

Municipio 4
Urban Curator TAT

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

Progetti, operatori, infrastrutture e valorizzazione ambientale



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

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

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

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

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

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

testi di:

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

In copertina:

Stefano Topuntoli,
Rogoredo Cantiere Santa Giulia, 2006

Collana STUDI E PROGETTI

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

Progetti, operatori, infrastrutture e valorizzazione ambientale

testi di:

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


**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

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 Pausanese - 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

Giovanni Castaldo

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

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

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



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

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

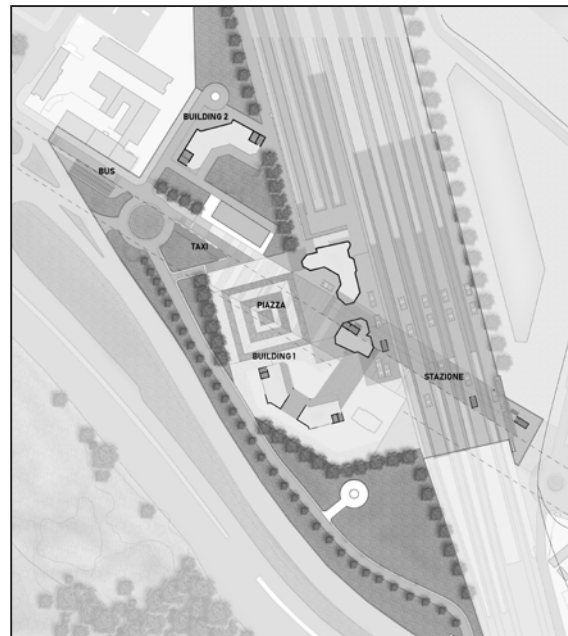
scenario, a partire dalla considerazione che la Stazione di Rogoredo, oltre a costituire un nodo importante della rete locale e di quella nazionale, sia un elemento infrastrutturale di primaria importanza entro l'ambito urbano nel quale si colloca.

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

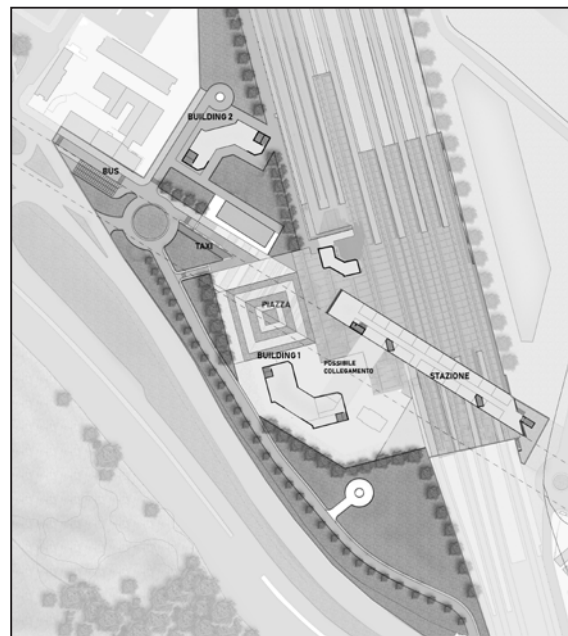
traversato dalla linea. L'anello ferroviario aperto è stato integrato nello sviluppo urbano del secondo dopoguerra, con tessuti di edificazione sia entro la cerchia che all'esterno. Su tale linea si collocano i sette scali ferroviari dismessi, un tempo a servizio degli impianti industriali della corona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

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

Attualmente a Milano le stazioni servite dall'Al-



Proposta per una nuova stazione a Rogoredo. Piano terra



Proposta per una nuova stazione a Rogoredo. Piano ponte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

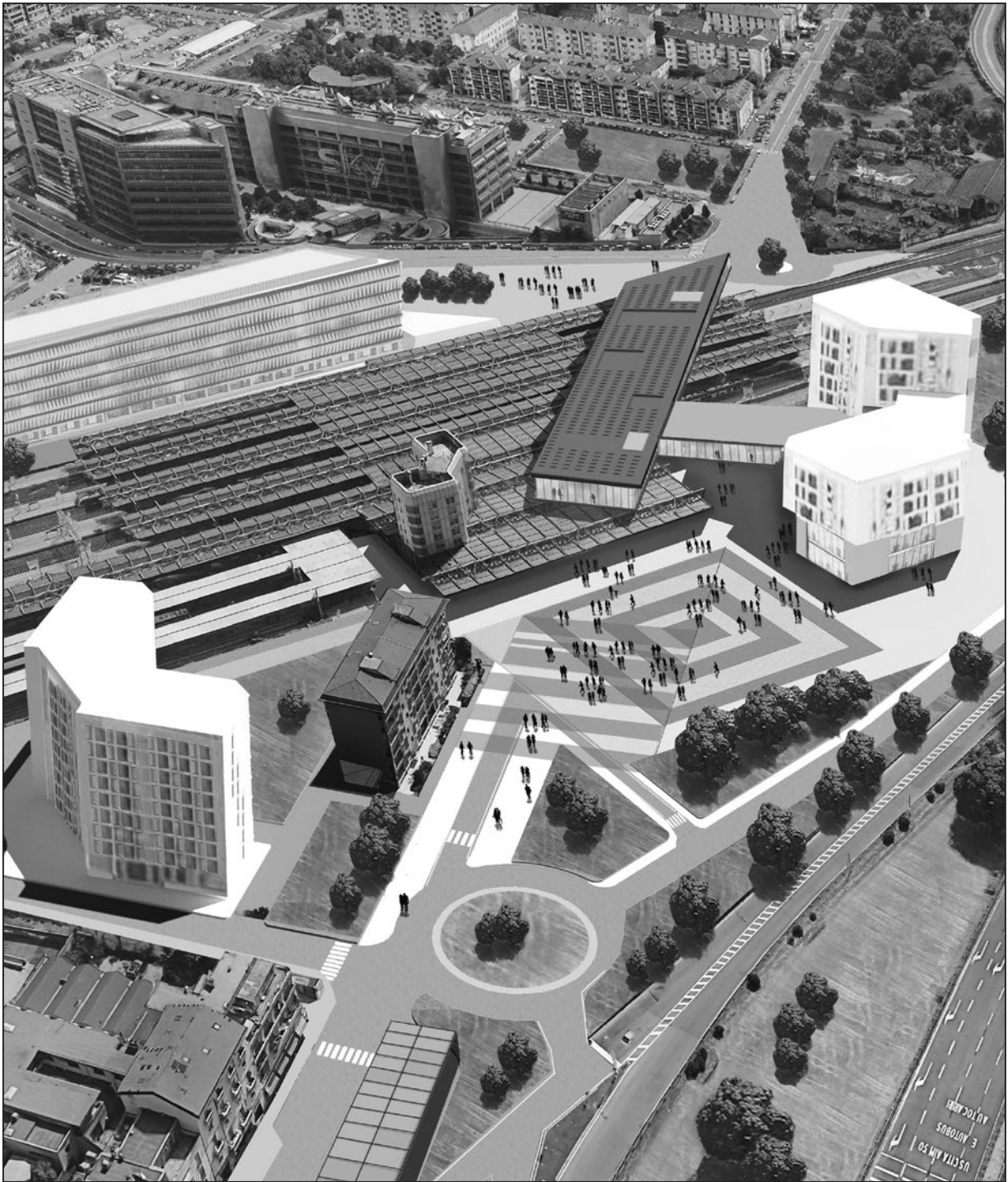
Il progetto di riqualificazione funzionale e architettonica della Stazione di Rogoredo proposto

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

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

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

Giovanni Castaldo
Urban Curator TAT



Visione di insieme dell'intervento - UCTAT 2018

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schiaffonati F., Castaldo G., Mocchi M. 2016, Il progetto di rigenerazione urbana, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Tartaglia A., Debiaggi P., Dal Lago B. 2018, “Esperienze progettuali di edifici per attività natatorie”, Modulo 411//2018, pp. 60-70.

UCTAT (a cura di) 2018, “Proposte e progetti per il sud Milano. Il ruolo dei Municipi”, Notizie dal Comune, Milano.

Collana STUDI E PROGETTI

Libri

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

Parco del Mincio, 2014.

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

E-book

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

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