

**Municipio 4**  
**Urban Curator TAT**

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

*Progetti, operatori, infrastrutture e valorizzazione ambientale*



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

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

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

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

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

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

*testi di:*

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

*In copertina:*

Stefano Topuntoli,  
*Rogoredo Cantiere Santa Giulia, 2006*

**Collana STUDIE PROGETTI**



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

Progetti, operatori, infrastrutture e valorizzazione ambientale

testi di:

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

  
**MAGGIOLI  
EDITORE**

## **Collana STUDI E PROGETTI**

direttori *Fabrizio Schiaffonati, Elena Mussinelli*

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

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

### **a cura di**

Associazione culturale UCTAT

Urban Curator Tecnologia Architettura Territorio

### **Redazione**

Giovanni Castaldo

Martino Mocchi

Questo libro è stato sottoposto a blind peer review

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

ISBN 978-88-916-3886-1

© Copyright UCTAT e Municipio 4

Pubblicato a cura di Maggioli Editore.

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

Azienda certificata con Sistema qualità Iso 9001:2000

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

e-mail: [clienti.editore@maggioli.it](mailto:clienti.editore@maggioli.it)

Tutti i diritti sono riservati

Pubblicato nel mese di febbraio 2020

**Parte I – La cornice istituzionale**

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

**Parte II - Il contesto ambientale**

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

**Parte III - Il sistema infrastrutturale e i grandi progetti**

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

**Apparati**

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

Andrea Tartaglia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



*Mappa delle trasformazioni in corso nell'ambito del Municipio 4*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

alla stazione, del tutto privo di decoro urbano.

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

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

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

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

