che in posizione mediana. Anche la seconda opzione è fattibile non determinando interferenze significative con la struttura di copertura esistente, con gli spazi delle banchine ferroviarie, né con gli elementi tecnici.

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

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

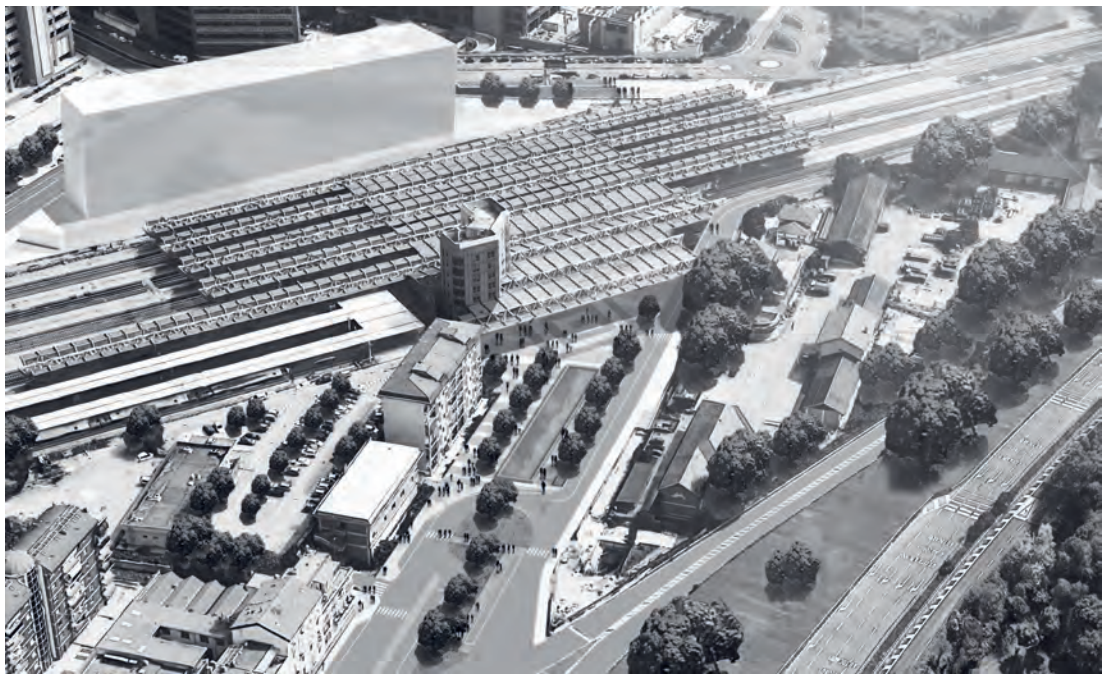
Un ulteriore elemento cardine del progetto di riqualificazione del nodo di interscambio riguarda la realizzazione di un nuovo piazzale antistante la Stazione sul fronte di via Cassinis: un grande spazio

pubblico, di 100x100 metri, per adeguare l'accessibilità dalla città e conferire adeguato decoro e qualità a un luogo a elevata fruibilità pubblica. Il nuovo piazzale è definito dal fronte della Stazione esistente – caratterizzato dalla copertura progettata da Angelo Mangiarotti con travi reticolari a vista – e dal nuovo edificio pluripiano collegato in quota al manufatto-ponte. La piazza viene ottenuta attraverso il riuso e la trasformazione delle aree antistanti. Più specificatamente sul fronte Stazione vi è attualmente via Sant'Arialdo che da piazza Mistral-via Cassinis porta alla Stazione di Rogoredo per poi proseguire in adiacenza alla ferrovia sul lato ovest fino a Chiaravalle, cingendo a nord il grande ambito di Porto di Mare. Di fronte alla Stazione fino al margine con il cavalcavia Pontinia vi è poi un deposito di mezzi stradali dell'Anas. Una grande area sottoutilizzata di circa 15.000 mq che potrebbe essere valorizzata anche attraverso l'insediamento di nuove volumetrie. La riorganizzazione del fronte ovest della Stazione, con la nuova piazza e il *Building 1*, è basata sulla deviazione di via Sant'Arialdo che viene allontanata dalla Stazione stessa e portata in adiacenza al cavalcavia Pontinia, in modo tale da liberare il fronte ovest. La sistemazione viabilistica costituisce infatti un altro elemento cardine della proposta. Oltre alla riorganizzazione di via Sant'Arialdo, le altre modifiche alla viabilità riguardano la razionalizzazione della circolazione di arrivo/partenza: viene arretrato il sistema di ritorno, a favore del nuovo spazio pubblico, collocando un'ampia rotonda a circa 70 metri a ovest rispetto a quella attuale. Una rotonda che distribuisce tre flussi principali: i mezzi privati che dalla rotonda possono dirigersi verso i parcheggi di interscambio o altresì fare una sosta breve (*kiss&ride*) in prossimità di una zona arretrata rispetto al piazzale; i taxi, che sostano su un lato della circolazione di ritorno, sempre in posizione arretrata rispetto all'ingresso in Stazione, con anche lo spazio per la sosta del *car sharing* e punti ricarica per veicoli elettrici; infine, i mezzi pubblici di superficie (linee 84, 95, 140), per i quali è prevista una stazione bus protetta da pensilina nel tratto di via Cassinis compreso tra la nuova rotonda e piazza Mistral.

Nel nuovo sistema di spazi pubblici, compresi tra la nuova grande piazza e questa nuova viabilità, si prevede la realizzazione di nuove aree verdi, anche a mitigazione e compensazione della Stazione e delle volumetrie previste. Nel complesso si prevedono circa 12.000 mq di nuove aree verdi.

A completamento della riqualificazione del lato ovest della Stazione vi è anche la risistemazione dell'area attualmente a parcheggio gestita da Metropark, società del gruppo Ferrovie dello Stato. Un'area di circa 7.000 mq dove si prevede la realizzazione di un edificio a destinazione terziaria e a servizi (*Building 2*), per 7.000 mq di Superficie lorda e la sistemazione a verde sia delle aree pertinenziali che di un'ampia fascia adiacente la linea ferroviaria di proprietà delle Ferrovie dello Stato. Il progetto di riqualificazione del nodo si è focalizzato infine sul "sottosuolo": una risorsa rilevante in prospettiva di valorizzazione dell'ampio piano mezzanino della metropolitana e del sistema di servitù dei binari e di attraversamento tra il piazzale e Santa Giulia. Il livello interrato viene quindi concepito come basamento continuo tra i diversi collegamenti verticali della Stazione e dell'in-





torno: da tale livello interrato si può così accedere complessivamente alle gallerie della metropolitana, ai binari, all'edificio pluripiano previsto in adiacenza al nuovo piazzale, al manufatto-ponte e al piazzale lato Santa Giulia. Una ramificazione che contempla anche l'accesso ad altri due spazi interrati importanti: due parcheggi di interscambio. Uno collocato sotto la nuova piazza e il nuovo edificio, compreso quindi tra la nuova via Sant'Arialdo e la Stazione, per complessivi 9.000 mq; l'altro in corrispondenza del *Building 2*, di circa 4.000 mq. Due ampi parcheggi in sottosuolo, eventualmente incrementabili, che permettono l'intermodalità tra mezzi privati, trasporto locale e trasporto ferroviario.

Dal momento che questo progetto di riqualificazione funzionale e architettonica della Stazione non è di immediata attuazione – per complessità tecnica dell'intervento e dimensione economica degli investimenti necessari –, in accordo con la Direzione Stazioni di Rfi di Ferrovie dello Stato, è stata sviluppata una proposta di sistemazione del solo piazzale antistante la Stazione sul fronte ovest (centro città), concepita come fase iniziale del processo di riqualificazione del nodo Stazione. Limitate ed economiche opere di razionalizzazione dei flussi degli accessi pedonali e veicolari e di mitigazione ambientale, con la messa a dimora di alberature e la previsione di uno specchio d'acqua, offrendo nel contempo una decorosa immagine del tutto opposta al degrado attuale.

La proposta è stata fatta propria dal Municipio 4 in cui ricade la Stazione di Rogoredo, ampiamente pubblicizzata dalla stampa, e presentata nel quadro dell'attenzione palesata dall'Amministrazione comunale a riqualificare gli spazi pubblici, tra le necessità anche per l'emergenza pandemica.

L'area antistante la Stazione di Rogoredo sul fronte ovest è costituita da due porzioni principali. Una parte coperta, al di sotto della copertura della Stazione, che seppure destinata alla pedonalità e agli accessi alla metropolitana e alla Stazione stessa, viene usata abusivamente come parcheggio di bici e motocicli. Un'altra porzione, maggiore per estensione, costituita dall'asse stradale di via Cassinis nel tratto da piazza Mistral al fronte Stazione. Questa seconda parte è destinata ai flussi veicolari, all'attestamento del trasporto pubblico locale e in parte alla sosta. In particolare, davanti alla Stazione, proprio sul limite con la parte pedonale coperta, si attesta una corsia veicolare a senso unico che permette il ritorno dei mezzi pubblici e privati che hanno raggiunto la Stazione. Si aggiunge poi la via Sant'Arialdo che tange la Stazione sul lato sud-est. Da questo piazzale è possibile inoltre accedere al parcheggio della Stazione, localizzato in adiacenza al sedime ferroviario.

Il sistema attuale presenta molteplici criticità, con un complessivo scarso decoro urbano e una scadente qualità ambientale. Molteplici sono le interferenze tra la mobilità veicolare e quella pedonale, con una presenza invasiva e disorganizzata di veicoli in sosta e in transito (automobili, ciclomotori, eccetera). Il parcheggio a servizio della Stazione risulta poco visibile, difficilmente accessibile e percepito come luogo poco sicuro. Il piazzale è privo di riconoscibilità, con una complessiva inadeguatezza degli elementi di attrezzamento dello spazio pubblico, in particolare degli spazi di

servizio quali le fermate del trasporto locale, le aree per la sosta dei taxi e per il carico/scarico dei passeggeri, le aree di parcheggio, eccetera.

La scarsa qualità ambientale degli spazi connessa al notevole soleggiamento estivo, all'elevata impermeabilità del suolo, alla consistente quantità delle auto in sosta nel piazzale verso via Cassinis e alla scarsa presenza di alberature, concorre, inoltre, alla percezione di un complessivo *discomfort* urbano.

Proprio con riferimento alle criticità di ordine ambientale, in fase di impostazione progettuale sono stati condotti specifici approfondimenti. Le componenti ambientali più significative sono così definite:

- le alberature e le aree verdi sono localizzate prevalentemente ai bordi del grande piazzale verso via Cassinis e lungo il margine sud del raccordo autostradale. Varie le essenze arboree presenti, con prevalenza di *Celtis Australis*, *Acer Platanoides* e *Ginkgo Biloba*;
- meno del 15% delle superfici risultano ombreggiate durante la stagione estiva;
- circa il 65-70% delle pavimentazioni sono in asfalto o in calcestruzzo, o comunque impermeabili, con basso albedo; il restante 30-35% circa è costituito da aiuole spartitraffico non fruibili.

A fronte di questo scenario di criticità, il progetto prevede la completa pedonalizzazione dello spazio antistante la Stazione verso via Cassinis, con la formazione di una nuova piazza alberata, caratterizzata dalla presenza di una grande vasca d'acqua. Adeguatamente illuminata nelle ore serali e notturne, la vasca può diventare un elemento caratterizzante la piazza, costituire un elemento di presidio e, attraverso getti nebulizzati, concorrere al raffrescamento nella stagione estiva.

In alternativa alla fontana (vasca), tale spazio potrebbe ospitare un biobacino (*rain garden*) in grado di produrre significativi benefici ecosistemici (regolazione deflusso acque meteoriche in caso di eventi atmosferici acuti, assorbimento di inquinanti). Ulteriore alternativa potrebbe essere costituita dalla formazione di un più semplice *playground* multifunzionale. Lungo il lato inferiore di questo spazio è previsto l'impianto di nuove alberature con funzione di schermatura del soleggiamento da sud-ovest e di protezione verso la strada per Chiaravalle-Poasco (via Sant'Arialdo).

La piazza antistante la Stazione deve essere adeguatamente attrezzata per consentire la fruizione da parte degli utenti, senza creare enclave o zone nascoste, mirando quindi alla massima visibilità e alla sorveglianza spontanea. Si prevede quindi un disegno molto semplice e ordinato, che consenta di mantenere le visuali libere sulla piazza, ma che definisca un sistema leggero di protezione (es. barriera verde) verso le aree del transito veicolare.

La presenza di piccoli manufatti funzionali (es. cassa automatica parcheggio, sistemi informativi digitali, chiosco/edicola, eccetera) potrebbe costituire un utile elemento di presidio.

L'ingresso al parcheggio può essere rilocalizzato in corrispondenza dell'edificio di proprietà Rete Ferroviaria Italiana attualmente non utilizzato, evitando così che la mobilità privata transiti nelle

immediate vicinanze della Stazione e del nuovo sistema pedonale; ciò anche per motivi di sicurezza. Il transito dei mezzi di trasporto pubblico (autobus, trasporto pubblico regionale e taxi) si svolge lungo percorsi obbligati (Ztl 20), definiti e protetti attraverso paracarri, che consentono l'accesso alla Stazione, anche per i mezzi privati, senza però la possibilità di sosta prolungata (*short stay/drop off*).

Con riferimento al parcheggio esistente, di Metropark del gruppo Ferrovie dello Stato, si propone la razionalizzazione degli accessi veicolari e pedonali, l'inserimento di postazioni per la mobilità condivisa (automobili, ciclomotori e biciclette, anche elettriche). Viene valutata anche la possibilità di inserire alberature con funzione di incremento della qualità ambientale e del *comfort* fruitivo (decoro urbano, ombreggiamento, assorbimento inquinanti atmosferici, ritenzione idrica). Tali impianti devono in ogni caso tener conto dei vincoli di distanziamento dai binari ferroviari, con l'inserimento di essenze arboree e arbustive di dimensione contenuta. I benefici ambientali di tale intervento possono essere quantificati in termini di servizi ecosistemici erogati.

Le zone dedicate alla sosta di motorini, biciclette e monopattini e allo *sharing* devono essere spostate dallo spazio pubblico antistante l'ingresso della Stazione e localizzate nel parcheggio esistente, in prossimità dell'accesso alla Stazione e in modo da essere ben visibili per garantire un controllo efficace, evitando azioni vandaliche e furti. La loro immediata visibilità consente inoltre di incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili ed ecologici.

La sistemazione dello spazio pubblico prevede un complessivo incremento della qualità ambientale dell'area, con un aumento delle alberature e delle aree semi-permeabili e permeabili a verde, con soluzioni finalizzate a mitigare l'effetto isola di calore e a prevenire a livello locale fenomeni di allagamento connessi al deflusso superficiale dalle acque piovane in occasione di eventi acuti.

Può infine essere prevista anche la sperimentazione di soluzioni innovative quali:

- l'inserimento di schermature ombreggianti realizzate in tessuti tipo *The Breath*, in grado di assorbire parte degli inquinanti aerei (polveri sottili, particolato, clorofluorocarburi, benzene, ossidi di azoto, ossidi di zolfo, ozono inquinante);
- l'impiego di pavimentazioni ad alto albedo e/o pavimentazioni fotocatalitiche antismog;
- la formazione di infrastrutture verdi con funzione di mitigazione e adattamento (dispositivi idraulici quali trincee filtranti o bacini di infiltrazione e bioritenzione) finalizzate al drenaggio urbano sostenibile.



Viabilità del sud-est milanese

Angelo Rabuffetti

Uno dei maggiori problemi che assilla la viabilità all'interno del Comune di Milano è rappresentato dalla barriera ferroviaria che attraversa la città. Il sedime ferroviario, risalente alla fine del secolo XIX, ingombra, ostacola, impedisce la ricucitura della città e la divide letteralmente in due parti ben distinte. E cosa prevede in proposito la revisione del Pgt 2020/2030?

I tecnici preposti dell'Assessorato alla Rigenerazione urbana del Comune di Milano dal febbraio 2023 stanno lavorando per la stesura della revisione del Pgt 2020/2030.

Non c'è nulla di contraddittorio e scandaloso nell'affermare che Milano cambia in continuazione, è soggetta, più di altre città italiane e forse anche città europee, alle perturbazioni, mutamenti e aggiornamenti di *stakeholder*, *sponsor*, investitori e addetti ai lavori. E, perché no, alle mutazioni dei residenti, dei loro bisogni e comportamenti, delle nuove opportunità che si vengono a creare, dei nuovi stimoli, innovazioni, delle nuove correnti di pensiero. Inoltre, ma non di minore importanza, delle disparità sociali, delle mancate perequazioni, dell'avanzare di interessi di pochi a scapito del benessere di tanti, delle promesse mancate e degli scenari inattesi apparsi improvvisamente, del mutamento delle stagioni climatiche che porta con sé, in una inarrestabile cascata, fenomeni imprevedibili, in ogni caso diversi da quanto si ipotizzava.

A seguito di questa fotografia della realtà si rende necessaria la revisione del Pgt. Ma i presupposti, gli intendimenti, le proposte concrete e realizzabili non sono ancora chiari e nemmeno accennati nei vari incontri, seminari, interviste che l'Assessorato alla Rigenerazione urbana concede. Le domande che mi pongo ma soprattutto si pongono i residenti e gli addetti ai lavori riguardo alla zona che va da viale Forlanini a Rogoredo sono: la nuova metrotranvia 13 si farà? C'è la volontà politica di diminuire il traffico automobilistico? Come deve interloquire Rete Ferroviaria Italiana per "alleggerire" la massicciata ferroviaria? Al di sotto della ferrovia si farà il sottopasso carrabile relativo al prolungamento della Nuova Paulese verso piazzale Bologna che contribuirà a ridurre il volume di traffico automobilistico? E come sarà il nuovo svincolo in fondo a via Mecenate in corrispondenza della Tangenziale Est e facile accesso alla nuova Arena olimpica?".

Tutti fattori che, una volta chiariti, permetteranno una facile e decisa progettazione di infrastrutture. Senza questi basilari elementi chiariti qualsiasi soluzione urbanistica risulterebbe velleitaria, aleatoria, inadeguata e aperta a critiche concrete. Ma in questo limbo di indecisione affermo con sicurezza e fermezza che se non si realizzerà la metrotranvia 13, il traffico automobilistico su viale Forlanini, via Mecenate, Marco Bruto, Repetti e “Nodo 3 Ponti” aumenterà esponenzialmente in particolare in occasione degli eventi alla nuova Arena perché questo asse viario è l’unico sbocco e accesso verso la città.

La conferma è arrivata recentemente: la metrotranvia 13 non si farà in tempo per le Olimpiadi del febbraio 2026. Forse in futuro oltre il 2026 se lo scomputo degli oneri di urbanizzazione lo permetterà. Ci sarà in sostituzione una navetta di autobus, ma questa, purtroppo, contribuirà a intasare ulteriormente il traffico automobilistico lungo l’asse di via Mecenate.

Ho avuto modo di leggere alcune anticipazioni riguardanti la revisione del Pgt 2020/2030. Oltre a proclami che sicuramente rimarranno lettera morta quali: *«contemperare meglio i bisogni [...], una città più attenta e vicina ai cittadini [...], ancora più accogliente e attrattiva [...], equa, bella, prossima e sostenibile»*, mi sono soffermato sul capitolo dedicato alla creazione di nuove porte di ingresso alla città che sono i nodi di interscambio: Molino Dorino, Bonola, Cascina Gobba, Rogoredo, tanto per elencarne alcune, ma altre ancora che non cito, e hanno lo specifico ruolo di facilitare e fluidificare gli ingressi alla città.

E il “Nodo 3 Ponti”? Neanche menzionato. Eppure è importante e centrico. Centrico perché rappresenta la porta d’ingresso alla città per chi proviene dall’Aeroporto di Linate, quindi riguarda turisti, uomini e donne d’affari e milanesi orgogliosi della propria città. Ma anche per chi proviene da via Mecenate, dalla Nuova Pausanese e da tutto il territorio circostante di prossima espansione urbanistica. Potrebbe chiamarsi Porta Forlanini.

Qui avviene quotidianamente un intreccio, commistione e pluralità di utenti che, in modo disordinato e a volte aggressivo, usufruiscono del “Nodo 3 Ponti”, con l’utente automobilista che ha la meglio su tutti gli altri e guai a limitarne anche solo in minima parte spazi o privilegi a favore di pedoni, ciclisti o ancora mezzi pubblici.

Ma bisogna partire dalla radice del problema che è rappresentato dalla barriera ferroviaria che taglia in due la città dividendola e separandola indissolubilmente.

Il termine tecnico è “sedime ferroviario”, cioè quella porzione di territorio occupato dalla linea ferroviaria. Ma il termine più appropriato usato dai cittadini milanesi è “barriera ferroviaria” e questo termine rende meglio il significato di ostacolo, divisione, cesura e oppressione.

La barriera comincia a Rogoredo all’altezza delle rotatorie di via Carlo Feltrinelli. È qui la prima possibilità di attraversarla in automobile per portarsi verso il “centro città”. Poi comincia via Rogoredo senza soluzione di continuità fino alla Stazione. Questa si sviluppa dal lato “cittadino” di piazza

Mistral.

La Stazione fu commissionata all'architetto Angelo Mangiarotti. È stata inaugurata nel 1982 ed è considerata un valido intervento per le esigenze dell'epoca. Ma Mangiarotti non immaginava che dall'altra parte della barriera ferroviaria stava sorgendo, come un'araba fenice, una città dalle rovine della ex raffineria Montecatini Chimica e dell'ex stabilimento Acciaierie Redaelli, non un semplice quartiere ma una città vera e propria. Oltre al borgo storico di Rogoredo è nato Santa Giulia Sud residenziale, sono nati i Palazzi uffici terziari di Sky, Connecto, Spark 1 e 2 (di non particolare interesse architettonico e bellezza, anzi la definirei "arte souveniristica"). Arriverà, in breve tempo, la sede del Conservatorio di Milano con il Bosco della Musica, il centro direzionale di Arcelor Mittal, Saipem e altri *stakeholder*. Più a nord ci sono i palazzi uffici abbandonati tra via Pestagalli e via Medici del Vascello. Ci sono le recenti palazzine di *social housing* di Merezzate. Ci sarà, nei prossimi anni, Santa Giulia Nord, il centro commerciale, il parco pubblico e, più di tutto, la nuova Arena del ghiaccio (Palaltalia) che ospiterà i Giochi olimpici invernali del 2026.

A proposito del nuovo quartiere Santa Giulia Nord vale la pena spendere qualche parola. Si tratta di un intervento con destinazione residenziale di proprietà Lendlease, società australiana *leader* nel settore del *real estate* nota a Milano per altri importanti interventi dello stesso carattere, che ha affidato il compito di sviluppare il progetto a Mca (Mario Cucinella Architects).

Ci saranno, quindi, nuovi insediamenti residenziali, terziari e di spettacolo e, purtroppo, non ci saranno nuove infrastrutture di collegamento. Tutti i progetti infrastrutturali sono stati bloccati o, addirittura, cancellati. Compreso l'accesso alla Stazione ferroviaria. Sì perché l'accesso è rimasto (e rimarrà), nella parte nord, quel misero "pertugio" grande quanto una porta di casa che conduce nelle "viscere della terra" per un sottopassaggio pedonale ai treni, alla metropolitana e alla città. Poca cosa.

L'Associazione culturale UcTat ha proposto un intervento urbanisticamente, architettonicamente e paesaggisticamente valido perché, mediante uno "scavalco", permetterebbe di aprire la Stazione anche a est e di sentire le due parti della città come "una sola". Ma si realizzerà? L'Amministrazione comunale ha solo espresso un apprezzamento così come l'Ufficio Grandi Stazioni di Rfi, ma da qui alla presa di coscienza e alla conseguente costruzione ce ne passa. E pensare che per la Stazione di Rogoredo passano 8 milioni di passeggeri all'anno.

Proseguiamo il percorso. La barriera prosegue lungo via Pestagalli che è chiusa al traffico in quanto una parte di strada è proprietà privata e l'Amministrazione pubblica non è riuscita a raggiungere un accordo per la sua riapertura, se non altro, se fosse aperta e agibile, si eviterebbe di fare un lungo percorso alternativo o di privilegiare via Mecenate anziché via Lombroso per accedere alla "città". Dall'altra parte della "barriera" c'è lo Scalo ferroviario di Rogoredo, naturalmente e ovviamente in stato di abbandono da anni, ma in via di dismissione e in attesa di definizione urbanistica.



Ci sono proposte valide al riguardo con sviluppo nel settore residenziale, terziario e commercio. Da sottolineare che è previsto il percorso obbligato in via Toffetti dei mezzi pesanti provenienti dall'Ortomercato fino all'innesto con la Tangenziale Est di Milano. Anzi, è già stato approvato e la segnaletica è presente, peccato che manchino i controlli e tutto è di fatto rimasto come prima. Arriviamo ora alla confluenza tra via Zama, via Pestagalli, via Bonfadini. Qui è previsto un sottopasso carrabile che collegherà il futuro proseguimento della strada Nuova Pallese con via Varsavia e il "resto della città" ed è denominato "lotto 3" dei cinque previsti dal progetto "Nuova Pallese" avviato nell'anno 2000 (ben 25 anni fa).

I singoli lotti riguardano:

- lotto 1 – è il tratto dalla Tangenziale Est fino alla rotatoria che arriva a Santa Giulia ed è stato realizzato nel 2008;
- lotto 2 – è il tratto che dalla rotatoria del lotto 1 arriva fino a via Bonfadini-via Salomone e che sarà realizzato in un prossimo futuro;
- lotto 3 – è il sottopasso carrabile sopra descritto;
- lotto 4 – è il sottopasso carrabile tra le vie Varsavia e Sulmona realizzato nel 2009;
- lotto 5 – prevede il sovrappasso pedonale del sedime ferroviario tra le vie Varsavia e Sulmona realizzato nel 2009.

Poi è stato approvato il Pums (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) del 2018 che non ne ha confermato l'attuazione. E, infine, è arrivata la delibera dell'Amministrazione comunale di qualche mese fa che sancisce la definitiva fine del programma di attuazione dei lotti rimanenti. Questo intervento avrebbe permesso la fluidificazione del traffico automobilistico sia in entrata a Milano che in uscita, e lo avrebbe convogliato facilmente lungo la circonvallazione esterna denominata delle Regioni. Il tutto in previsione della chiusura al traffico e probabile demolizione o riuso con altra destinazione del cavalcavia Corvetto. Altrimenti il traffico che ora percorre il cavalcavia Corvetto, se questo venisse chiuso, dove si distribuirà? Come si potrà raggiungere facilmente l'Autostrada e le Tangenziali e viceversa? Queste non possono essere percorse a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici ma necessariamente e obbligatoriamente mediante autovetture. Domande del tutto lecite che, per ora, non hanno risposta.

Proseguiamo il nostro itinerario lungo la via Zama. Qui la ferrovia sale gradualmente in modo da formare la massicciata vera e propria fino a una altezza di 6 metri circa dal piano stradale. Quasi in fondo, all'altezza della caserma dei Carabinieri è prevista la fermata della *Circle Line* menzionata nel Pgt e nel Pums ma non ancora programmata come realizzazione. Sarà una stazione sopraelevata oltre il sedime ferroviario e avrà il pregio di essere agibile da entrambi i lati, ossia verso via Zama e verso l'Ortomercato. Pedonabile e ciclabile e sarà, quindi, anche un valido collegamento per superare la ferrovia.

Arriviamo al sottopasso di via Attilio Regolo e via Lombroso attualmente frequentato e ottima soluzione di collegamento/attraversamento ferroviario. Non sono previsti interventi.

La barriera continua fino all'attraversamento viale Forlanini e viale Corsica, il famoso "Nodo 3 Ponti", la cui unica caratteristica è la congestione di traffico a tutte le ore e tutte le stagioni. Passa il treno e il Passante ferroviario al di sopra, al di sotto passano il tram, gli autobus, i mezzi pesanti, gli autoveicoli e i pedoni, questi ultimi, naturalmente, sono i più penalizzati, in tutte le direzioni in un "imbuto" tra i più trafficati di Milano. Passano anche i ciclisti in modo promiscuo: un po' sul marciapiede e un po' in carreggiata rischiando penosi incidenti (invero incidenti già avvenuti e, regolarmente, dimenticati).

Il Comune attraverso il Pgt (sia quello in essere che il prossimo a venire) non ha proposte in merito. Nel progetto dell'Amministrazione "Interventi di superficie del dopo cantiere M4" presentato al Centro Acquabella nel settembre 2019, si comincia da viale Argonne fino a piazza Tricolore dimenticandosi spudoratamente della periferia e del "Nodo 3 Ponti" e delle sue immense problematiche. Ora che tutto il percorso della M4 è stato aperto al pubblico posso affermare con sicurezza che l'unica fermata non toccata da interventi di ripristino e miglioramento di superficie è proprio quella di Repetti che è l'interscambio "Nodo 3 Ponti". Perché questa trascuratezza? Repetti sta facendo la figura del "brutto anatroccolo" come nella celebre fiaba di Hans Christian Andersen. A San Cristoforo c'è uno scavalco ciclopedonale al di sopra del Naviglio che collega facilmente e ricuce due parti di città. E poi lungo la via Lorenteggio, la via Foppa, Sant'Ambrogio trasformata in un museo a cielo aperto che meglio mette in risalto la vecchia Pusterla, la Chiesa e il suo sagrato e i resti dell'antico Naviglio morto, via Molino delle Armi, Santa Sofia e Francesco Sforza. Per ultimo largo Augusto che non è una fermata ma l'occasione della M4 ha fatto sì che fosse trasformata con successo in area pedonale.

Personalmente ho portato in evidenza una proposta progettuale che deve essere approfondita ulteriormente e che significa creare una base per sviluppare ulteriori proposte. Inoltre c'è un piccolo sottopasso ciclopedonale esistente e usato dalle maestranze Webuilt per il cantiere M4 che collega via Gatto con la Stazione Forlanini Fs. Questo sarebbe un ottimo modo per incrementare e allungare la rete di piste ciclabili: collegherebbe viale Argonne e il centro città, Stazione Forlanini Fs, il quartiere Forlanini, il Parco Forlanini facendo delle piste ciclabili una rete più fitta e fruibile di quella che già ora abbiamo. Speriamo venga aperto al pubblico.

Non esistono altre occasioni di attraversamento del sedime ferroviario fino al cavalcavia Buccari di via Marescalchi. Naturalmente la situazione "divisiva" prosegue fino a Lambrate, anzi, direi fino alla Stazione Centrale.

Ho calcato molto sulla parola "barriera" perché la ritengo tale dal punto di vista urbanistico ma soprattutto "sociale". È come dire: "Voi state di là e noi stiamo di qua. Non vogliamo commistioni!".

C'è chi vuole ghettizzare ma c'è anche chi vuole essere ghettizzato. L'abbattimento di qualsiasi tipo di barriera serve per superare la parola divisione.

Questo da entrambe le parti in gioco. Sembrerebbe che nessuna delle due “fette di città” voglia integrarsi e compenetrarsi in un *continuum* senza limitazioni di sorta. La lunghezza della barriera è di circa 2 km da Rogoredo a via Lombroso senza possibilità di attraversamento. Interrarla come una metropolitana è, senza dubbio, non proponibile e non sostenibile per quanto riguarda i costi, i rischi e i disagi associati alla realizzazione, perciò “sforacchiamola” e/o “sorvoliamola” nel limite del consentito. La parola d'ordine è “alleggerirla il più possibile” fino a quasi non accorgersi della sua presenza.



Ponte Lambro: dalle occasioni mancate all'utopia

Raffaella Riva

Sul confine est del territorio del Comune di Miano, all'interno del Municipio 4, si trova il quartiere di Ponte Lambro. Il quartiere ha avuto autonomia amministrativa fino al 1925 quando fu annesso a Milano con Morsenchio, per il mutare dei confini comunali in conseguenza agli espropri per la realizzazione del Porto di Mare e del canale Milano-Cremona-Po. Insediamento di origine rurale, Ponte Lambro ha visto nella seconda metà del Novecento un notevole sviluppo edilizio con la densificazione urbana data dagli interventi di edilizia residenziale pubblica e privata, le realizzazioni della Gescal, di cooperative edilizie e di privati, e con lo sviluppo di strutture sanitarie e servizi di scala sovracomunale.

Le condizioni all'intorno hanno da sempre condizionato l'integrazione di Ponte Lambro con la città di Milano, per le difficoltà di superare notevoli barriere fisiche: a ovest la Tangenziale Est realizzata negli anni Settanta e il rilevato ferroviario con i soli varchi verso nord in corrispondenza di corso Forlanini e verso sud con il sovrappasso di via Cassinis in corrispondenza di Rogoredo; a nord ed est il tracciato del fiume Lambro e il sedime aeroportuale di Linate; a sud la strada provinciale Pallese (Sp 415). Ponte Lambro si configura quindi ancora oggi come una *enclave*, non lontana dal centro di Milano ma di non facile accesso. Una condizione di interclusione che ne ha condizionato e ne condiziona pesantemente lo sviluppo, spesso dirottando interessi e risorse verso i quartieri vicini, come ad esempio Rogoredo-Santa Giulia; condizione che richiederebbe un approfondimento sulle possibili riconessioni, in particolare ciclopedonali, con il centro di Milano.

D'altro canto, la non avvenuta saldatura con il tessuto edilizio circostante ha preservato la presenza di lacerti di un ambiente naturale meritevole di salvaguardia e di valorizzazione. Si individuano dunque diverse risorse e opportunità, come anche la vicinanza dell'Abbazia di Monluè, riferimento di grande importanza storico-monumentale per la qualificazione dell'est milanese, da mettere a sistema con il Parco Forlanini, il quartiere Eni a San Donato, fino al Parco di Porto di Mare e della Vettabbia con l'Abbazia di Chiaravalle.

Di rilevante valenza ambientale è certamente la presenza del fiume Lambro che lambisce il quartiere. Una presenza che negli ultimi anni è però diventata critica per le frequenti esondazioni, per le mutate condizioni climatiche e per i problemi idraulici a monte del quartiere, non ancora risolti, nonché per un progressivo degrado della qualità delle acque e del paesaggio lungo le sponde del fiume. Il tema del contenimento delle piene e della sicurezza idraulica è stato al centro anche di recenti momenti di incontro e di dibattito tra Enti territoriali, Protezione Civile e popolazione. Le soluzioni prospettate sono per lo più di tipo emergenziale per contenere i danni in occasione delle piene (distribuzione di sacchi di sabbia, realizzazione di paratie, ripristino e messa in sicurezza degli ascensori resi inutilizzabili dalle piene), mentre quanto richiesto dalla cittadinanza guarda a soluzioni di tipo strutturale che diano risposta all'emergenza ambientale, ma al tempo stesso accrescano la fruibilità del territorio e la qualità degli spazi pubblici (realizzazione di pendenze che portino l'acqua delle piene verso i campi, realizzazione di vasche di laminazione in tempi ragionevoli e contenuti – la Regione ne ha prospettato la realizzazione nel triennio 2026-29 per un costo complessivo di 40 milioni di euro, di cui ne sono al momento stanziati solo una minima parte). Peraltro sono in corso interventi idraulici con l'ammodernamento delle infrastrutture obsolete e qualche anno fa già l'Agenzia del Demanio aveva sviluppato un progetto per la messa in sicurezza del territorio attraverso l'impiego di *nature-based solutions* nell'area verde agricola che affianca a ovest il quartiere.

Agli inizi degli anni Duemila con i finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione di studi di fattibilità e di indagini conoscitive finalizzati a promuovere la costituzione di Società di Trasformazione Urbana (Stu) e una programmazione urbanistica integrata di iniziative pubbliche e private, l'allora Dipartimento Best del Politecnico di Milano, in collaborazione con il Centro Studi Pim, Irer Lombardia, Acb Consulting, Dla Piper Rudnick Gray Cary, Rothschild spa e Scenari Immobiliari, aveva avanzato una proposta riferita a questo ambito territoriale del sud-est di Milano, che includeva anche i Comuni contermini di Peschiera Borromeo e San Donato Milanese. La proposta, presentata nel gennaio del 2005, prevedeva l'elaborazione di uno Schema Urbanistico Direttore per inquadrare interventi di completamento, integrazione e riqualificazione ambientale del sistema infrastrutturale; riqualificazione e valorizzazione del sistema ambientale del fiume Lambro, anche in termini fruitivi, percettivi e di messa a sistema dell'insieme dei parchi, delle aree verdi e delle risorse naturalistiche della cintura periferica del sud-est milanese, con il superamento di approcci meramente vincolistici, il coinvolgimento di molteplici soggetti e risorse per l'attuazione di interventi di riqualificazione e reinfrastrutturazione compatibile, in un'ottica di valorizzazione dei beni ambientali in chiave anche economica; contenimento dei fenomeni di conurbazione e di *sprawl* insediativo, con interventi connotati da livelli qualitativi commisurati all'elevata valenza localizzativa del contesto, con concentrazioni volumetriche e polarizzazioni che consentissero di riconfermare e sostenere la riconoscibilità di specifici intorni e realtà locali; qualificazione dello spazio

pubblico secondo un modello a rete – reti tra soggetti pubblici e privati, reti di spazi e di servizi, reti ecologiche ed ambientali, innervate da un sistema infrastrutturale che garantisca accessibilità, fruibilità e sicurezza dei luoghi.

Si prefigurava un programma strategico di effettiva riappropriazione dello spazio, quale precondizione al contenimento dei fenomeni di abbandono, di vandalismo, di scarsa manutenzione e, conseguentemente, di progressivo degrado.

La proposta presentata, insieme a quelle di altre cordate anche con l'insediamento di 6-7.000 nuovi abitanti, andando più che a raddoppiare gli abitanti all'epoca a Ponte Lambro, non ha trovato attuazione. Così come accaduto anche in altri contesti urbani, la vicenda delle Stu non ha avuto seguito in Italia rispetto invece ad altri Paesi europei dove ha avuto un maggior successo; una occasione mancata che ha segnato anche la disattenzione per la pianificazione urbanistica intercomunale.

La revisione del Pgt oggi in corso può essere l'occasione per la ripresa di quella prospettiva, con un approfondimento delle problematiche di Ponte Lambro, per le tante criticità presenti, criticità peraltro spesso comuni a molte periferie.

Il presente contributo si pone in quest'ottica, ripercorrendo le vicende e le occasioni di riqualificazione del quartiere di Ponte Lambro avvicendatesi negli ultimi trent'anni, per analizzare le opportunità e le iniziative di rigenerazione urbana oggi in essere.

Lo sviluppo urbano degli ultimi decenni ha progressivamente affievolito, se non del tutto cancellato, il rapporto di Ponte Lambro con il fiume. Il toponimo del quartiere rimanda probabilmente al ponte realizzato ancora in epoca romana per collegare Milano con Paullo, e per secoli la zona è stata un fondo agricolo al servizio dei monaci Umiliati insediati nell'Abbazia di Monluè, presentandosi innervata da un articolato sistema di canali irrigui, di cui oggi rimangono poche tracce. Questo originario legame del quartiere con il sistema delle acque si è interrotto a partire dall'espansione edilizia del secondo dopoguerra, che ha sovrapposto al tessuto rurale un impianto di matrice razionalista di strade con orientamento nord-sud, anche con la tombinatura di alcuni canali, ed elementi morfo-tipologici di edilizia aperta, mutuati dal Movimento Moderno.

A testimonianza delle realizzazioni degli anni Sessanta a Ponte Lambro rimangono la Chiesa del Sacro Cuore, opera di Guido Maffezzoli, all'epoca assistente di Vittoriano Viganò al Politecnico, insignita del Premio In/Arch, e la Casa di cura "Le quattro Marie" realizzata in sostituzione di cascina Canova, centro amministrativo dei poderi ottocenteschi, che nel 1981 diventerà il Centro cardiologico Monzino, oggi eccellenza per la cura delle malattie cardio-vascolari e riconosciuta a livello europeo, nonché sede dell'Istituto di Cardiologia dell'Università Statale.

Dagli anni Settanta il nome e l'immagine del quartiere sono associati al rilevante comparto di edilizia residenziale pubblica realizzato nel 1972, su progetto dello Studio Virginia Gangemi e An-



tonio Scoccimarro, con l'architetto Demetrio Costantino. Si tratta di 376 appartamenti realizzati dall'Istituto Autonomo Case Popolari Iacp di Milano per conto della Gescal¹, distribuiti in quattro lunghi edifici in linea, monofunzionali: un fuori scala all'epoca della loro realizzazione, e in parte ancora oggi, rispetto a un contesto costituito prevalentemente da casette unifamiliari miste a piccole attività produttive, parzialmente degradate, ma al tempo stesso un intervento di dimensioni non sufficienti a consentire una maggiore caratterizzazione urbanistica, che avrebbe forse potuto risolvere e qualificare situazioni di *sprawl* urbano. Gli edifici si collocavano in una porzione di campagna al margine occidentale dell'abitato di Ponte Lambro, nel lotto 25 del Piano di Edilizia Economico Popolare Peep del Cimep². Di fatto gli edifici, di sei piani fuori terra e lunghi circa 250 e 150 metri, si distribuiscono su un impianto urbano aperto, contrapponendosi a due a due a formare nuove strade, concepite come spazi pertinenziali delle stecche, spostando il sistema di accessi e parcheggi verso l'esterno. Nelle intenzioni della stazione appaltante questi edifici dovevano rappresentare la prima fase di realizzazione di un intervento più ampio, mai completato. Dal punto di vista tipologico gli edifici sono costituiti dalla reiterazione di un modulo con vano scala e ascensore che distribuisce due alloggi al piano, con i piani terra porticati, costituiti da porzioni aperte passanti alternate agli spazi chiusi degli accessi, in vetrocemento, dei locali di servizio e dei ripostigli. Viste le condizioni del terreno gli edifici non hanno parti interrato. Originariamente la finitura era a intonaco tinteggiato di bianco, con serramenti in legno e parti metalliche verniciate in giallo.

L'architetto Antonio Scoccimarro, nel commentare a posteriori il progetto, lo aveva descritto come una "occasione mancata", soprattutto per l'assenza di una organica connessione fisica con il più ampio sistema di servizi alla scala urbana e metropolitana (Daglio, 2021; Riva, 2023). L'isolamento del quartiere, il suo mancato completamento, il sottodimensionamento dei servizi esistenti non più adeguati a soddisfare le esigenze di un numero di abitanti notevolmente incrementato, sono probabilmente tra le ragioni che hanno portato al progressivo degrado dell'area, con problemi

¹ Il fondo Gescal, Gestione Case Lavoratori, viene istituito con la legge 14 febbraio 1963 n. 60, "Liquidazione del patrimonio edilizio della Gestione Ina-Casa e istituzione di un programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori" e caratterizzerà il secondo ciclo edilizio in Italia.

² Il Peep viene redatto ai sensi della legge 18 aprile 1962, n. 167, "Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree per l'edilizia economica e popolare", per conto del Consorzio Intercomunale Milanese per l'Edilizia Popolare (Cimep). Il Consorzio era stato costituito allo scopo di coordinare le politiche insediative sul territorio di Milano e di 62 Comuni dell'*hinterland*. Si è trattato di un'esperienza unica in Italia per dimensione, complessità e anticipazione, che ha consentito di pianificare gli interventi, assegnare le risorse e le aree agli operatori, in un territorio vasto costituito da conurbazioni frazionate in piccole unità amministrative comunali, inadeguate, se prese singolarmente, a rispondere a una domanda di nuovi alloggi a scala metropolitana. Al Piano lavorarono sei giovani professionisti, tra cui Fabrizio Schiaffonati, che sarà poi professore ordinario di Tecnologia dell'architettura al Politecnico di Milano, e oggi è presidente dell'Associazione culturale Urban Curator Tat (Schiaffonati, 2014b).

sociali che iniziano a manifestarsi poco dopo il completamento dei lavori, già nel 1975 con le prime occupazioni abusive degli alloggi.

Problemi sociali in parte attenuati negli anni successivi dal Consiglio di Zona con la copertura della roggia Certosa lungo via Camaldoli, che poneva problemi ambientali dovuti a degrado e inquinamento, il recupero di alcune case degradate del borgo storico e l'abbattimento di quelle più fatiscenti, la realizzazione di nuovi servizi per il quartiere, tra cui una scuola elementare, una scuola materna, un asilo nido, un mercato comunale, un centro sociale (Redaz., 2021).

Per contro scelte contingenti e forse poco lungimiranti hanno portato anche nuove criticità nel quartiere. Tra queste la decisione nel 1984 di chiudere la scuola media per collocarvi l'aula *bunker* sede dei processi di mafia del Tribunale di Milano, che ha di fatto tolto un servizio alla collettività, lasciando oggi nel quartiere un edificio dismesso, di proprietà del Ministero della Giustizia, per le sue caratteristiche tipologiche e tecnologiche di non semplice riuso quand'anche ci fosse una volontà pubblica chiara di rifunzionalizzazione, contribuendo così a disgregare ulteriormente un territorio già notevolmente frammentato.

Discorso analogo ha riguardato la realizzazione, mai completata, di una grande struttura alberghiera per i Mondiali di calcio di Italia 90, in un'area a nord del quartiere, poco accessibile. La struttura, che non ha mai trovato una diversa destinazione d'uso e operatori economici in grado di rilevarla, dopo decenni di abbandono in avanzato stato di degrado è stata abbattuta nel 2012, restituendo l'area alla fruizione pubblica grazie alla realizzazione di un parco.

Le diverse situazioni di criticità, la cronica mancanza di servizi, il deterioramento delle infrastrutture, hanno contribuito alla diffusione di una generalizzata condizione di degrado ambientale, disagio sociale, impoverimento culturale e perdita di valore economico del quartiere, spesso associato a episodi di cronaca nera, tanto da essere posto sotto osservazione come caso emblematico delle condizioni delle periferie milanesi (Belotti, 2010). Negli ultimi decenni su Ponte Lambro si sono quindi susseguiti diversi interventi e proposte progettuali per una complessiva riqualificazione e rigenerazione urbana, proposte in alcuni casi timide o poco sinergiche tra loro, che non hanno portato agli esiti sperati.

L'intervento di maggior risalto, anche per la provocazione della proposta, è stato nel 2000 il progetto di Renzo Piano per la realizzazione del Laboratorio di Quartiere Unesco all'interno del comparto Gescal, in occasione degli Stati Generali delle Periferie³. Da un punto di vista architettonico

³ Gli Stati Generali sono stati inaugurati il 25 maggio 2000, con l'obiettivo di fare il punto sullo stato delle periferie milanesi, mettendo in luce i bisogni dell'utenza e le priorità di intervento per ciascuna area. L'organizzazione degli Stati Generali ha visto la partecipazione dell'assessore alle Periferie Paolo Del Debbio (coordinatore), il vicesindaco Riccardo De Corato, gli assessori Salvatore Carrubba (Cultura), Maurizio Lupi (Sviluppo del Territorio), Sergio Scalpelli (Sport), Girolamo Sirchia (Servizi sociali), Domenico Zampaglione (Ambiente), il presi-

il progetto vedeva la realizzazione di due strutture vetrate a ponte, di collegamento tra gli edifici più lunghi, con un loro parziale svuotamento in corrispondenza degli attacchi, per collocarvi funzioni per la collettività e un incubatore di impresa. Da un punto di vista sociale le nuove funzioni collettive dovevano creare le condizioni per il riscatto degli abitanti e la ricostruzione del tessuto sociale stesso del quartiere. Il progetto voleva quindi rompere la monofunzionalità del comparto, riconnettendo lo spazio pubblico e riconducendo gli edifici a dimensioni maggiormente controllabili, interrompendoli nella loro lunghezza. Il progetto è però stato in primo luogo fortemente ridimensionato per il taglio dei finanziamenti dedicati, ha quindi subito forti ritardi, riuscendo a essere avviato solo nel 2011, ed è infine rimasto incompiuto per il fallimento dell'impresa appaltatrice, la mancanza di fondi per proseguire i lavori e soprattutto per l'incapacità di attrarre e attivare altri interessi e risorse, anche private, che avrebbero potuto affiancare l'intervento pubblico. L'interruzione della costruzione ha di fatto creato una situazione di ulteriore degrado, rendendo inagibile parte dei due edifici principali e lasciando inutilizzate le strutture a ponte vetrate, con il progressivo deterioramento delle loro parti.

Il bando del dicembre 2018 del Comune di Milano per il completamento dei lavori e l'assegnazione degli spazi del Laboratorio di Quartiere per scopi sociali, è andato deserto. Nel marzo 2021, dopo essere stata rallentata dalla pandemia di Covid-19, è stata presentata la proposta da parte della Fondazione garagErasmus di una partecipazione pubblico-privata per realizzare posti letto per studenti Erasmus e servizi di affiancamento allo studio e orientamento ai lavori, senza però produrre risultati (Redaz., 2021). Solo nel marzo 2025 sembra che il Comune di Milano stia ultimando la procedura per la messa in gara della realizzazione e gestione di uno studentato.

Con la sua proposta Renzo Piano invitava a considerare il valore del patrimonio diffuso di edilizia residenziale pubblica, che caratterizza gran parte delle periferie italiane, in quanto espressione di ricerca progettuale e capacità tecniche, alla cui realizzazione hanno contribuito i Maestri dell'architettura italiana, in stretta sinergia con committenti, imprenditori, costruttori e utenti, in un'epoca di grande espansione edilizia e urbana. Tale patrimonio necessita però oggi di politiche di valorizzazione e rigenerazione, oltre la conservazione degli immobili, per rispondere alle mutate esigenze degli utenti e a un diverso concetto di qualità dell'abitare (Schiaffonati, 2014a). Gli Stati Generali delle Periferie proponevano invece un approccio ancora troppo settoriale senza una visione strategica pubblica forte e di ampio respiro, che avrebbe potuto fare di Ponte Lambro un nodo del sistema metropolitano, valorizzandone le eccellenze. Mancando questa visione, il progetto non è stato in grado di innescare positivi effetti volano, attivando ulteriori risorse e interessi pubblici e privati (Riva, 2023).

Mentre ancora erano in *stand-by* gli interventi per la realizzazione del Laboratorio di Quartiere

dente del Consiglio Comunale Giovanni Marra e il direttore generale Stefano Parisi.



Unesco, Ponte Lambro è stato oggetto di altri finanziamenti, oltre al già citato studio di fattibilità per la costituzione di una Stu, nel 2004 viene ammesso al cofinanziamento il Contratto di Quartiere Il “Muovere Ponte Lambro”⁴, per la riqualificazione urbana e sociale dell’area, con l’attivazione di un Laboratorio di Quartiere al fine di accompagnare la popolazione durante i lavori, interventi di adeguamento degli edifici di edilizia residenziale pubblica, azioni rivolte alle fasce deboli della popolazione, sicurezza, formazione, integrazione, occupazione lavorativa. Complessivamente il Contratto di Quartiere rappresenta un caso interessante sia per i risultati raggiunti nella riqualificazione, sia pure parziale, del contesto, sia per le pratiche di partecipazione e coinvolgimento degli abitanti messe in atto. Le stecche residenziali degli anni Settanta appaiono oggi ritinteggiate, con porzioni gialle, e in parte riarticolate al loro interno con alloggi rimodulati e la realizzazione di spazi comuni in base alle esigenze espresse dai residenti nell’ambito di un processo partecipativo che ha accompagnato l’intero progetto. In alcuni casi, anche per gli interventi che hanno interessato altri comparti di edilizia residenziale pubblica all’interno del quartiere, gli alloggi riqualificati sono stati poi assegnati ad altre famiglie poiché molte di quelle che erano state temporaneamente trasferite durante i lavori, hanno chiesto di non essere più qui riassegnate (Gornati, 2015).

Il Laboratorio attivato in occasione del Contratto di Quartiere Il, mutuato dall’idea iniziale di Renzo Piano, così come diverse altre associazioni da tempo attive nel quartiere, testimoniano una vita sociale attiva, anche se fatica a emergere da una condizione generale di degrado e povertà socio-culturale, nonostante il finanziamento di diversi progetti puntuali. Tra i più recenti è probabilmente “Ponti per Ponte”, la rete di quartiere attivata nel 2018 nell’ambito del progetto Ricetta QuBi⁵ per sostenere le famiglie con minori in situazioni di povertà (Riva, 2023).

Oggi Ponte Lambro si scontra con problemi legati alla presenza di “non luoghi” abbandonati, svuotati della loro identità e di fatto sottratti alla fruizione pubblica. Pur se sono stati attuati diversi interventi di riqualificazione e ristrutturazione dei comparti di edilizia residenziale pubblica, il quartiere restituisce una condizione di isolamento, generale abbandono degli spazi pubblici, degrado, disagio sociale, con alcuni episodi di occupazioni abusive informali, talvolta legate alla microcriminalità, che esasperano le dinamiche sociali, contribuendo a creare tensioni interne alla comunità locale. La mancanza di connessioni, percorsi pedonali e ciclabili inadeguati, impedisce al quartiere

⁴ Il cofinanziamento stanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato di 19 milioni di euro.

⁵ Ricetta QuBi è un progetto avviato nel 2018 da Fondazione Cariplo con il sostegno di Fondazione Vismara, Intesa Sanpaolo, Fondazione Romeo ed Enrica Invernizzi, Fondazione Fiera Milano e Fondazione Snam. L’obiettivo del progetto è promuovere la costituzione di “reti di quartiere” tra parrocchie, cooperative sociali, associazioni del territorio e assistenti sociali del Comune di Milano, con l’obiettivo di contrastare la povertà infantile. A oggi sono attive 23 realtà in altrettanti quartieri della città.

di integrarsi con i quartieri e le aree verdi vicine, come i parchi Forlanini e Monluè. Diverse opportunità si stanno tuttavia delineando, legate ad esempio al completamento del Palatelia per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 nel vicino quartiere di Santa Giulia, che vedrà la realizzazione di una passerella pedonale di connessione con Ponte Lambro, così come altre iniziative del Comune di Milano con la Direzione Casa per la riqualificazione del patrimonio esistente e una contestuale attivazione degli spazi pubblici.

Nel settembre del 2024 il Comune di Milano ha aderito, in qualità di partner, al progetto “Utopize- Urban Transformation through Open Participation and Inclusivity for citiZen Empowerment”⁶. Il progetto, al quale partecipa anche il Politecnico di Milano, è stato finanziato dalla Commissione Europea nell’ambito del programma Horizon Europe “New governance models for the co-design and co-construction of public spaces in neighbourhoods by communities (Horizon-Miss-2024-Neb-01-02)” ed è finalizzato a ricostruire il rapporto della comunità con gli spazi pubblici e l’ambiente naturale, promuovendo la coesione sociale e migliorando la sostenibilità dei quartieri. Nell’ambito di questo importante progetto europeo, Ponte Lambro è stato individuato quale caso pilota per la sperimentazione progettuale. In particolare il progetto Utopize fornirà una “cassetta degli attrezzi” per l’attuazione dell’ambizioso Piano Aria e Clima che guiderà Milano verso la neutralità delle emissioni di carbonio entro il 2050.

Nello specifico a Ponte Lambro sono in programma interventi di co-design con i residenti, per migliorare l’accessibilità e la fruibilità del Parco Vittorini, a nord dell’abitato, anche attraverso l’utilizzo di strumenti di realtà estesa a supporto dei processi di co-creazione, oltre che di programmi specifici di volontariato tra i residenti per consolidare le attività avviate nell’area e garantire la cura degli spazi pubblici collegati al Parco.

Il progetto Utopize si concentra poi in modo specifico sul ricostruire il rapporto della comunità con il fiume Lambro, mediante la realizzazione di spazi verdi accessibili lungo le sponde del fiume, il miglioramento dei sentieri e l’installazione di elementi comunitari quali sedute e punti di osservazione. Nell’ambito del processo di partecipazione verrà inoltre proposta la creazione di un patto di collaborazione, a integrazione del patto civico di monitoraggio della qualità dell’acqua già esistente, per consentire ai cittadini di promuovere iniziative comunitarie lungo il fiume e gestire l’area, attraverso eventi, giornate di pulizia, laboratori didattici e installazioni artistiche, con l’obiettivo di restituire il fiume al paesaggio urbano, promuovendo la gestione dei beni comuni e favorendo l’inclusione sociale.

Utopize recupera l’idea del Laboratorio di Quartiere Unesco, proponendo la costituzione dell’as-

⁶ Il progetto Utopize è coordinato da Cim Região de Coimbra, in collaborazione con Coimbra University, Politecnico di Milano, Örebro University, Aalto University, Municipalità di Penacova, Comune di Milano, Municipalità di Karlskoga, Consultancy company Volcano, Zentrum für Soziale Innovation, European Association for Innovation in Local Development, Inova+, InnCrease.

semblea di cittadini “Utopia Lab” quale spazio di co-progettazione, co-creazione e co-implementazione degli interventi locali, oltre che memoria storica dell’area anche riflettendo sui fallimenti degli interventi pubblici del passato, alla loro rielaborazione e alla promozione di una nuova visione collettiva dell’area.

In sostanza il progetto Utopize si muove nella direzione di attivare forme partecipative stabili, sia in termini di collaborazione tra le competenze interne al Comune di Milano, sia in termini di coinvolgimento dei soggetti locali, al fine di costruire una visione condivisa di sviluppo locale verso la quale far convergere in modo unitario progetti, interventi, competenze.

Ponte Lambro è un quartiere emblematico nell’ambito dell’area metropolitana di Milano, dove i problemi di gestione delle periferie, sono acuiti da criticità infrastrutturali che hanno relegato e relegano il quartiere in una *enclave* separata fisicamente e funzionalmente dal resto della città, e da criticità ambientali.

D’altro canto Ponte Lambro rappresenta ancora oggi una risorsa strategica per lo sviluppo della Città metropolitana per il suo valore ambientale e culturale e con il progetto Utopize si candida a diventare un laboratorio di sperimentazione di un diverso modello di gestione delle periferie incentrato sulla partecipazione, sulla cura dei beni comuni, sulla co-creazione di nuovi valori e sulla qualità dell’abitare.

Riferimenti bibliografici

Belotti, M. (2010), *Riqualficazione ambientale e urbana del quartiere Ponte Lambro in Milano*, tesi di Laurea magistrale in Progettazione Architettonica e Urbana, relatore Schiaffonati, F., correlatore Riva, R., Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano, a.a. 2009-10, sessione di luglio.

Daglio, L. (a cura di) (2021), *Virginia Galimberti Antonio Scoccimarro Architetti*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Gornati, C. (2015), *L’efficacia dei Contratti di Quartiere II: il caso del progetto “Muovere Ponte Lambro”*, tesi di Laurea magistrale in Architettura, relatore Petrillo, A., Scuola di Architettura e Società, Politecnico di Milano, a.a. 2013-14, sessione di aprile.

Redaz. (2021), “Milano | Ponte Lambro – Il piccolo borgo oltre la tangenziale”, *Urbanfile. La voce delle città*, blog online, 21 novembre, <https://blog.urbanfile.org/2021/11/19/milano-ponte-lambro-il-piccolo-borgo-oltre-la-tangenziale/> (accesso 12 marzo 2025).

Riva, R. (2023), “Ponte Lambro e le occasioni mancate”, in Schiaffonati, F., Mussinelli, E. (a cura di), *Dall’Ina-Casa alla Gescal. 15 quartieri milanesi*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, pp. 42-55.

Schiaffonati, F. (2014a), *Il progetto della residenza sociale*, a cura di Riva, R., Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

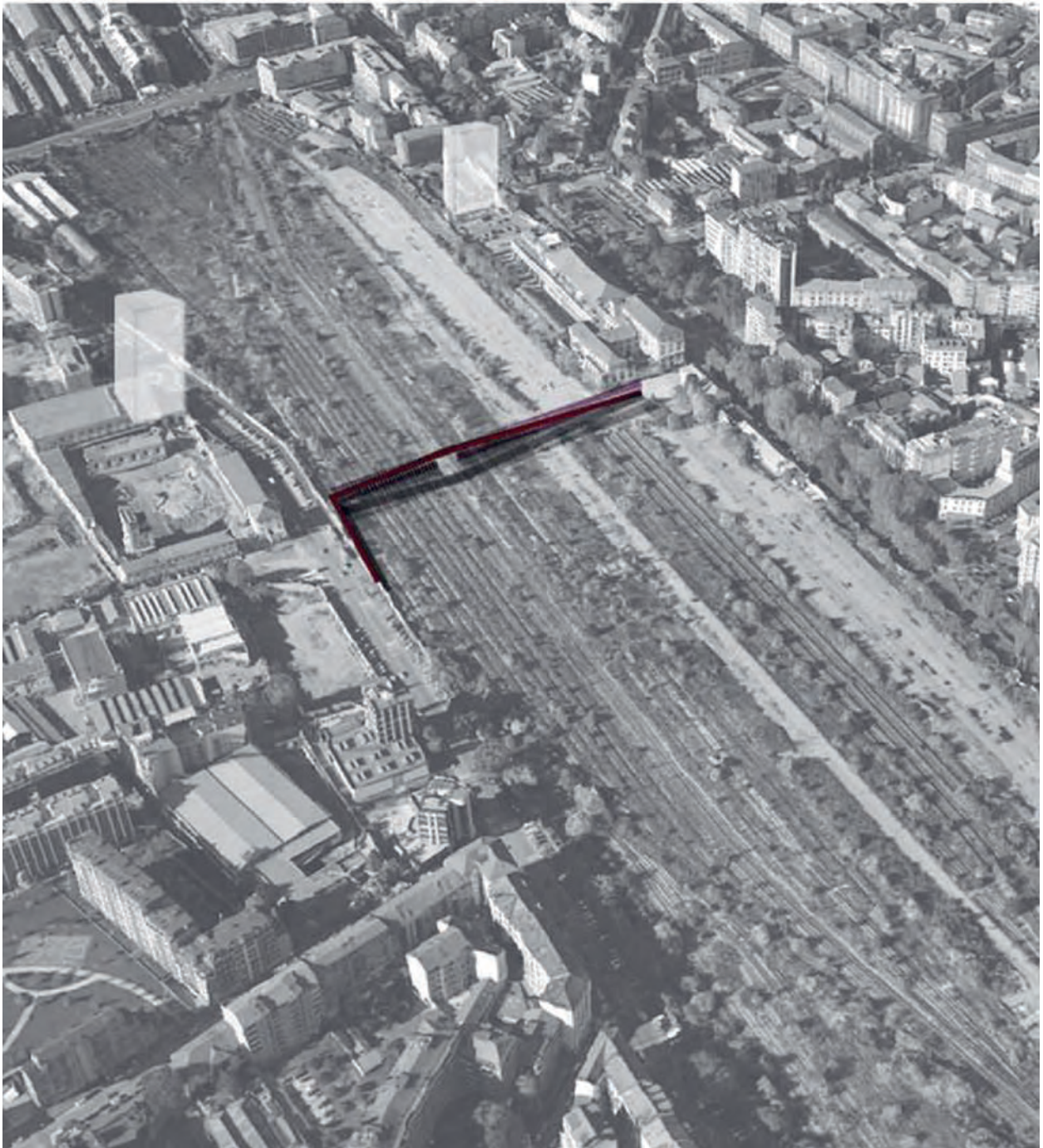
Schiaffonati, F. (a cura di) (2014b), *Renato Calamida, Marco Lucchini, Fabrizio Schiaffonati Architetti*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Progetti

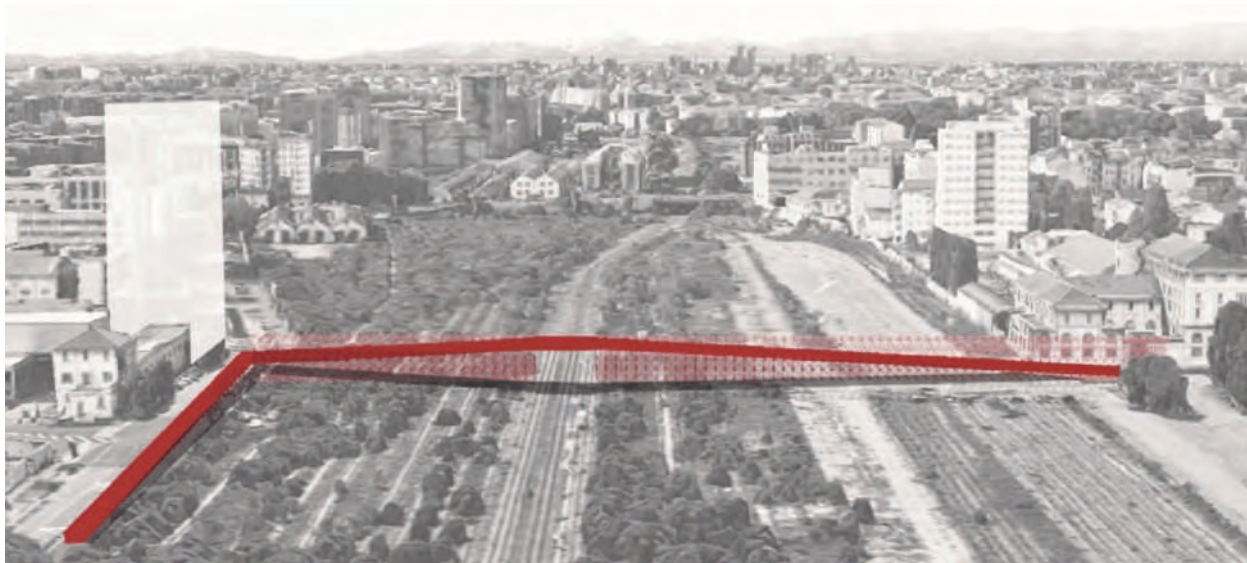
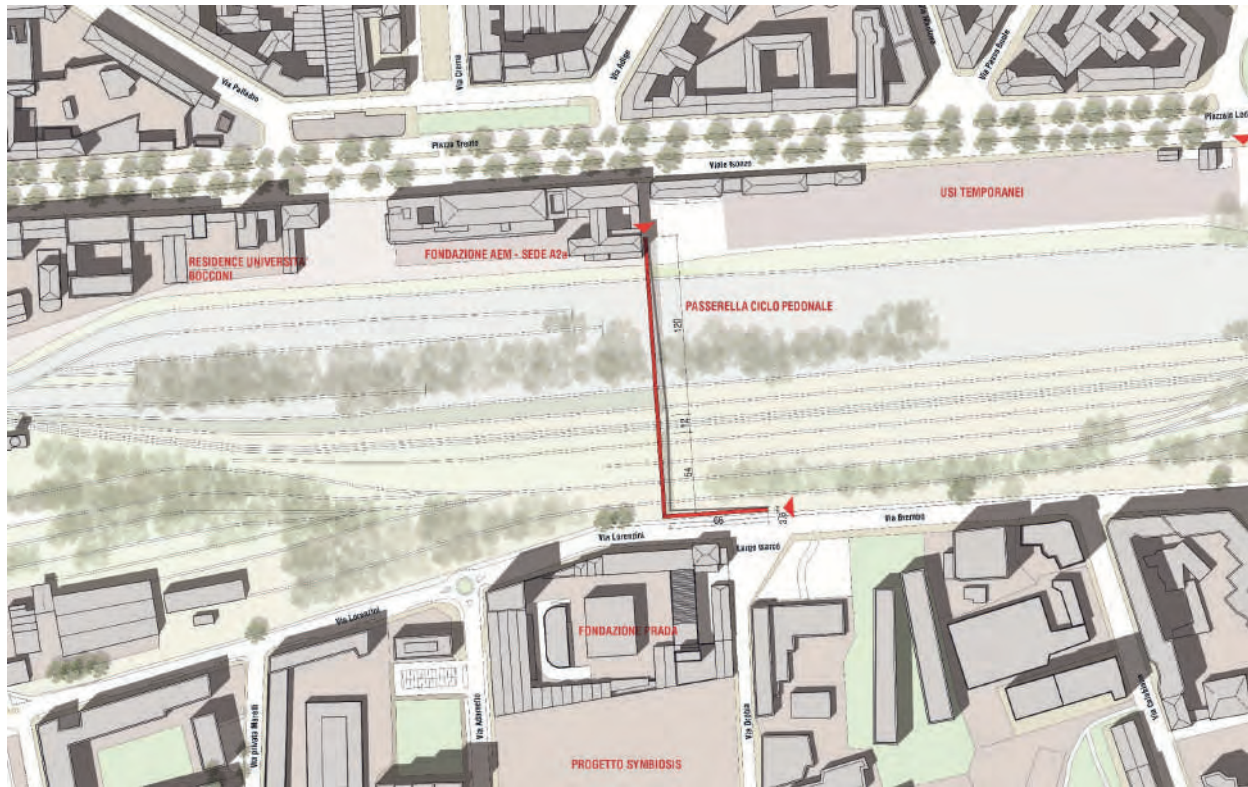
Progetto di una passerella ciclo-pedonale temporanea sullo Scalo Romana, CsTat, 2015.

Team di progetto Centro Studi Tat: Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli, Arturo Majocchi, Andrea Tartaglia, Matteo Gambaro, con il contributo di Giovanni Castaldo, Adriana Granato, Martino Mocchi e Raffaella Riva.

- a. Fotoinserimento, vista verso nord-ovest
- b. Planimentria
- c. Fotoinserimento, vista verso ovest
- d. Fotoinserimento, vista verso sud



a.

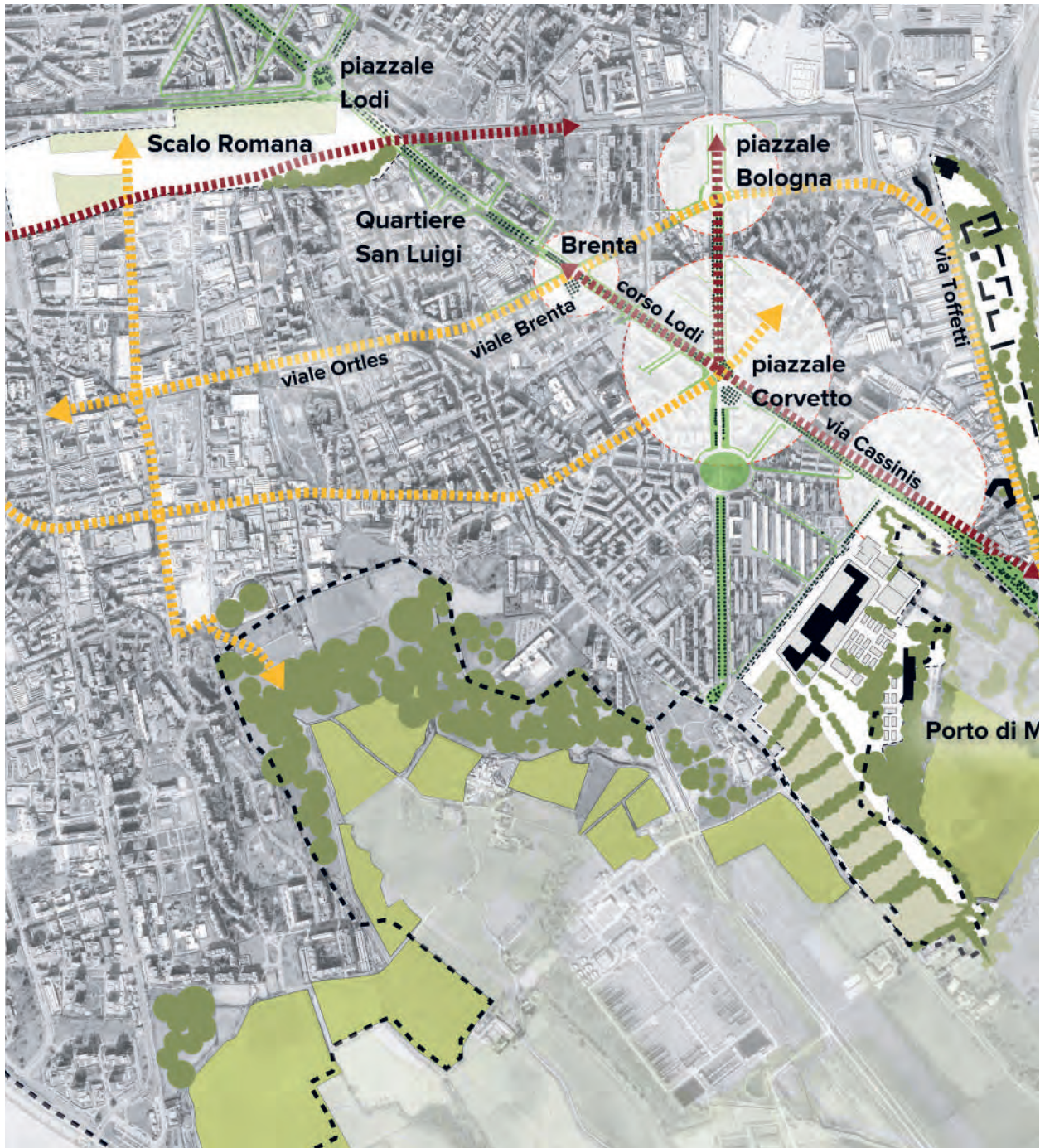




d.

Masterplan ambientale strategico per la riqualificazione ambientale e fruitiva del quadrante sud-est di Milano, Ricerca Prin Progetti di Rilevante Interesse Nazionale 2015-18 “Adaptive design e innovazioni tecnologiche per la rigenerazione resiliente dei distretti urbani in regime di cambiamento climatico”, 2018.

Gruppo di lavoro Envi-Reg: responsabile Elena Mussinelli, coordinamento Andrea Tartaglia, con Roberto Bolici, Daniele Fanzini, Matteo Gambaro, Raffaella Riva, Giovanni Castaldo e Davide Cerati.

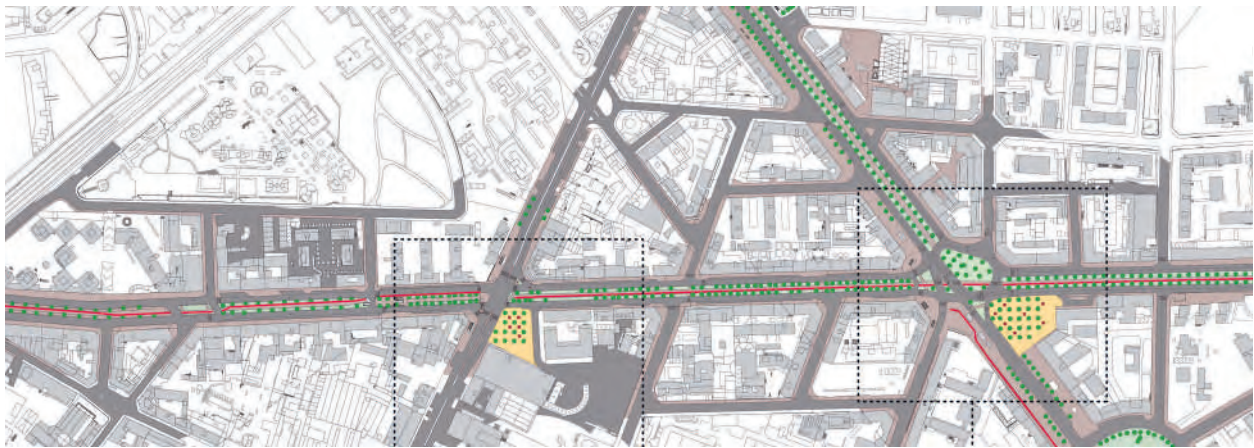
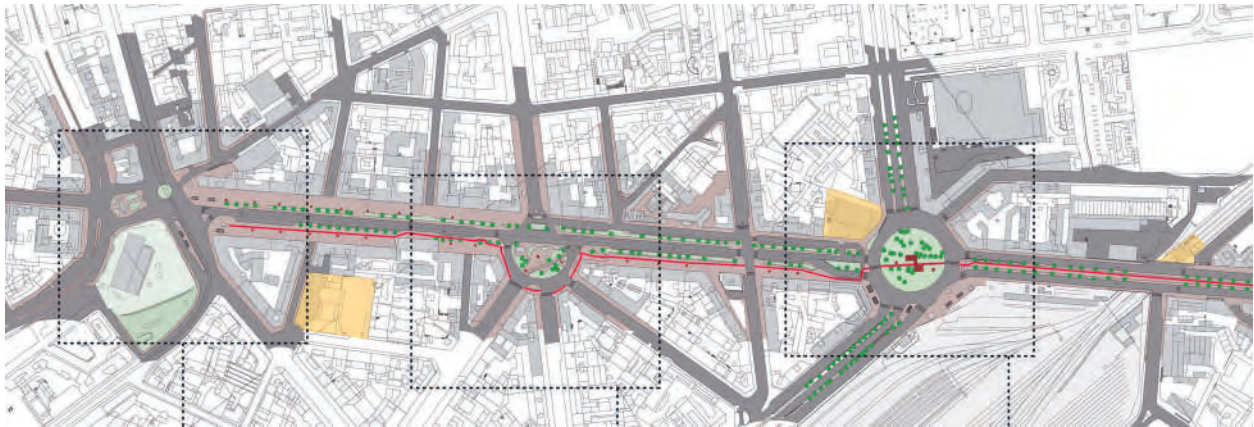


a.

Masterplan per la rigenerazione e valorizzazione dell'ampio sistema di spazi pubblici gravitanti sull'asse di corso Lodi, da piazza Medaglie d'Oro a piazzale Corvetto, con l'ipotesi di abbattimento del Cavalcavia, fino al nodo della stazione di Rogoredo, UcTat, 2017.

Gruppo di lavoro: Fabrizio Schiaffonati, Luca Baio, Luca Bertoli, Daniele Fanzini, Elena Mussinelli, Giovanni Castaldo, Laura Daglio, Arturo Majocchi, Matteo Gambaro, Paolo Debiaggi, Andrea Tartaglia, Oscar Bellini, Davide Cerati e Martino Mocchi.

- a. Planimetria d'insieme
- b. Planimetria e schizzo, tratto piazza Medaglie d'Oro-piazzale Buozzi
- c. Planimetria e schizzo, incrocio corso Lodi-viale Brenta
- d. Planimetria e schizzo, piazzale Corvetto
- e. Planimetria e schizzo, tratto piazzale Corvetto-stazione di Rogoredo



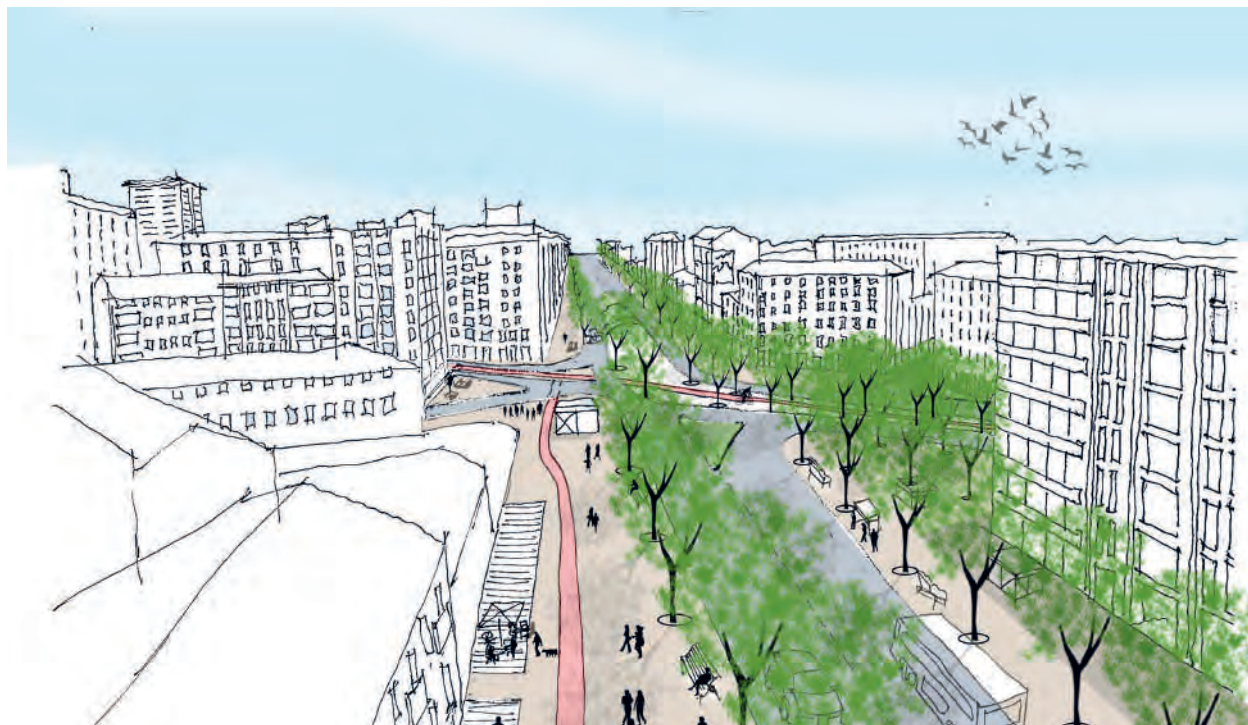
a.



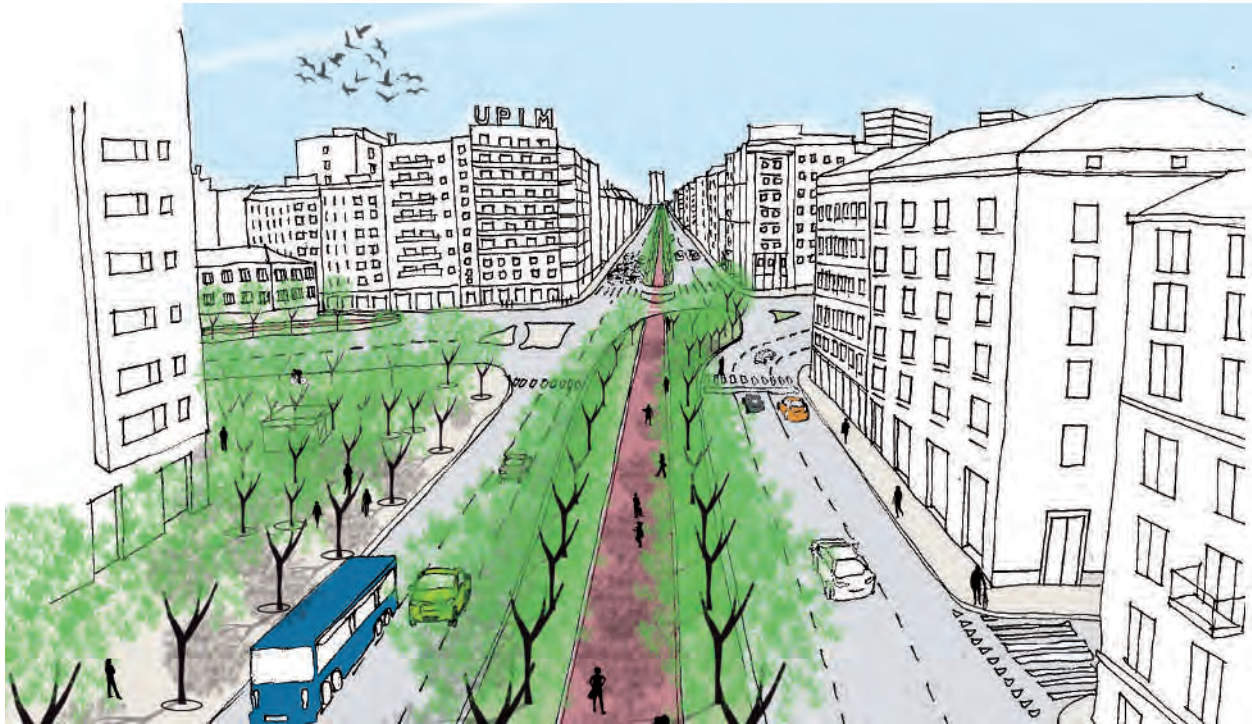
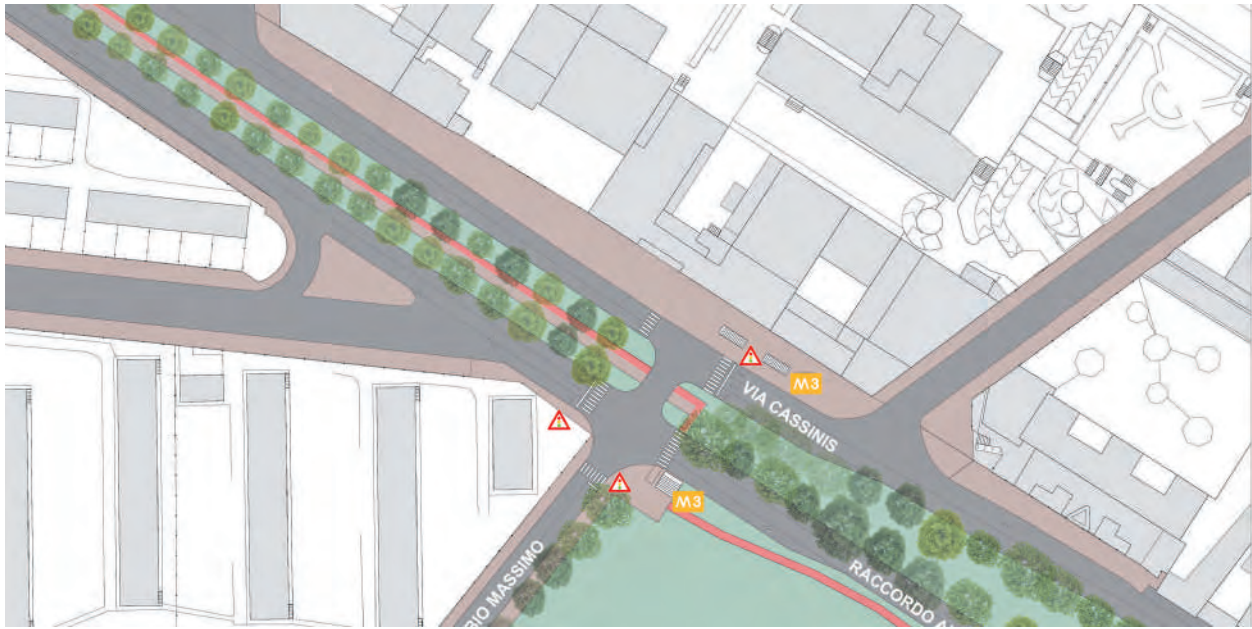
b.



C.



d.

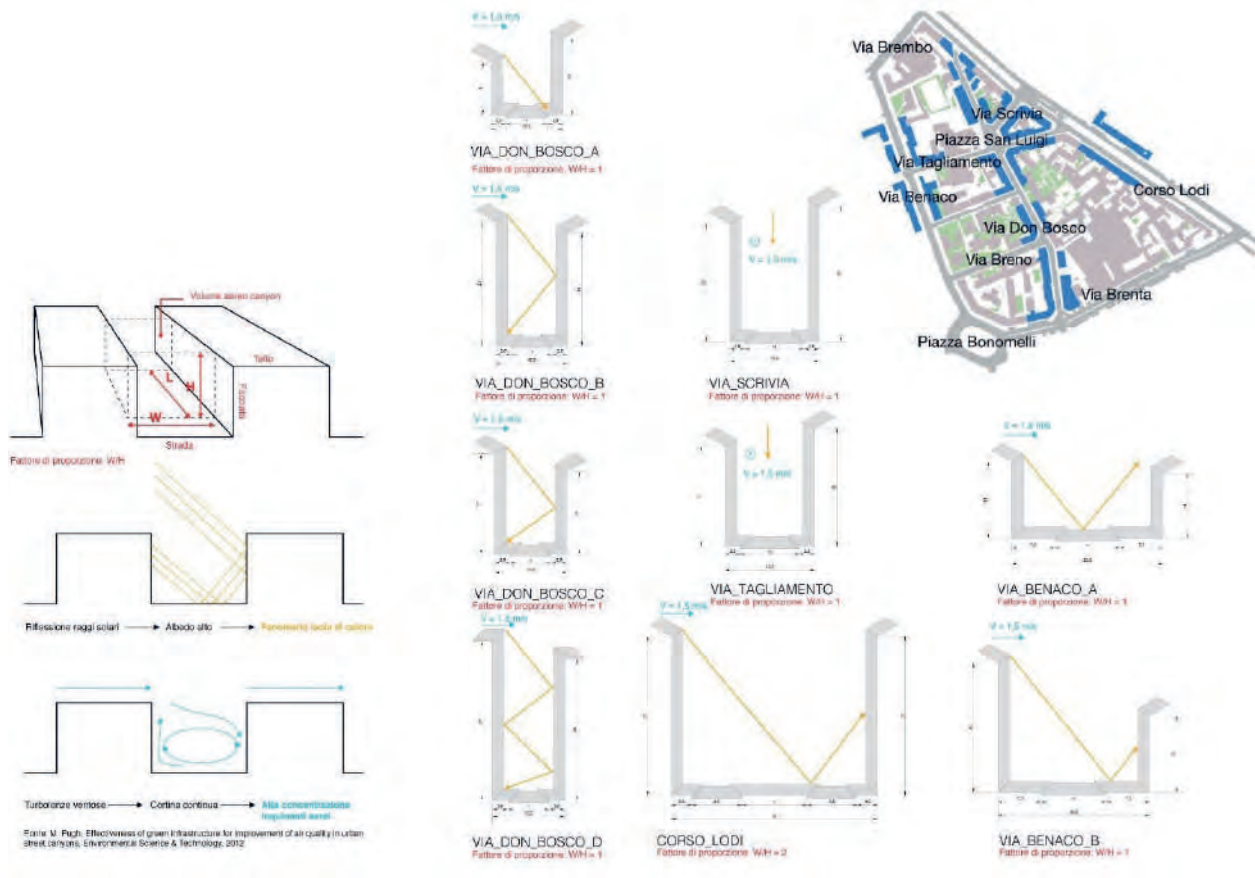


e.

Studi per la rigenerazione ambientale del quartiere San Luigi, Ricerca Prin Progetti di Rilevante Interesse Nazionale 2015-18 “Adaptive design e innovazioni tecnologiche per la rigenerazione resiliente dei distretti urbani in regime di cambiamento climatico”, 2018.

Gruppo di lavoro Envi-Reg: responsabile Elena Mussinelli, coordinamento Andrea Tartaglia, con Roberto Bolici, Daniele Fanzini, Matteo Gambaro, Raffaella Riva, Giovanni Castaldo e Davide Cerati.

- a. Sezioni dello stato di fatto (elaborazioni di Federica Donadoni)
- b. Rilievo fotografico delle facciate esistenti e identificazione di possibili soluzioni tecnologiche (elaborazioni di Federica Donadoni)



a.

TIPOLOGIA FACCIA	FACCIE CIECHE	FACCIE DI EDIFICI DI FINE NOVECENTO	FACCIE DI EDIFICI MODERNI
CARATTERISTICHE TIPOLOGICHE E MORFOLOGICHE	- Assenza di balconi o logge, superfici vetrate - possibilità di innalzarsi su tutti i livelli - Facciate in muratura o C.A. - poco frequentate in quanto densamente urbanizzate - sono spesso degradate e vergate - non esiste possibilità di riparo di questi edifici, anche attraverso opere di street art	- ridotta superficie vetrate - possibilità di innalzarsi su tutti i livelli - realizzati in muratura - gli edifici sono ben mantenuti - hanno spesso balconi - hanno spesso di pregio, come elementi di carattere decorativo e impatto visivo	- la superficie vetrata può essere sia molto che ridotta - moduli ben mantenuti con possibilità di innalzarsi su tutti i livelli - gli edifici possono essere molto densi - hanno spesso elementi significativi - non hanno elementi di pregio
TECNOLOGIE APPLICABILI	LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali	LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali	LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali LOW - pareti colorate, sistemi vegetali
	- Caratteristiche architettoniche - Caratteristiche strutturali e morfologiche - Caratteristiche tecnologiche - Specie vegetali	- Caratteristiche architettoniche - Caratteristiche strutturali e morfologiche - Caratteristiche tecnologiche - Specie vegetali	- Caratteristiche architettoniche - Caratteristiche strutturali e morfologiche - Caratteristiche tecnologiche - Specie vegetali

b.

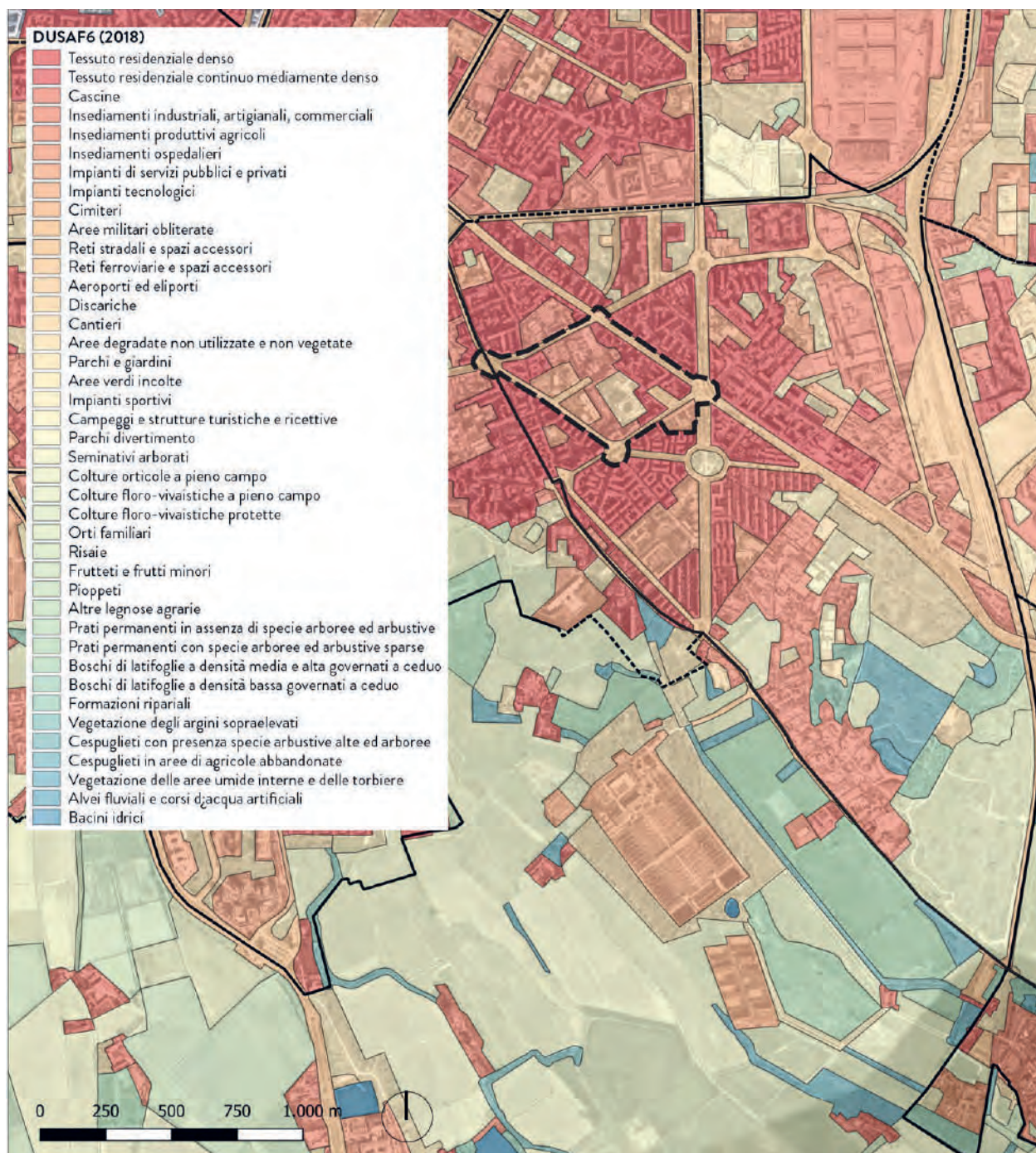
Proposta di masterplan per la formazione di uno Smart Sustainable Hub Civico per la rigenerazione ambientale e fruitiva dell'ambito compreso tra le vie Sile, Polesine, Mincio, Bessarione e viale Brenta, Envi-Reg - UcTat, 2021.

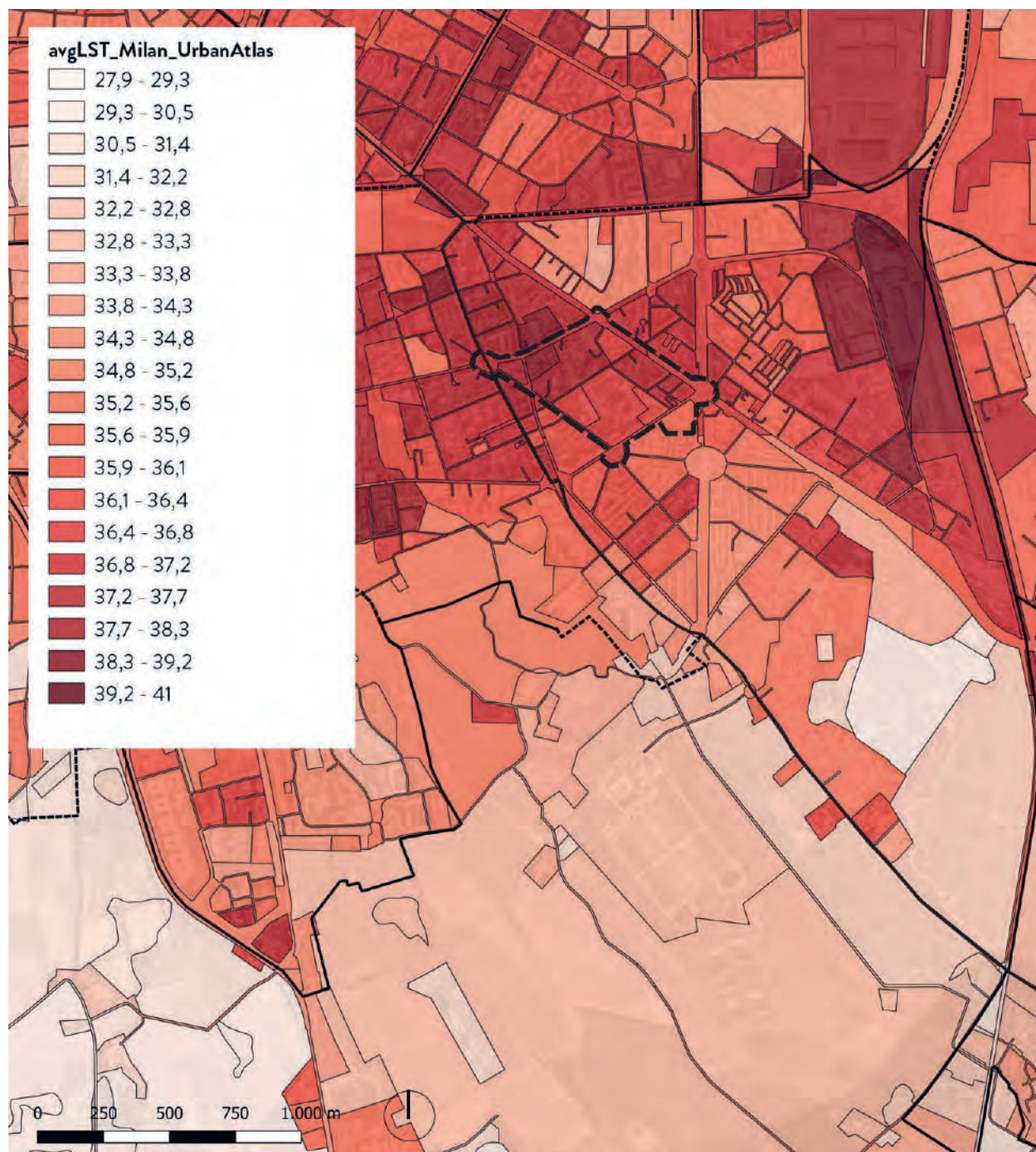
Gruppo di lavoro: Elena Mussinelli, Andrea Tartaglia, Giovanni Castaldo, Davide Cerati

- a. Inquadramento
- b. Uso del suolo
- c. Land Surface Temperature
- d. Patrimonio del verde
- e. Accessibilità al verde
- f. Analisi delle funzioni
- g. Analisi dell'uso del suolo, della permeabilità, del soleggiamento e dell'albedo
- h. Analisi dei plessi scolastici
- i. Analisi della qualità dello spazio urbano
- l. Proposta progettuale
- m. Valutazione dei benefici ambientali

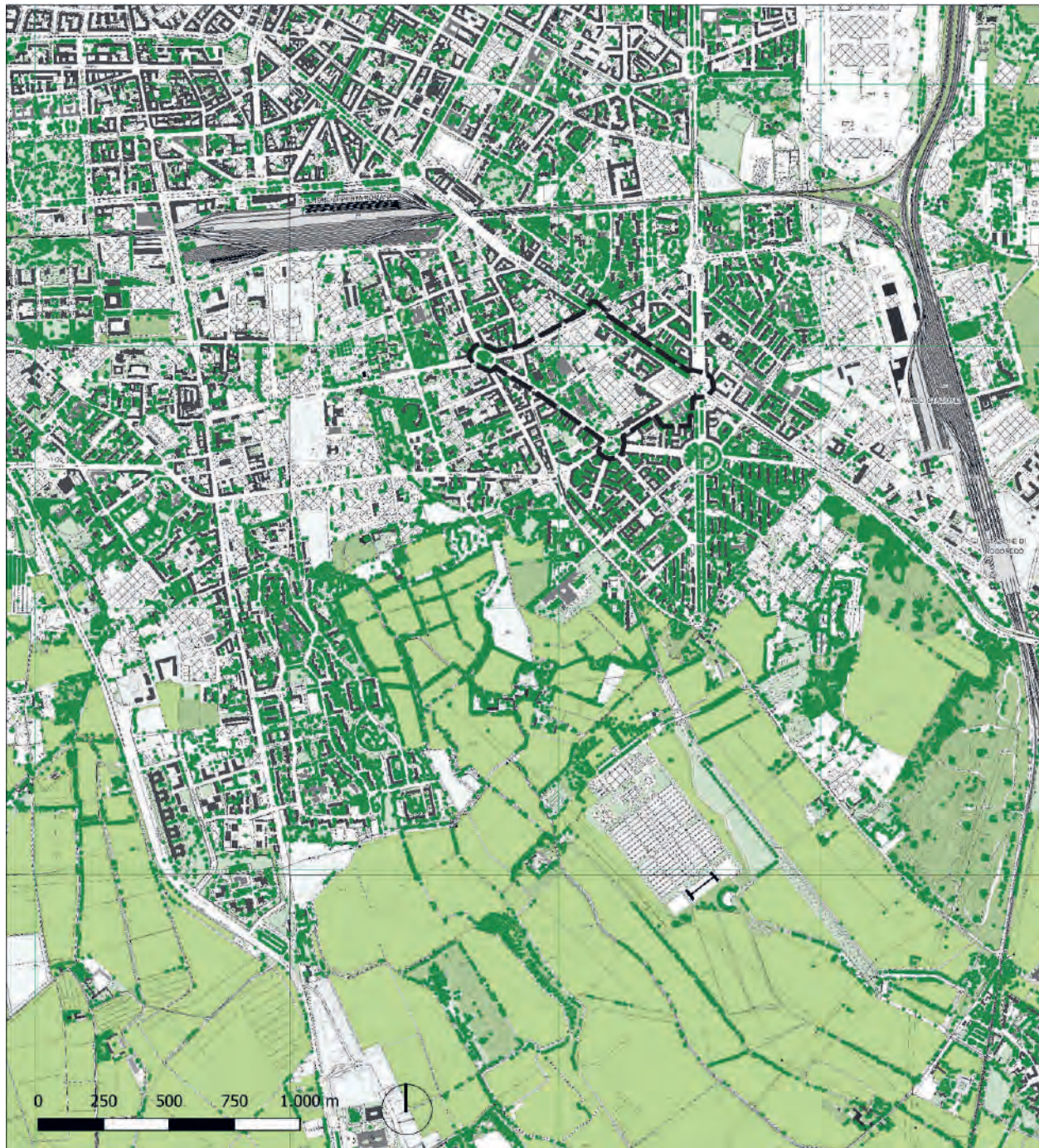


a.

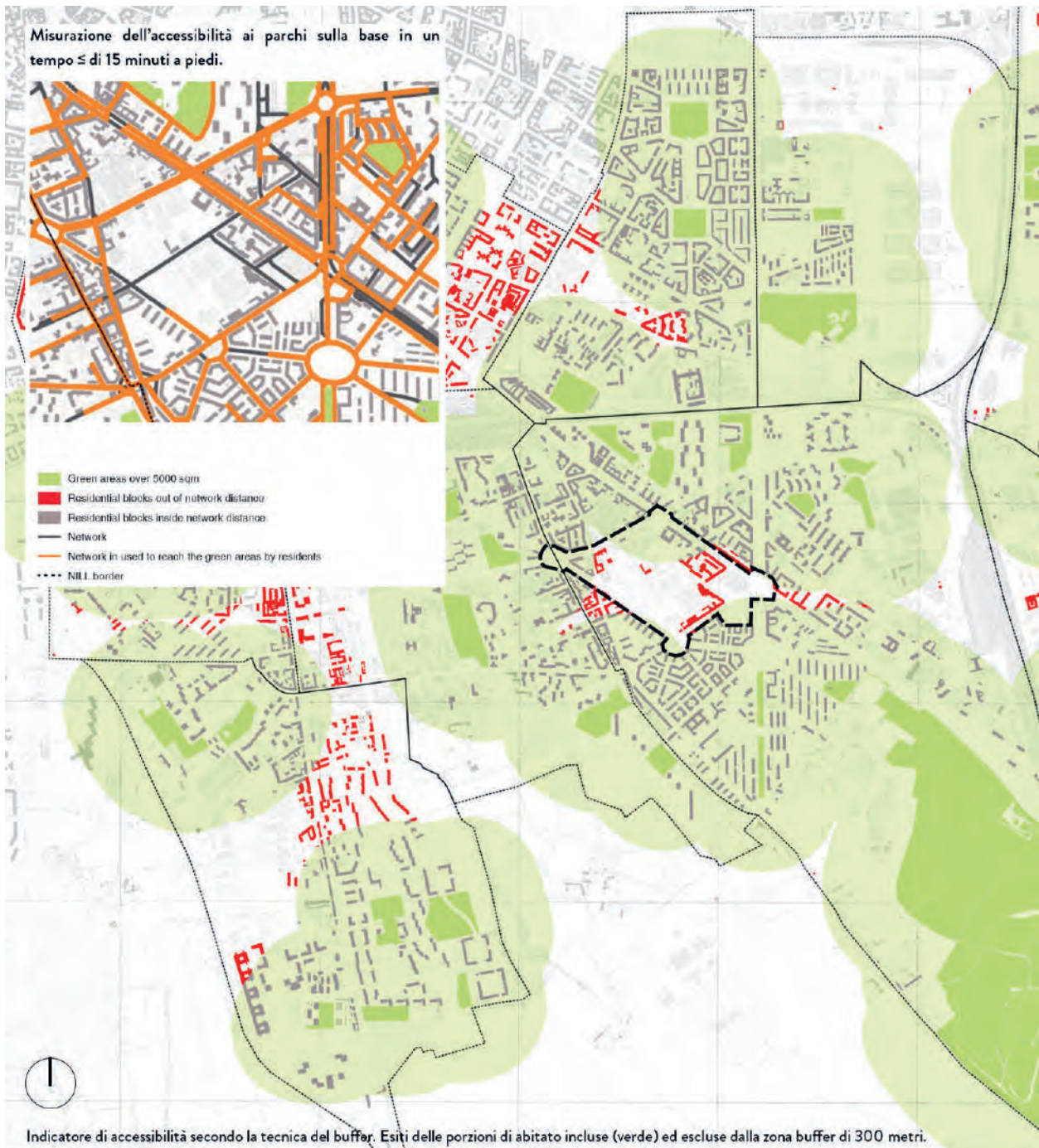




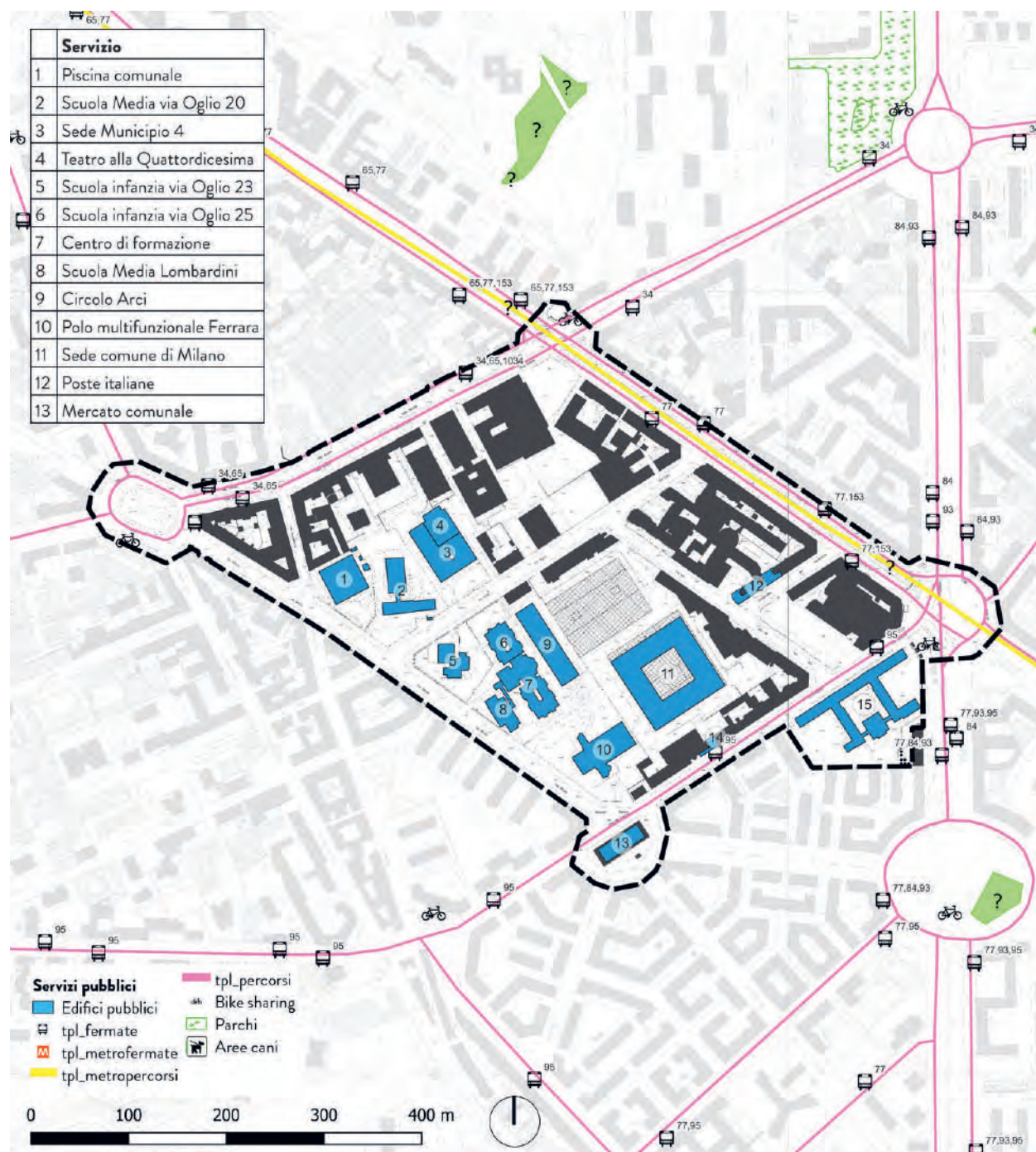
c.



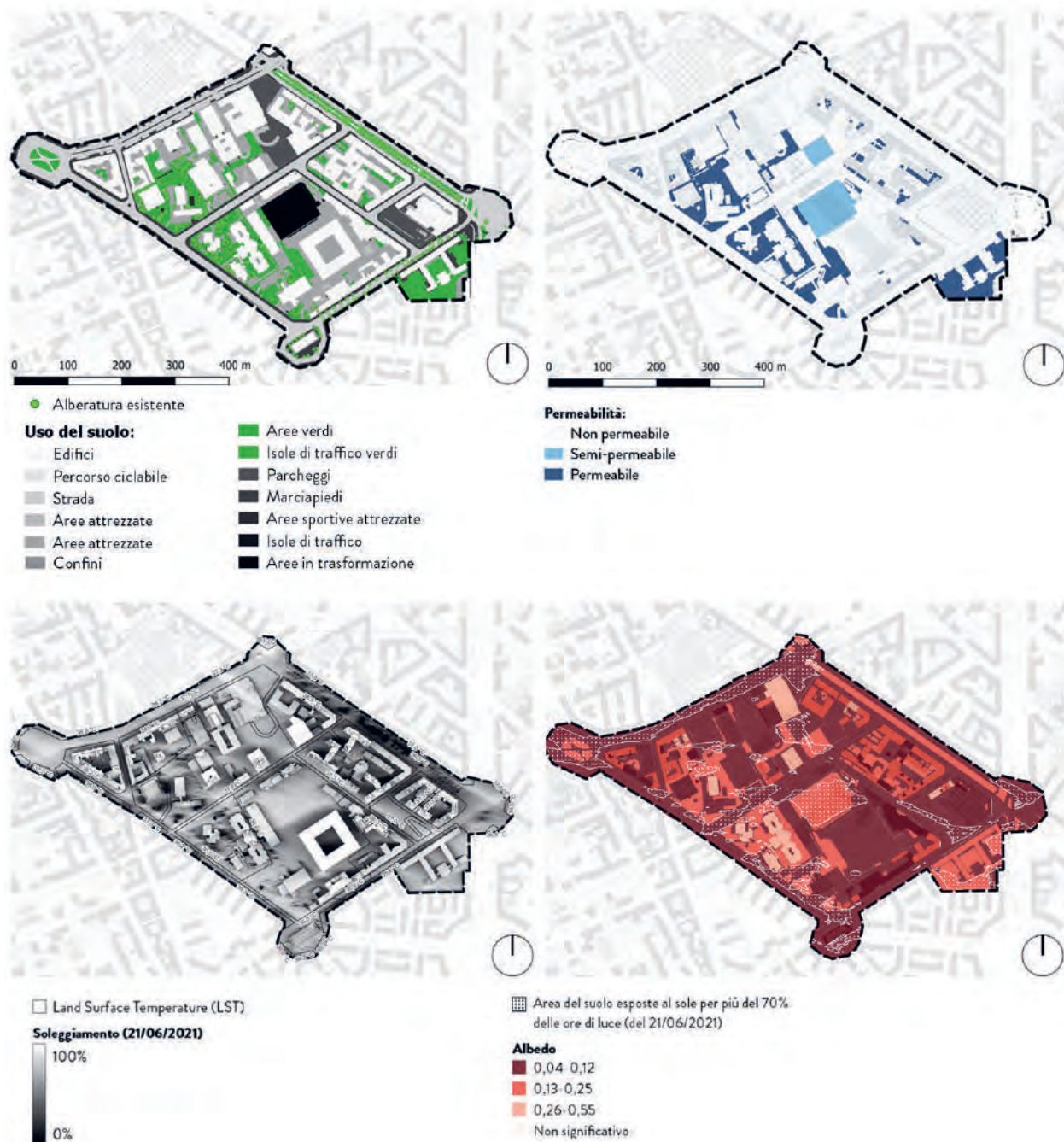
d.

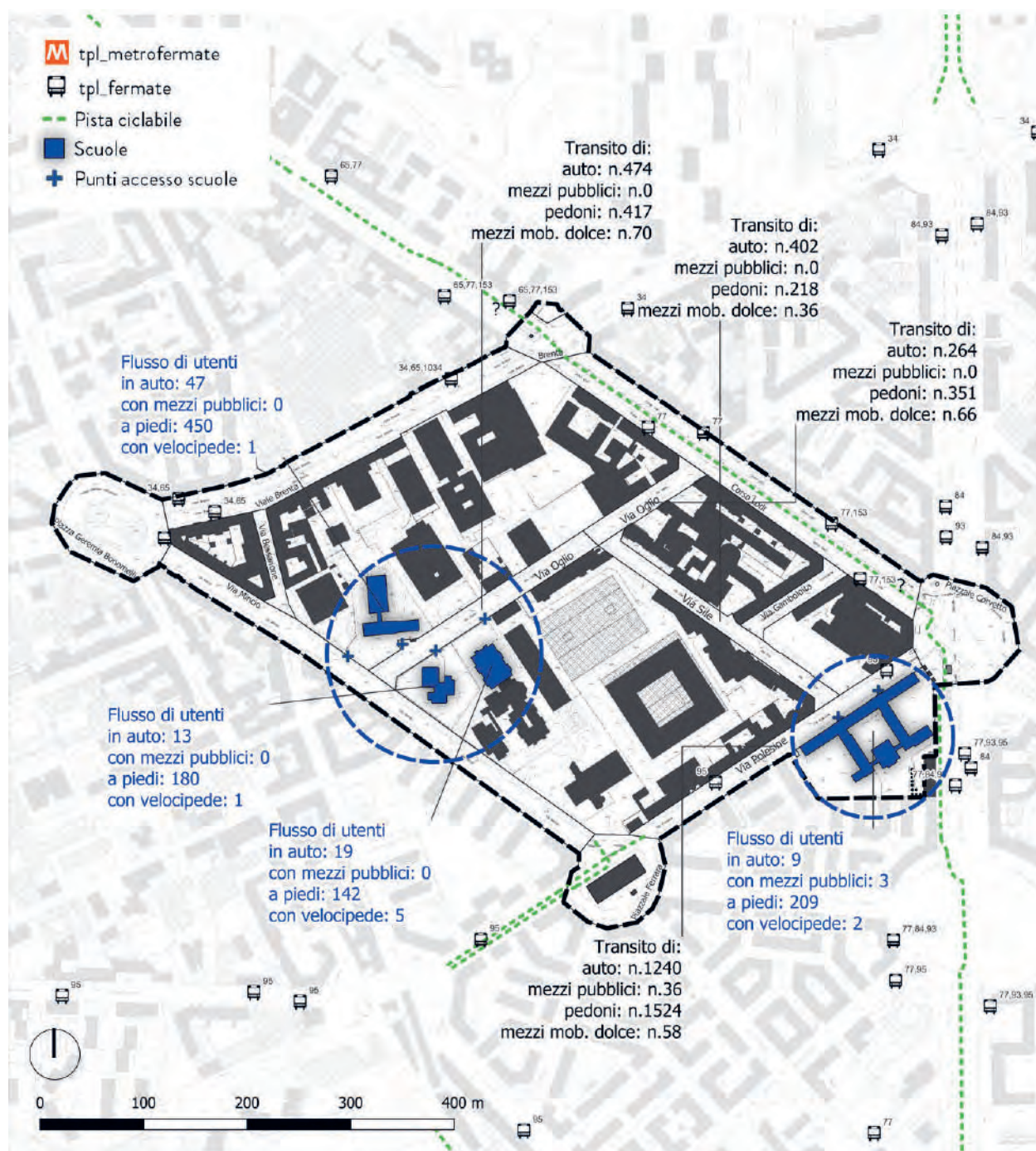


e.

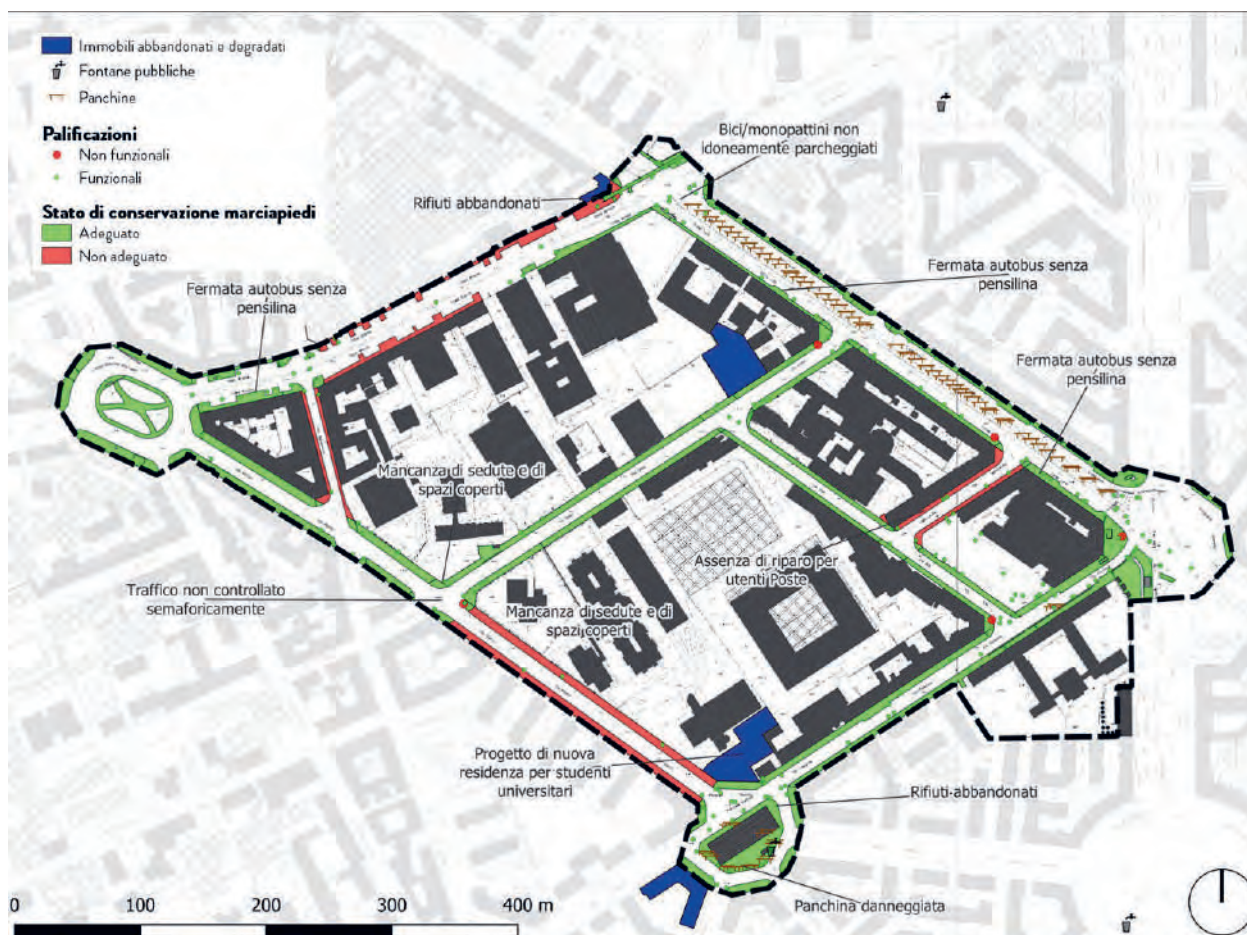


f.



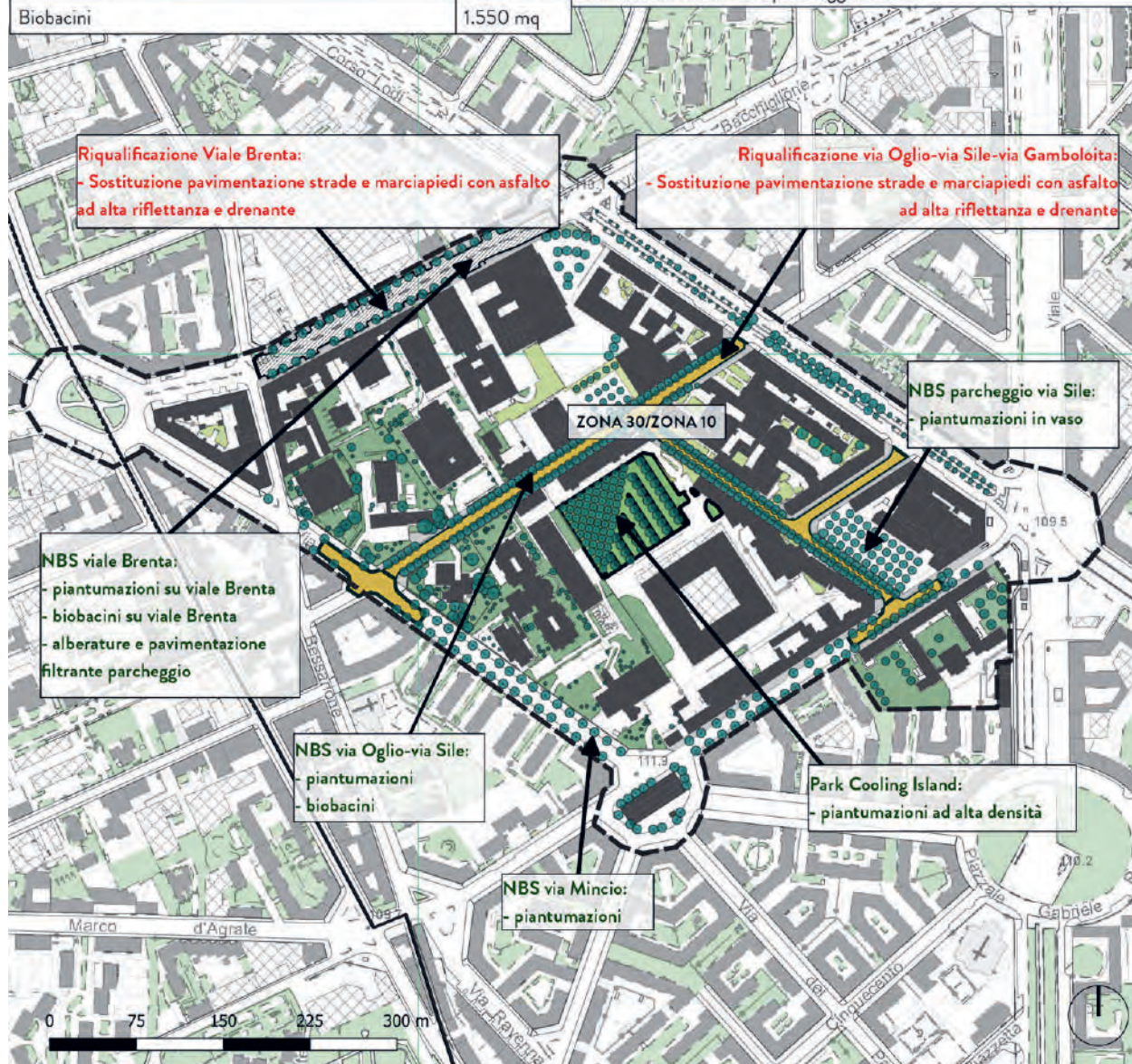


h.

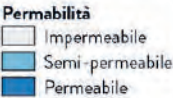


i.

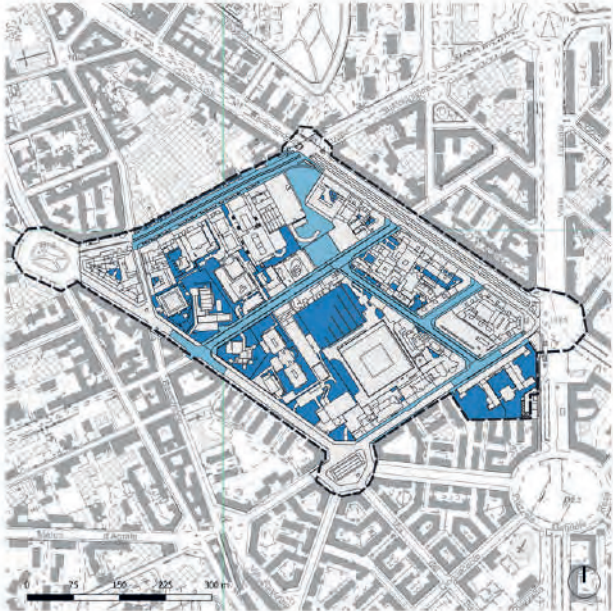
Interventi su spazi aperti		Interventi su mobilità
Sostituzione pavimentazioni stradali con asfalto ad alta riflettanza e drenante	14.500 mq	Via Oglio e via Sile Zona 30/10
Piantumazioni	373 alberi	Messa in sicurezza incroci stradali Mincio-Oglio e Polesine-Sile
Nuova area verde	6.800 mq	Mantenimento mercato in via Oglio
Biobacini	1.550 mq	Mantenimento numero parcheggi esistenti



Calcolo del run-off				
			I/anno	KgCO2eq
		Indice	I/interc.	CO2eq evitata
Biobacini	2550	1	2583150	650,95
Aree verdi	6785	1	6873205	1732,04
Strade semiperm.	13269	0,3	4032449,1	1016,17
Marciaiedi semiperm.	11058	0,3	3360526,2	846,85
Totale	33662		16849330,3	4246,03

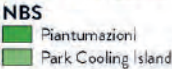
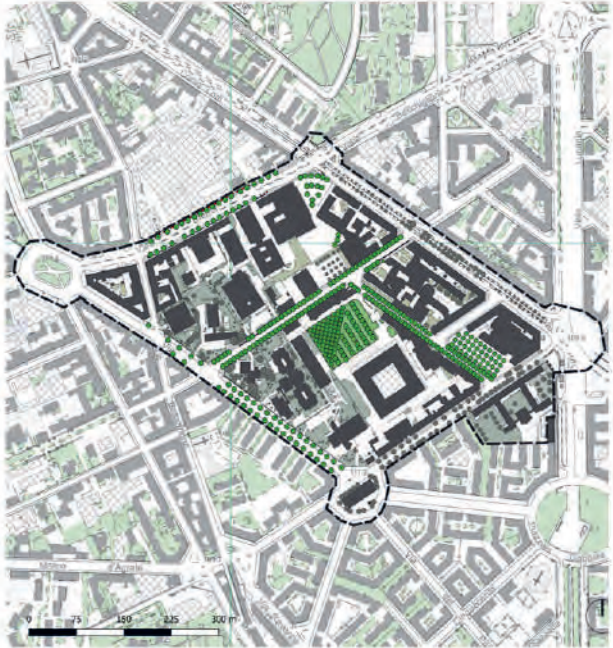


- Superfici impermeabili: da 83,48% a 70,20% del tot. superficie area;
- Superfici semipermabili: da 3,81% a 13,39% del tot. superficie area;
- Superfici permeabili: da 12,71% a 16,41% del tot. superficie area.



Piantumazioni					
Cattura inquinanti aerei					
		O3	PM10	SO2	NO2
		Kg/an.	Kg/an.	Kg/an.	Kg/an.
Celtis Australis	36	4,68	5,148	9,540	6,696
Liquidambar styraciflua	89	11,57	11,303	31,150	9,790
Tilia Cordata	98	4,9	14,896	31,360	10,780
Pyrus calleryana	111	14,43	5,550	11,100	5,550
Prunus Cerasifera Pissardii	39	11,7	1,950	3,900	1,950
Totale	373	47,280	38,847	87,050	34,766

Piantumazioni			
Sequestro di CO2			
	Numero	Kg CO2* alb./an.	Kg CO2/an.
		per assimilazione	
Celtis Australis	36	325	11700
Liquidambar styraciflua	89	320	28480
Tilia Cordata	98	231	22638
Pyrus calleryana	111	84	9324
Prunus Cerasifera Pissardii	39	77	3003
Totale	373		75145

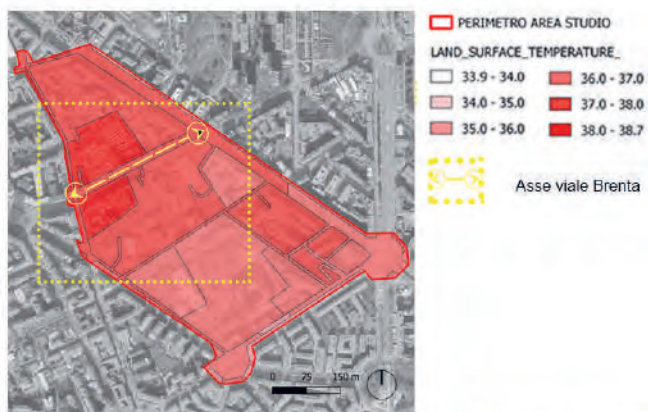


m.

Studi per la rigenerazione ambientale di viale Brenta, Ricerca Prin Progetti di Rilevante Interesse Nazionale 2015-18 “Adaptive design e innovazioni tecnologiche per la rigenerazione resiliente dei distretti urbani in regime di cambiamento climatico”, 2018.

Gruppo di lavoro Envi-Reg: responsabile Elena Mussinelli, coordinamento Andrea Tartaglia, con Roberto Bolici, Daniele Fanzini, Matteo Gambaro, Raffaella Riva, Giovanni Castaldo e Davide Cerati.

- a. Rilievo dello stato di fatto
- b. Proposta progettuale
- c. Valutazione dei benefici microclimatici



Flussi medi orari nelle ore di punta:

TRANSITO PEDONALE

Viale Brenta

1697

Incrocio C. Lodi

250

85% Lato Nord MM3 **15%** Lato Sud Market

TRANSITO VEICOLARE

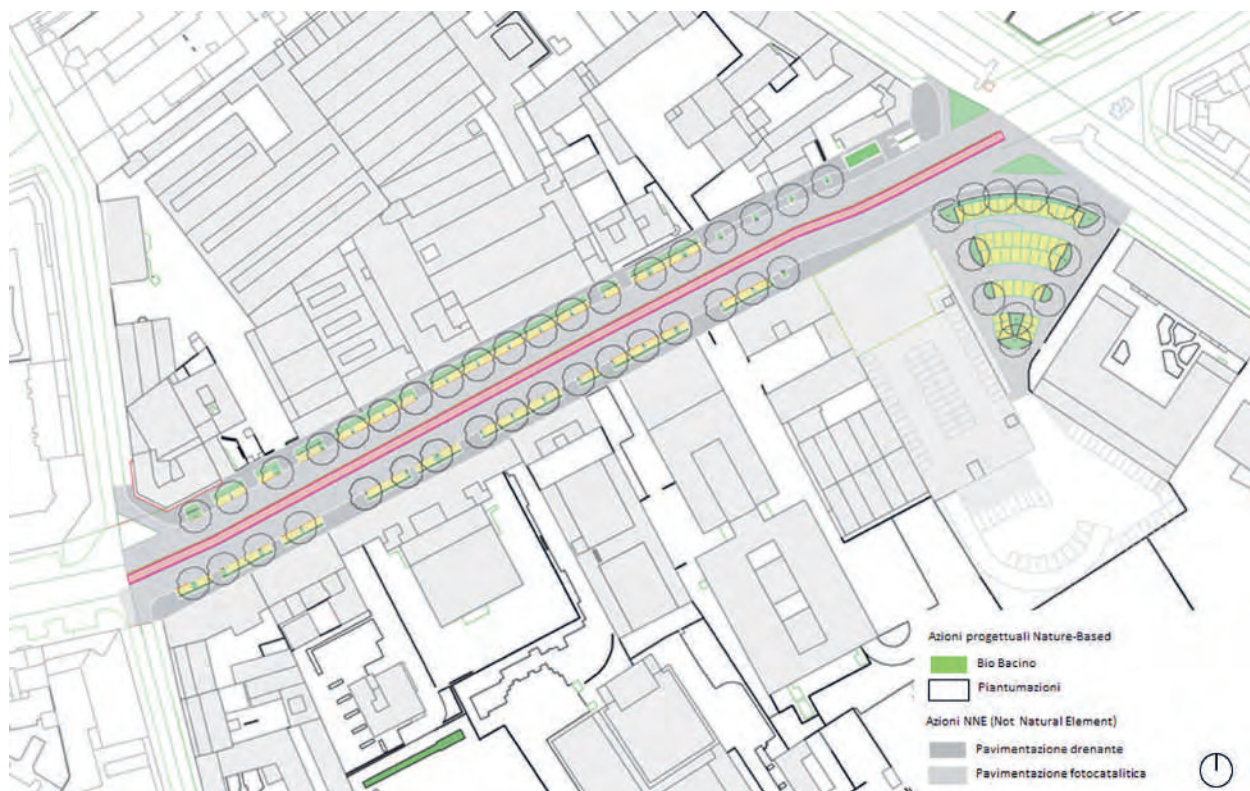
2100

50% Dir. Piazzale Bonomelli

50% Dir. Via Bacchiglione / C.so Lodi

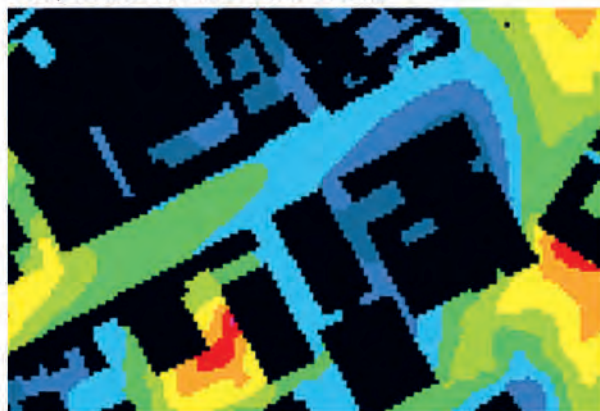


a.

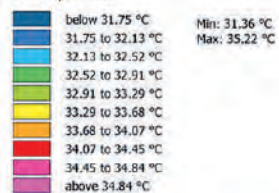


b.

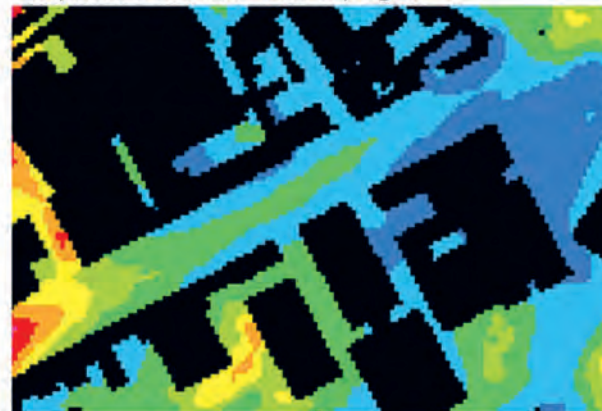
Temperatura dell'aria - stato di fatto



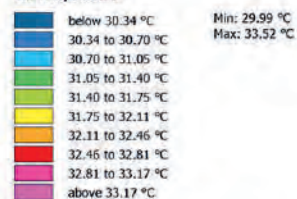
Air temperature



Temperatura dell'aria - stato di progetto



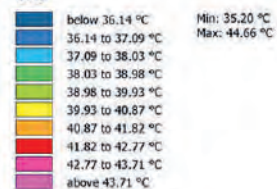
Air Temperature



UTCI - stato di fatto



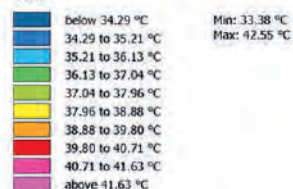
UTCI



UTCI - stato di progetto



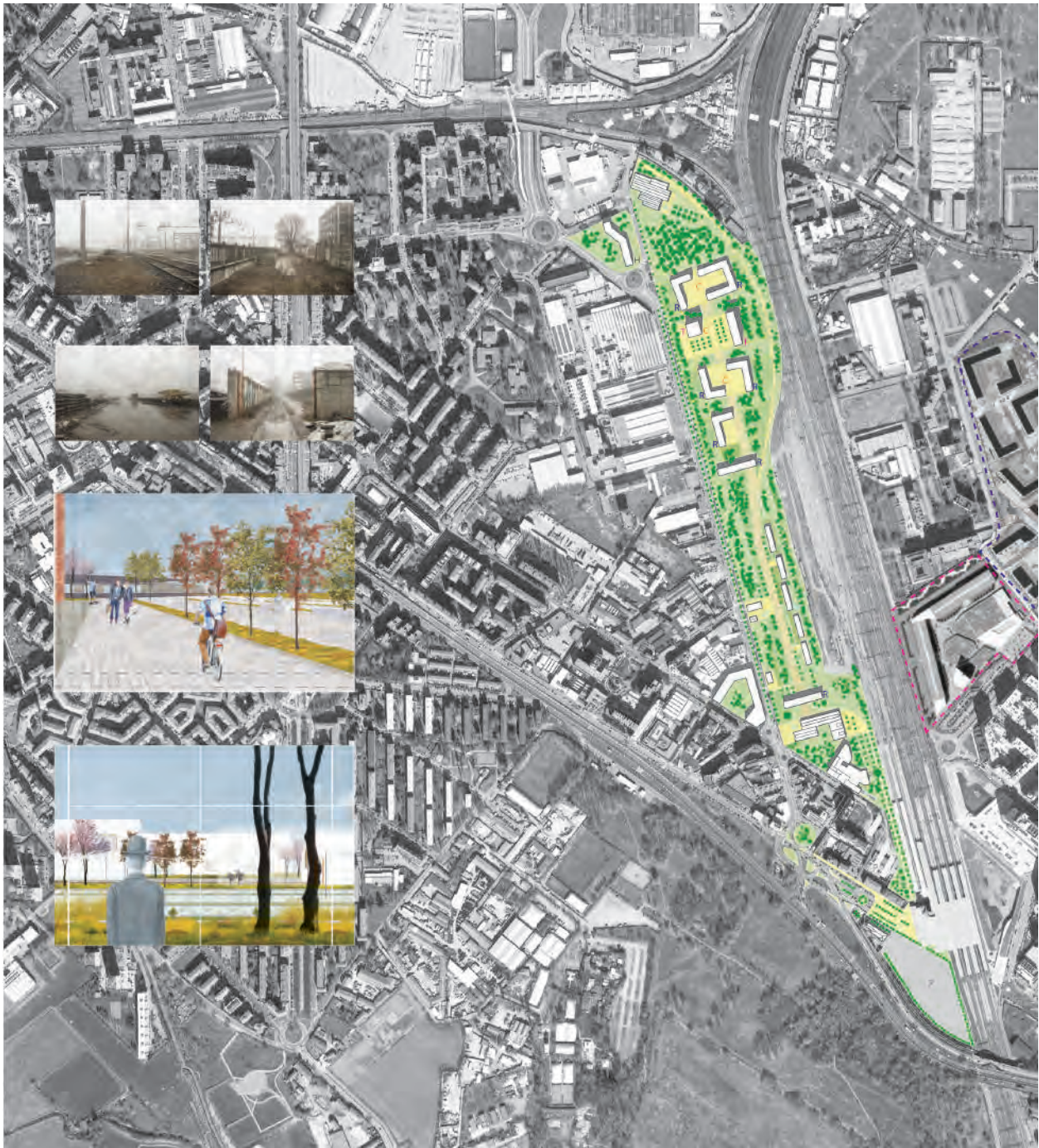
UTCI



C.

Studi per la rigenerazione ambientale dell'ambito Toffetti, Ricerca Prin Progetti di Rilevante Interesse Nazionale 2015-18 “Adaptive design e innovazioni tecnologiche per la rigenerazione resiliente dei distretti urbani in regime di cambiamento climatico”, 2018.

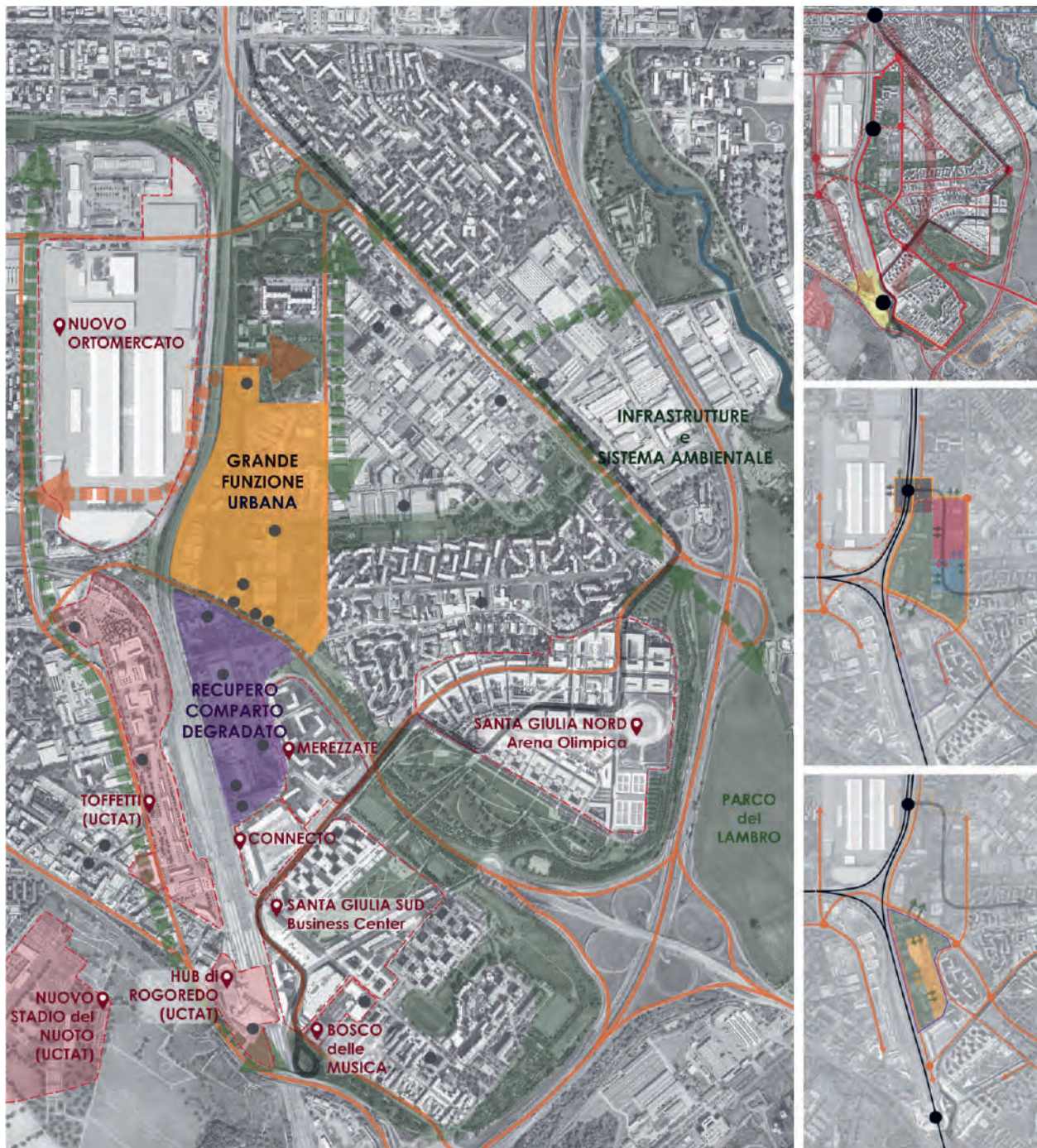
Gruppo di lavoro Envi-Reg: responsabile Elena Mussinelli, coordinamento Andrea Tartaglia, con Roberto Bolici, Daniele Fanzini, Matteo Gambaro, Raffaella Riva, Giovanni Castaldo e Davide Cerati.



a.

Masterplan per la riqualificazione del comparto Enpam di via Medici del Vascello e dell'ambito compreso tra le vie Zama, Bonfadini e Salomone, UcTat, 2019.

Gruppo di lavoro: Fabrizio Schiaffonati, Arturo Majocchi, Elena Mussinelli, Andrea Tartaglia, Laura Daglio, Giovanni Castaldo, Annamaria Sereni.



a.

Studi per la rigenerazione ambientale del cavalcavia Corvetto, Ricerca Prin Progetti di Rilevante Interesse Nazionale 2015-18 “Adaptive design e innovazioni tecnologiche per la rigenerazione resiliente dei distretti urbani in regime di cambiamento climatico”, 2018.

Gruppo di lavoro Envi-Reg: responsabile Elena Mussinelli, coordinamento Andrea Tartaglia, con Roberto Bolici, Daniele Fanzini, Matteo Gambaro, Raffaella Riva, Giovanni Castaldo e Davide Cerati.

- a. Planimetria (elaborazione di Ala Firouzan)
- b. Sezione ambientale (elaborazione di Ala Firouzan)
- c. Fotoinserimento (elaborazione di Ala Firouzan)



a.



b.



c.

Riqualificazione funzionale e architettonica della stazione di Rogoredo, 2018.

Gruppo di lavoro: Fabrizio Schiaffonati, Arturo Majocchi, Giovanni Castaldo, Elena Mussinelli, Andrea Tartaglia, Matteo Gambaro, Raffaella Riva.

- a. Planivolumetrico
- b. Planimetria piano terra
- c. Planimetria piano primo



a.



b.



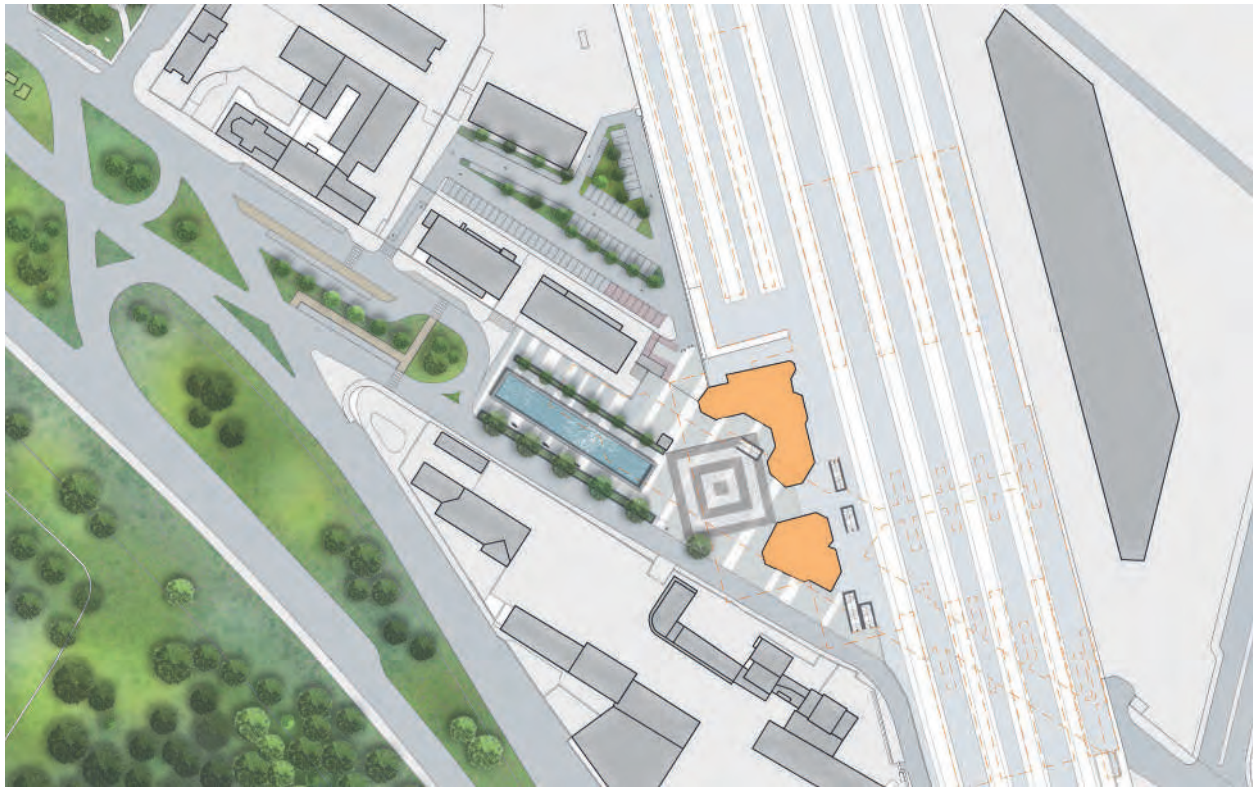
C.

Riqualificazione del piazzale antistante la stazione di Rogoredo, 2020.

Gruppo di lavoro: responsabile Elena Mussinelli, Fabrizio Schiaffonati, Giovanni Castaldo, Arturo Majocchi, Andrea Tartaglia, Roberto Bolici, Matteo Gambaro, Raffaella Riva, Davide Cerati. Consulenti: Franco Mola, Elena Mola.

a. Planimetria

b. Render



a.



b.

Masterplan per la rigenerazione funzionale e ambientale dell'ambito di Porto di Mare, 2018.

Gruppo di Lavoro: Paolo Debiaggi, Andrea Tartaglia, Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli.

a. Masterplan



a.

Iniziative

Seminario “Quali progetti per lo scalo di Porta Romana?”, 22 settembre 2016, organizzato da UcTat e Municipio 5.

Partecipazione alla Conferenza “Il futuro degli scali ferroviari del Municipio 4”, 24 maggio 2017, su invito del Municipio 4, presso Sala consigliere Municipio 4.

Conferenza e mostra “Proposte e progetti per il sud Milano. Il ruolo dei Municipi”, 19 luglio 2017, organizzate da UcTat, in collaborazione con il Municipio 4 e con il patrocinio del Municipio 5, presso Sala consigliere Municipio 4.

Incontro pubblico “Progetto e Partecipazione. Trasformazioni nel contesto del sud Milano”, 15 dicembre 2017, organizzato da UcTat, presso Libreria Open, Milano.

Conferenza “Lo sport per la rigenerazione urbana”, 20 giugno 2018, organizzata da UcTat con il Municipio 4, presso Biblioteca Calvaire.

Convegno “Una strategia per il sud-est di Milano: l’Hub di Rogoredo”, 24 ottobre 2018, organizzato da UcTat e Municipio 4, presso Sala consigliere Municipio 4.

Conferenza “Grandi impianti natatori e rigenerazione urbana”, 13-15 febbraio 2019, *Forum Piscine 2019*, presso Fiera di Bologna.

Presentazione dei progetti partecipanti alla “Call for ideas. Milano 2030. Idee per la città che cambia”, promossa dal Comune di Milano, 10 aprile 2019, presso sala Agorà, Triennale di Milano.

Convegno “Nodi infrastrutturali e rigenerazione urbana. Stazioni, spazio pubblico, qualità ambientale”, 23 maggio 2019, organizzato da Envi-Reg al Politecnico di Milano, nell’ambito della III edizione di *Milano Arch Week* promossa da Comune di Milano, Triennale e Politecnico di Milano, con la collaborazione di Rfi e Sistemi Urbani del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e con il patrocinio di SITdA Società Italiana della Tecnologia dell’Architettura, presso aula Rogers, Politecnico di Milano.

Dibattito pubblico “Tecnologie innovative per la progettazione partecipata”, 22 novembre 2019, organizzato da UcTat all’interno dell’evento *Milano Partecipa* promosso da Comune di Milano e Fondazione Cariplo, presso Padiglione Visconti, Milano.

Convegno “Rogoredo/Santa Giulia/Taliedo: le tre sfide”, 26 novembre 2019, organizzato da UcTat e Municipio 4, presso Sala consigliere Municipio 4.

Convegno *online* “L’identità dello spazio pubblico milanese”, 9 ottobre 2020, organizzato da UcTat nell’ambito di *Milano Design City 2020*, in collaborazione con le associazioni Aim, ArchxMi e Metropolis.

Convegno *online* “Le agevolazioni per la bellezza della città. L’uso delle agevolazioni fiscali per il recupero del costruito come occasione di riqualificazione del territorio”, 11 febbraio 2021, organizzato da Envi-Reg e UcTat.

Seminario e *workshop* “Soluzioni basate sulla natura e infrastrutture verdi e blu collaborative. Un approccio

socio-ecologico per la resilienza e la sostenibilità territoriale nel contesto del Municipio 4 di Milano”, 12 novembre 2021, organizzato da Envi-Reg e UcTat, in collaborazione con l’Associazione Resilience Lab e il Municipio 4, presso Sala consiliare Municipio 4.

Convegno “Il caso Milano. Tra norma e progetto”, 1 luglio 2024, organizzato da Envi-Reg e UcTat, presso spazio Educafé, Politecnico di Milano.

Ciclo di seminari “Le sfide della rigenerazione: identità, opere pubbliche e ambiente”, 18 e 31 maggio, 15 giugno 2022, organizzato da Envi-Reg e UcTat, presso spazio Educafé, Politecnico di Milano.

Seminario “Olimpiadi 2026. Quali benefici per Milano?”, 15 marzo 2023, organizzato da Envi-Reg e UcTat, presso spazio Educafé, Politecnico di Milano.

Ciclo di 10 incontri “Il buon governo e la bellezza della città”, ottobre 2023-marzo 2024, organizzato da Envi-Reg e UcTat, con il patrocinio di SITdA Società Italiana della Tecnologia dell’Architettura, In/Arch e Metropolis, presso spazio Educafé, Politecnico di Milano.

Prima edizione del Corso di formazione continua “Qualità ambientale e bellezza della città”, ottobre 2024-gennaio 2025, organizzato da Envi-Reg e UcTat, con il patrocinio di SITdA Società Italiana della Tecnologia dell’Architettura, In/Arch e Metropolis presso spazio Educafé, Politecnico di Milano.

Pubblicazioni

- Castaldo G., Granato A. (a cura di) (2015), *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*, Collana Politecnica Studi e Progetti, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Schiaffonati F., Mussinelli E., Majocchi A., Tartaglia A., Riva R., Gambaro M. (2015), *Tecnologia Architettura Territorio. Studi ricerche progetti*, Collana Politecnica Studi e Progetti, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- CsTat (2016), “Uno sguardo dal ponte”, *L’Arca International*, n. 131 luglio-agosto.
- Schiaffonati F., Castaldo G., Mocchi M. (2017), *Il progetto di rigenerazione urbana. Proposte per lo scalo di Porta Romana a Milano*, Collana Politecnica Studi e Progetti, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- UcTat, Municipio 4 (2017), *Proposte e progetti per il sud Milano. Il ruolo dei Municipi*, Municipio 4, Milano.
- Schiaffonati F. (2019), *Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano*, Lupetti, Milano.
- Arbizzani E., Cangelli E., Daglio L., Ginelli E., Ottone F., Radogna D. (a cura di) (2020), *Progettare in vivo la rigenerazione urbana*, Collana Politecnica Studi e Progetti, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Debiaggi P., Tartaglia A. (a cura di) (2020), *Lo sport per la rigenerazione urbana. Progetti per un centro natatorio a Milano - Porto di Mare / The use of sports for urban regeneration. Projects for an aquatic center in Milan - Porto di Mare*, Collana Politecnica Studi e Progetti, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Mussinelli E., Tartaglia A. (a cura di) (2020), *Nodi infrastrutturali e rigenerazione urbana. Stazioni, spazio pubblico, qualità ambientale*, Collana Politecnica Studi e Progetti, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- UcTat (a cura di) (2020), *Una strategia per il sud-est di Milano. L’hub di Rogoredo. Progetti, operatori, infrastrutture e valorizzazione ambientale*, Collana Politecnica Studi e Progetti, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Schiaffonati F., Mussinelli E., Castaldo G. (2021), *Architettura e Ambiente. Dieci progetti 2015-2020 / Architecture and Environment. Ten projects 2015-2020*, Collana Politecnica Studi e Progetti, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Castaldo G. (a cura di) (2021), *Idee per Milano*, UcTat, Milano.
- Schiaffonati F., Mussinelli E. (a cura di) (2021), *Dall’Ina-Casa alla Gescal. 15 quartieri milanesi*, Collana Politecnica Studi e Progetti, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Riva R., Castaldo G., Sereni A. (a cura di) (2023), *Pensare Milano*, UcTat, Milano.

TESI DI LAUREA

- Belotti M. (2010), *Riqualificazione ambientale e urbana del quartiere Ponte Lambro in Milano*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2009-10, relatore Schiaffonati F., correlatore Riva R.
- Castaldo G., (2013), *Un nuovo centro municipale per Milano città metropolitana. La riconversione dello scalo di Porta Romana*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2011-12, relatore Schiaffonati F., correlatori Maspoli R., Riva R.
- Bellina F., Galari G. (2013), *Il progetto sostenibile dello spazio aperto: il caso dello scalo di Porta Romana, Milano*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2012-13, relatore Schiaffonati F., correlatore Riva R.
- Salamone E. (2016), *Torre 30: sperimentazione progettuale, housing sociale. Scalo di Porta Romana, Milano*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2014-15, relatore Schiaffonati F., correlatori Castaldo G., Mocchi M.
- Magnani L. (2017), *Rail yard montages. Urban renewal along the Rogoredo railway*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2016-17, relatore Gambaro M.
- Donadoni F. (2018), *Strategie ambientali per la mitigazione del canyon urbano : il caso di Via Don Bosco a Milano*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2016-17, relatore Bellini O., correlatore Cerati D.
- Oquendo N. (2018), *Grey to green. Environmental design proposal for the scalo Rogoredo and the Atto Toffetti in Milano*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2017-18, relatore Mussinelli E., correlatori Tartaglia A., Cerati D.
- Firouzan A. (2018), *Green path. Green infrastructure as solution for climate change in order to make resilient city. Milano Rogoredo-Porta Romana*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2017-18, relatore Tartaglia A., correlatore Cerati D.
- Bellina J., Bacis E. (2019), *Progettare le grandi funzioni urbane: un centro natatorio per Porto di Mare*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2017-18, relatore Debiaggi P., correlatore Tartaglia A.
- Caruso L.F. (2018), *Vaiano Valle: a toolbox for agricultural regeneration*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2017-18, relatore Debiaggi P.
- Danni Q. (2019), *The project for urban regeneration: aquatic center in Porto Di Mare*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2018-19, relatore Debiaggi P.
- Barcella R., Mondo A., Veronese G. (2019), *The green production. Una proposta di rigenerazione urbana e ambientale sull'asta di via Vincenzo Toffetti*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2018-19, relatore Mussinelli E., correlatori Oppio A., Orsini F.
- Fracassetti A., Pozzi P.E., Rognoni A. (2019), *Rigenerazione urbana resiliente. Il caso dell'asta di viale Omero*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2018-19, relatore Mussinelli E., correlatori Oppio A., Orsini F.

- Sorrentino G. (2020), *Redo 2. Progetto di rigenerazione urbana dell'ex area Enpam a Rogoredo*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2018-19, relatore Gambaro M.
- Minelli M. (2020), *Milano Rogoredo. Nuovo hub per l'Alta Velocità*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2018-19, relatore Gambaro M., correlatore Perdomi A.
- Pop G.G., Brenna G. (2020), *Progetto di una nuova chiesa nel quartiere di Santa Giulia a Milano*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2019-20, relatore Gambaro M., correlatori Leoni L., Maroldi F.
- Erturk A., Le The Viet H. (2023), *The Cycle Loops - Urban and landscape regeneration of periurban areas in a post-industrial city - The case study of Porto di Mare area, Milan, Italy*, tesi di Laurea magistrale, Politecnico di Milano, a.a. 2022-23, relatore Debiaggi P.

TESI DI DOTTORATO

- Granato A. (2014), *Strategie per la valorizzazione urbana: prospettive delle aree ferroviarie dismesse a Milano*, tesi di Dottorato in Progetto e tecnologie per la valorizzazione dei beni culturali, Politecnico di Milano, relatore Schiaffonati F., correlatore Hinsley H.
- Castaldo G. (2017), *For the relaunch of the public initiative. Governance models and financing tools for urban regeneration processes*, tesi di Dottorato in Architettura, Ingegneria delle costruzioni e Ambiente costruito, Politecnico di Milano, relatore Schiaffonati F., tutor Mussinelli E.
- Cerati D. (2019), *Nature-based Solutions and open spaces regeneration. Methods, tools and indicators for environmental design and assessment*, tesi di Dottorato in Architettura, Ingegneria delle costruzioni e Ambiente costruito, Politecnico di Milano, relatore Tartaglia A., tutor Mussinelli E.

ARTICOLI NEWSLETTER UCTAT

- Re R., Castaldo G. (2018), "Una passeggiata a sud dello scalo Romana!", n. 1, maggio.
- UcTat (2018), "Tornare a nuotare a Porto di Mare", n. 3, luglio.
- UcTat (2018), "Gli esiti del Convegno "Una strategia per il sud-est di Milano: l'Hub di Rogoredo", n. 5, ottobre.
- UcTat (2018), "Per una nuova Stazione di Rogoredo", n. 5, ottobre.
- Tartaglia A., Debiaggi P. (2019), "Un centro natatorio a Porto di Mare", n. 8, gennaio.
- De Maio A. (2019), "La Biblioteca Europea (Beic) a Porta Vittoria", n. 8, gennaio.
- Castaldo G. (2019), "La riqualificazione di Piazzale Corvetto", n. 8, gennaio.
- Majocchi A. (2019), "La nuova Stazione dell'hub di Rogoredo", n. 8, gennaio.

Castaldo G. (2019), “Il progetto di piazza San Luigi”, n. 8, gennaio.

Di Troia N., Lauretti F. (2019), “SportLifeCity, una cittadella per gli sportivi a San Donato Milanese”, n. 8, gennaio.

Schiaffonati F. (2019), “Olimpiadi Invernali: opportunità per il Municipio 4”, n. 9, febbraio.

Castaldo G. (2019), “La riqualificazione delle piazze Angilberto e Ferrara: tattica e strategia”, n. 9, febbraio.

Castaldo G., Gambaro M. (2019), “La Residenza Ferrara del Politecnico di Milano”, n. 10, marzo.

Gambaro M. (2019), “La Residenza Einstein del Politecnico di Milano”, n. 10, marzo.

Bosio E. (2019), “Abitare la periferia”, n. 14, luglio.

Debiaggi P. (2019), “Rogoredo tra attese e trasformazioni in atto”, n. 15, settembre.

Castaldo G. (2019), “Una nuova Grande Funzione Urbana per l’est Milano”, n. 15, settembre.

Mussinelli E. (2019), “Scenari ambientali per l’ambito sud-est Rogoredo-Santa Giulia”, n. 15, settembre.

Tartaglia A. (2019), “Il recupero degli edifici abbandonati e degradati”, n. 15, settembre.

Majocchi A. (2019), “Una Grande Funzione Urbana”, n. 17, novembre.

Debiaggi P. (2019), “Il dibattito”, Interventi di: Simone Santi, Massimo Basile, Marco Amosso, Raffaello Vignali, Mirko Maronati, Paola Tessitore, Luigi Daleffe, Antonio Bisignano, Federico Aldini, Emanuele Bortolotti, Alessandra Bazzani, n. 17, novembre.

Daglio L. (2019), “Il comparto dismesso di Medici del Vascello”, n. 17, novembre.

Mussinelli E. (2019), “Verde e infrastrutture”, n. 17, novembre.

Schiaffonati F. (2019), “Una nuova progettualità”, n. 17, novembre.

Mussinelli E. (2020), “Le grandi opportunità ambientali del quadrante metropolitano est / sud-est di Milano”, n. 19, gennaio.

Castaldo G. (2020), “Patrimonio esistente e futuro di attrezzature sportive nel sud-est”, n. 19, gennaio.

Majocchi A. (2020), “Olimpiadi 2026: l’Arena multifunzionale di Santa Giulia”, n. 19, gennaio.

Tartaglia A., Debiaggi P. (2020), “Nuotare a Porto di Mare”, n. 19, gennaio.

Lauretti F. (2020), “SportLifeCity, una cittadella dello sport alle porte di Milano”, n. 19, gennaio.

Aina P. (2020), “La risorsa ambientale di Metanopoli”, n. 19, gennaio.

Castaldo G. (2020), “Attese e progetti nel Municipio 4”, n. 21, marzo.

Castaldo G. (2020), “I grandi progetti nel Municipio 4”, n. 23, maggio.

Castaldo G. (2020), “La riqualificazione della stazione di Porta Romana”, n. 25, luglio.

Boscacci F. (2020), “Ruolo del Centro Nocetum nel sud-Milano”, n. 26, settembre.

Tartaglia A. (2020), “Un progetto per il piazzale antistante la Stazione di Rogoredo”, n. 26, settembre.

Schiaffonati F. (2020), “Per un Ecomuseo del Parco Sud di Milano”, n. 29, dicembre.

Intervista a cura di Castaldo G. (2021), “Paolo Guido Bassi – Presidente Municipio”, n. 30, gennaio.

Mussinelli E. (2021), “Eccezionalità dell’est milanese”, n. 34, maggio.

Tartaglia A. (2021), “Riqualificare la cintura ferroviaria”, n. 34, maggio.

Debiaggi P. (2021), “Tutelare la risorsa di Porto di Mare”, n. 34, maggio.

Riva R. (2021), “L’identità perduta di Ponte Lambro. Tra intenzioni e fatti”, n. 34, maggio.

Castaldo G. (2021), “La città pubblica. L’hub dei servizi al Corvetto”, n. 34, maggio.

Mulinacci M. (2021), “Milano green: come si progetta il verde allo Scalo Romana”, n. 35, giugno.

Balestrini F. (2021), “Santa Giulia: da quartiere modello aspettando Godot”, n. 35, giugno.

Mussinelli E. (2021), “Un Parco a Porto di Mare”, n. 38, ottobre.

Debiaggi P. (2021), “Porto di Mare, invertire la rotta!”, n. 38, ottobre.

Sironi E. (2021), “Porto di Mare”, n. 38, ottobre.

Portinari F. (2021), “Sensibilità ambientale e responsabilità amministrative”, n. 38, ottobre.

Schiaffonati F. (2021), “Un paesaggio dimenticato”, n. 38, ottobre.

Aina P. (2021), “L’identità culturale di un luogo”, n. 38, ottobre.

Bisogni L. (2021), “Porto di Mare un importante ruolo per il sistema ecologico”, n. 38, ottobre.

Bosio E. (2021), “I luoghi della Città metropolitana”, n. 38, ottobre.

Lolla C. (2021), “Il valore dell’area dello scalo di Porta Romana”, n. 38, ottobre.

Mussinelli E. (2021), “Un piano ambientale di scala vasta per il Municipio 4”, n. 39, novembre.

Castaldo G. (2021), “I benefici ambientali generati dalle soluzioni basate sulla natura”, n. 39, novembre.

Rabuffetti A. (2022), “La barriera rappresentata dalla ferrovia da Rogoredo a Ortica”, n. 41, gennaio.

Castaldo G. (2022), “La proposta di un Libro Bianco sul Corvetto”, n. 45, maggio.

UcTat (2022), “Il quartiere San Luigi”, n. 45, maggio.

- Castaldo G. (2022), “Prospettive di rigenerazione urbana a Milano. Il caso del quartiere San Luigi”, n. 46, giugno.
- Tartaglia A. (2023), “Le criticità di Santa Giulia”, n. 54, marzo.
- Mussinelli E. (2023), “Olimpiadi/Criticità e opportunità per il sud-est milanese”, n. 54, marzo.
- Castaldo G. (2023), “Progetti di UcTat per il sud-est di Milano”, n. 54, marzo.
- Riva R. (2023), “Ponte Lambro e le occasioni mancate”, n. 60, ottobre.
- Castaldo G. (2024), “La risorsa di Porto di Mare”, n. 64, febbraio.
- Ferrari M. (2024), “Dal Fuorisalone a Santa Giulia. La forma dei bisogni”, n. 66, aprile.
- Nutini S. (2024), “Gli extra costi delle Olimpiadi”, n. 67, maggio.
- Rabuffetti A. (2024), “Architettura civica: via Sile 8”, n. 68, giugno.
- Linquian H. (2024), “Ponte Lambro e il suo fiume meraviglioso”, n. 70, settembre.
- Debiaggi P. (2024), “Salvare Porto di Mare”, n. 73, dicembre.

Indice delle immagini

Nell'elenco sotto riportato il numero fa riferimento alla pagina.

Nella sezione Progetti, didascalie e fonti sono già riportate a fianco delle immagini e non vengono qui ripetute.

10 | Quadrante sud-est di Milano, vista aerea (immagine tratta da Google Earth).

18 | Quartiere Corvetto, vista aerea (fotografia di Stefano Topuntoli, 15 agosto 2017).

32 | Quartiere Omero, vista aerea (fotografia di Stefano Topuntoli, 8 luglio 1998).

42 | Corso Lodi (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025).

46 | Cavalcavia di piazzale Corvetto (fotografia di Stefano Topuntoli, 9 marzo 2022).

49 | *In alto* Corso Lodi (fotografia di Giovanni Castaldo, 2019) | *In basso* Scalo Romana (fotografia di Giovanni Castaldo, 2019).

50 | *In alto* Arco di Porta Romana (fotografia di Giovanni Castaldo, 2019) | *In basso* Pavè (fotografia di Giovanni Castaldo, 2019).

52 | Porto di Mare, vista aerea (fotografia di Stefano Topuntoli, 17 aprile 2001).

56 | *In alto* Parco della Vettabbia (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025) | *In basso* Abbazia di Chiaravalle (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025).

59 | Abbazia di Chiaravalle (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025).

60 | Porto di Mare, vista aerea (immagine tratta da Google Earth).

62 | Stazione di Rogoredo (fotografia di Giovanni Castaldo, 2019).

66 | Stazione di Rogoredo, vista aerea (immagine tratta da Google Earth).

69 | Render del progetto di riqualificazione funzionale e architettonica della Stazione di Rogoredo (UcTat, 2018).

70 | *In alto* Render del progetto di riqualificazione del piazzale antistante la Stazione di Rogoredo (UcTat, elaborazione di Giovanni Castaldo, 2020) | *In basso* Stazione di Rogoredo (fotografia di Giovanni Castaldo, 2019).

74 | Svincolo della Tangenziale Est uscita via Mecenate, vista aerea (fotografia di Stefano Topuntoli, 17 aprile 2001).

78 | *In alto* Cantiere della strada Paullese (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025) | *In basso* Linea ferroviaria lungo via Zama (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025).

82 | Ponte Lambro, vista aerea (6 maggio 2003).

86 | *In alto* Fiume Lambro lungo via Camaldoli (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025) | *In basso* Complesso residenziale Gescal (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025).

90 | Complesso residenziale Gescal (fotografia di Fabrizio Schiaffonati, 2025).

