

**VIVERE IN ZONA 2**  
VIA PADOVA E DINTORNI



> **POLITECNICO DI MILANO**

Facoltà di Architettura e Società.

Corso di laurea in Scienze dell'Architettura.

> **VIVERE IN ZONA 2. VIA PADOVA E DINTORNI**

> Relatore

Chiar.mo **Prof. Antonello BOATTI.**

> Elaborato di

**Giovanni SPREAFICO.**

Matr. n. 712208

Anno Accademico 2008-2009

# SR

## STORIA

- > BREVE STORIA DELL'URBANISTICA DI MILANO  
1400 - 1500 - 1600 - 1700 - 1800 - 1900 - 2000
- > CRONISTORIA ICONOGRAFICA

# AB

## ANALISI DI BASE

- > MORFOLOGIA
- > ZONA 2
- > URBAN FORCES
- > ANALISI DEL FERRO  
PORTA NUOVA - PORTA VITTORIA - STAZIONE CENTRALE - PORTA GENOVA - PORTA GARIBALDI E STAZIONE NORD - PORTA SEMPIONE - PORTA ROMANA - FERROVIE DELLO STATO - PASSANTE FERROVIARIO
- > TRASPORTO PUBBLICO
- > VIABILITA' PRIVATA
- > VERDE  
I PARCHI IN ZONA 2 - PARCO DEL TROTTER - MARTESANA
- > ATTIVITA'  
PERIFERIA INDUSTRIALE - VIA PADOVA - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE - ISTRUZIONE - CASCINE IN ZONA 2 - CASCINA IN VIA SAN MAMETE - CASCINA PIAZZA DEL GOVERNO PROVVISORIO - ANTICO BORGO RURALE DI GRECO - ANFITEATRO LA MARTESANA - LICEO CARAVAGGIO - CASA DELLA CULTURA ISLAMICA - ORTI DI VIA ALGHERO

# LS

## LUOGHI SENSIBILI

- > 010203  
ARCATE DELLA STAZIONE CENTRALE - ARQUA' CRESPI E DINTORNI - PARCO TROTTER
- > 040506  
EX PISCINA CAMBINI - CENTRO SPORTIVO LA BOCCIOFILA - EDIFICIO DELLA FINANZA IN VIA TARABELLA
- > 070809  
EX RESIDENCE DI VIA CAVEZZALI - CASCINA TURRO - VUOTO ADIACENTE AL LICEO CARAVAGGIO
- > 101112  
CASCINA CONTI - ACQUEDOTTO DI VIA DON ORIONE - CAPANNONI ABBANDONATI
- > 131415  
DEPOSITO FERROVIARIO - SPONDA NORD DEL NAVIGLIO MARTESANA - AREE INDUSTRIALI IN ZONA TURRO
- > 161718  
AREA IN VIA VITTORELLI - VUOTO URBANO - CAPANNONI E DEPOSITO MERCI
- > 192021  
AREA VERDE IN VIA VIMERCATE - VUOTI URBANI - EX CIMITERO DI CRESCENZAGO
- > 222324  
LINEA METROPOLITANA 2 E SOTTOPASSI - PIAZZA COSTANTINO - EX AREA SIEMENS
- > 252627  
DEPOSITO MERCI - AREA VERDE DI VIA MARIANI - VUOTI URBANI
- > 282930  
AREA IN VIA FRIGIA - CASA IN VIA PINDARO - VERDE IN VIA BREDÀ

# ST

STRATEGIE

- > MAXIMUM
- > TROTTER E VIA PADOVA
- > NUCLEI STORICI
- > CONNESSIONI VIA PADOVA VIALE MONZA
- > VERDE
- > TROTTER E CITTA'
- > IL PEZZO MANCANTE
- > DENTRO FUORI
- > INFRASTRUTTURE ESTERNE

# MS

MASTER  
PALN

- > PROGETTO  
VIA PADOVA E SOCIETA' MULTIETNICA - CULTURA - ABITARE - VERDE
- > MASTERPLAN
- > MASTERPLAN PROGETTI

# PR

PROGETTO

- > CENTRO DELLE CULTURE EXTRAEUROPEE
- > PONTI VERDI
- > RESIDENZA E PARCO

# BG

BIBLIOGRAFIA

## ABSTRACT

Le migrazioni internazionali che in misura crescente interessano gli spazi urbani, costituiscono uno dei più significativi segnali delle trasformazioni in corso. Le generalizzate promesse d'integrazione proprie dello stato riformista, legate all'idea di cittadinanza, sembrano però dileguarsi nel quadro delle politiche neoliberali, che non mancano di sortire il proprio effetto a livello urbano e territoriale.

Esse producono spesso un effetto amplificatore della marginalità che, in alcuni casi, interessa non solo le popolazioni immigrate, ma anche le famiglie autoctone che ne condividono la stessa precarietà. Si instaura così una sorta di circolo vizioso tra l'utilizzo mediatico e politico delle tematiche della sicurezza e il vissuto d'insicurezza dei cittadini residenti. Molto del disagio della convivenza deriva dalle condizioni abitative cui gli immigranti del quartiere si trovano costretti.

Ma il problema della casa non manca di interessare anche una cospicua quota di italiani: quanto basta per rendere auspicabile un'implementazione degli interventi di housing sociale, nel quadro di un serio ripensamento delle politiche abitative.

Va rinforzato l'attaccamento delle persone ai luoghi in cui abitano coinvolgendoli nelle decisioni che li riguardano e dando loro la possibilità di riappropriarsi del territorio fisicamente e sentimentalmente. Sentimento che si va affievolendo anche a causa delle scelte fatte dalla giunta comunale che hanno favorito gli interessi "forti" rispetto a quelle degli abitanti. La città, infatti, continua a perdere abitanti. E questo è un dato che non accenna a cambiare.

Questa tendenza alla fuga dalla città va contrastata se non si vuole che Milano diventi solo un luogo di lavoro di giorno e un luogo di divertimento la notte. Infatti la grande quantità di persone che utilizzano i servizi di Milano per lavoro o studio senza abitarci porta a un peggioramento della qualità di vita di chi abita ancora in città, favorendo l'ulteriore esodo verso i comuni esterni, vicini e lontani.

L'esodo verso la provincia è spiegabile anche con l'osservazione del mercato immobiliare: tutte le nuove abitazioni costruite in questi anni non sono infatti alla portata delle tasche di gran parte dei cittadini che quando sono alle prese con il problema della casa scelgono un mercato più conveniente fuori Milano anche nelle province confinanti. La trasformazione di uffici sfitti in residenza inoltre non ha sbocco essendo gli immobili a bilancio per cifre superiori e il cambio di destinazione ne farebbe sminuire il valore. Il caro prezzi del mercato delle nuove case espelle quindi le giovani coppie e impedisce il naturale ricambio generazionale della città. Bisogna poi considerare che la capacità di produrre e attrarre cultura di Milano, a lungo uno straordinario vantaggio competitivo, oggi viene meno, data la crescente frammentazione che caratterizza la vita culturale della metropoli.

Questo è tanto più preoccupante ora che, più che in altri momenti, riuscire ad essere un polo creativo, di elaborazione culturale, di formazione e di studio, ma anche di intrattenimento e di divertimento, rappresenta uno straordinario vettore di innovazione e di competizione per le città, per le quali la diversità culturale e la molteplicità delle forme di produzione e fruizione di cultura rimangono non solo elementi fondamentali della qualità dell'esperienza urbana quotidiana dei cittadini, ma anche fattori essenziali per attrarre risorse sulla scena mondiale, soprattutto quando le città sono caratterizzate, come Milano, da una spiccata vocazione alla produzione artistica e culturale e dalla presenza di filiere rilevanti dell'economia della conoscenza.

In effetti la città si presenta ancora come un'importante piattaforma di eventi culturali; un nodo di reti significative che attira talenti e capacità, uno dei luoghi più dinamici d'Italia, che ospita eventi di varia natura: sport cultura, fiere, manifestazioni, calendari teatrali, concerti e corsi per il tempo libero. Milano è ancora a livello italiano lo spazio in cui si intersecano i percorsi formativi dei giovani, i programmi di ricerca delle università e degli istituti di ricerca pubblici e privati, le carriere e le vite dei creativi, le esperienze imprenditoriali etniche; luogo di risorse consumate in cultura e che possono investire in cultura (Milano è la seconda città italiana per reddito pro capite, dopo Bologna).

Nonostante ciò, vista da fuori, Milano, a volte, sembra essere una città di passaggio, in cui i talenti trovano occasioni solo momentanee, senza trovarvi stimoli significativi per rimanere: capitale italiana della ricerca pubblica e privata e dello studio universitario, città creativa per eccellenza, ma che non alimenta le proprie risorse, non le riproduce, non le mette a disposizione di tutti, non offre spazi e sostegno alle classi creative di oggi perché diventino le classi dirigenti del futuro.

La produzione culturale della città ha un orizzonte e un respiro sempre più corto: le sue università hanno scarsa capacità di internazionalizzazione, la sua classe creativa preferisce andare a vivere e lavorare in altre città europee, i suoi circuiti culturali sono spesso ancora molto elitari e chiusi.

Un ulteriore metro di giudizio della vivibilità di una città è la qualità ambientale e degli spazi verdi che il centro urbano deve offrire.

L'analisi della situazione ci consegna ancora molto standard a verde cartaceo: manca la sinergia con gli altri temi strategici a discapito della competitività della qualità del vivere e di superamento dei fenomeni di marginalità territoriale. In questo contesto peraltro nella città costruita molte aree a verde vengono sottratte alle loro destinazioni per i cantieri dei parcheggi distruggendo il tessuto dei mini spazi dedicati all'incontro e alla socializzazione delle persone specie anziane che non hanno possibilità di recarsi nei grandi parchi della periferia.

La città risulta dotata di quasi 16 milioni di mq di spazi verde, che corrispondono a 12,27 mq per ogni cittadino, ma nonostante ciò, nell'immaginario collettivo, la città non risulta dotata di un sistema di spazi aperti e verdi sufficienti e di qualità.

Questo perché il verde di Milano è costituito da aree spesso discontinue, non connesse tra loro e non sempre di comoda accessibilità e non dispone di un'area verde significativa come le grandi città europee che dia valore, un punto interno che possa essere connesso al verde esterno, generando una relazione interno-esterno di verde continuo. Ciò porta ad un impoverimento della città, perché sono proprio queste reti di prossimità, in cui si svolge e a cui è affidata la nostra quotidianità, quelle che richiedono costi di manutenzione elevati, a fronte di nessun profitto economico. Ma rinunciare alla rete corta significa impoverire la città della sua dimensione sociale e collettiva.

# SR

## STORIA

"In quei secoli di estrema povertà, la città si rielaborò senza piani d'insieme. In una povera borgata indifesa, che importavano le piazze, che importava l'allineamento delle fronti stradali? (...) A che scopo lasciare inutilizzati quei cospicui spazi centrali?" Inoltre erano frequenti le pestilenze, c'erano superstizioni di streghe e di untori, c'erano i briganti... tutti validi motivi per preferire di starsene ammassati, evitando le piazze pubbliche. E così, dalle origini sino al Medioevo, fino al Rinascimento. L'esatto contrario di quello che è stata la città greca, città aperta, ospitale, con edifici e ambienti pubblici assolutamente prevalenti su quelli privati. Città come orizzonte collettivo degno dell'uomo per la sua completezza, senza drammatici contrasti città-campagna, vita civile-vita militare. E questo non ci deve affatto sorprendere, perché tutto racchiuso nel concetto stesso di città, termine che fonde i concetti di civitas e di urbs, cioè di "civile convivenza" e "centro urbano".



02



01

## 1400 - 1500 - 1600 - 1700

Già sin dalle origini, è immediatamente riconoscibile una tendenza nella crescita della città, che tra l'altro accompagnerà tutto il suo sviluppo futuro, sino ad oggi. Ed è il desiderio di chiudersi in sé stessa, in un piccolo perimetro, addensandosi e rinunciando quindi sia ai piaceri dell'area esterna al costruito, sia agli spazi pubblici e aperti all'interno, non per una reale mancanza di disponibilità, ma proprio per avarizia nei confronti di questo tipo di spazi, quasi fossero un consumo inutile di suolo prezioso!

Da dove viene un simile atteggiamento nei confronti dello spazio pubblico durato per tanti secoli e che porta con sé evidenti squilibri territoriali? Una causa tra le più profonde risale all'età longobardica, come ci dice il De Finetti. "In quei secoli di estrema povertà, la città si rielaborò senza piani d'assieme. In una povera borgata indifesa, che importavano le piazze, che importava l'allineamento delle fronti stradali? (...) A che scopo lasciare inutilizzati quei cospicui spazi centrali?" Inoltre erano frequenti le pestilenze, c'erano superstizioni di streghe e di untori, c'erano i briganti... tutti validi motivi per preferire di starsene ammucchiati, evitando le piazze pubbliche. E così, dalle origini sino al Medioevo, fino al Rinascimento. L'esatto contrario di quello che è stata la città greca, città aperta, ospitale, con edifici e ambienti pubblici assolutamente prevalenti su quelli privati. Città come orizzonte collettivo degno dell'uomo per la sua completezza, senza drammatici contrasti città-campagna, vita civile-vita militare. E questo non ci deve affatto sorprendere, perché tutto racchiuso nel concetto stesso di città, termine che fonde i concetti di civitas e di urbs, cioè di "civile convivenza" e "centro urbano".

Le cose non cambiano nel Cinquecento, durante il processo di trasformazione del tessuto esistente all'interno dei nuovi Bastioni... di nuovo, è una follia sprecare spazi per l'uso pubblico, per cui le piazze sorgono ex post e non sono lo stimolo dell'operazione urbanistica.

Seguono due lunghi secoli di stasi nello sviluppo della città dopo le dominazioni spagnola e austriaca.

Alla fine del XVIII secolo, poco prima che Napoleone prendesse in mano la città, Milano si mostrava come una somma di interventi urbanistici slegati tra di loro, con un'espansione cittadina caotica. Il centro storico, chiuso dalla cerchia dei Navigli, era congestionato e privo di spazi verdi ad eccezione di alcuni giardini privati. Fuori dalle mura, il paesaggio è di tipo agrario, molto diverso dall'attuale in quanto più boschivo. Il primo giardino pubblico che nasce per soddisfare le esigenze collettive è quello, costruito tra il 1784 e il 1786 su iniziativa dell'Arciduca Ferdinando. E' delimitato ad est dal Corso di Porta Orientale (ora Porta Venezia) e a sud da Via Rasara (ora Via Palestro). Il giardino nasce con una precisa funzione: "giardino pubblico al servizio di tutti": in realtà era frequentato esclusivamente dal ristretto gruppo delle classi sociali più agiate e l'uso ne era interdetto ai poveri; solo in epoca seguente, in seguito ad un lento e faticoso processo, si arriverà all'utilizzazione da parte dei ceti sociali inferiori, dando finalmente significato all'accezione "pubblico".

Nel 1796, con l'entrata a Milano di Napoleone Bonaparte, per la prima volta, viene redatto un vero e proprio piano di riordino e sviluppo della città, il "Piano Napoleonico", che purtroppo però, con la caduta dell'impero napoleonico, viene definitivamente interrotto.

01 Milano verso l'anno 1300 da U. Monneret de Villard.

02 D. Aspari, Ingresso dei pubblici giardini sul Bastione di Porta Orientale.



## 1800

Attorno ai Giardini Pubblici, ulteriori ampliamenti seguiranno nel corso dell'800, configurando il primo nucleo di aggregazione di un'area di verde pubblico, rimasta tale fino ai giorni nostri, nei pressi della quale si svilupperanno in seguito alcune lottizzazioni residenziali destinate ai gruppi sociali alto borghesi secondo un modello di edificazione a maglie chiuse, entro le quali porzioni dei vecchi orti sopravviveranno convertiti in giardini e parchi privati dei nuovi palazzi. Per il resto, della vasta area tra l'antico nucleo e le mura spagnole, tutta occupata da orti urbani, solo poche e ridotte porzioni saranno risparmiate dal processo di costipazione edilizia che contraddistingue la crescita di Milano lungo tutto il corso dell'800 e anche successivamente. In effetti, l'area degli 820 ettari racchiusi dalla cinta muraria spagnola (dei quali inizialmente 320 sono occupati da edifici, 220 da strade e spazi pubblici e 250 da orti e vigneti) viene progressivamente occupata dallo sviluppo edilizio che, nel 1859, coprirà oltre la metà dell'intera superficie (440 ha), per arrivare a 719 ha nel 1881, a fronte di un aumento di popolazione da 128 mila a 192 mila abitanti. In questo momento, Milano dispone di un patrimonio verde oggi invidiabile e che crea uno standard di 92.5 mq/abitante. Questo, in realtà, è un bilancio molto teorico che considera tutto il patrimonio verde della città e dei dintorni il quale, però, era privato e quindi interdetto al "popolo" che poteva vederlo da lontano o immaginarlo all'interno di pesanti muraglioni. In questi anni, le esigenze della città si fanno più evidenti e aumentano gli strati sociali che rivendicano l'uso di un giardino pubblico.

Priva di un piano generale, Milano continua a crescere sia in termini di superficie che di popolazione; sono anni di grande trasformazione e di realizzazione di grandi strutture: ciò che in particolare segnò (in negativo) da questo momento in poi la storia della città fu la realizzazione della cintura ferroviaria che racchiuse la città in una stretta morsa che condizionerà per sempre l'ordinato sviluppo urbano.

Nel 1871, Milano è la prima città industriale d'Italia. Buona parte del potere economico resta nelle mani della nobiltà terriera, affiancata però da una forte borghesia imprenditoriale, che comincia a recitare un ruolo decisivo, appoggiandosi anche al capitale straniero, per lo sviluppo industriale e commerciale. Una terza forza sociale ed economica inizia a delinearsi sulla scena politica: il proletariato operaio.

E per l'ennesima volta, l'amministrazione della città, di fronte a questo radicale e rapido cambiamento, non si dimostra sensibile ai problemi dei servizi. Infatti, mentre l'attività edilizia conosce un notevole incremento, il verde pubblico resta praticamente inalterato e i nuovi servizi scolastici sono insufficienti a rispondere all'incremento della popolazione scolastica. E parallelamente, se numerose sono le nuove abitazioni di lusso o di tipo medio, rari sono invece gli interventi edilizi per i ceti popolari, espulsi dal centro storico o accorsi dalle campagne a lavorare nell'industria. E' così che si crea anche a Milano "la questione delle abitazioni".

Sarà solo dal 1884 che Milano si doterà di un piano normativo di programmazione urbanistica con cui regolare gli interventi nella città, mentre nel frattempo il Comune continua ad usare lo strumento espropriativo, per aprire e rettificare nuove strade, lottizzando così una quantità notevole di nuove aree. Il Piano Beruto è un piano di espansione esterna della città che limita gli interventi sugli orti contenuti nella cerchia rinascimentale, compresa tra Bastioni e Navigli, e sulle aree agricole che la circondano. Convinto che gli isolati piccoli sono il portato della speculazione, Beruto si limita a segnare i tracciati stradali principali, costituenti il cosiddetto "Piano di massima", lasciando che la minuta lottizzazione venga studiata con parziali Piani Regolatori.

Il Piano aveva previsto 250.000 nuovi abitanti, insediabili nelle zone di espansione ed a cui spettava una dotazione pro capite di 10 mq di attrezzature pubbliche. In questo piano, inoltre, la



04



03

03 Pianta della città di Milano, 1850, A. Bossi.

04 Milano Tecnica, 1859-1884, E. Bignami Soriani.

localizzazione degli spazi verdi è studiata in modo tale da creare, nella futura corona di fabbricati, in punti equidistanti, giardini pubblici in modo che ciascun quartiere ne abbia uno. Ma il Ministero, per rendere più velocemente edificabili i lotti ed eliminare molte delle previsioni di uso pubblico del Piano, favorisce gli interventi più disordinati nello sviluppo della città. E la speculazione edilizia comincia così a farsi sempre più strada. Infatti proprio in questo periodo, il regime immobiliare milanese arriva a condizionare le scelte riguardanti lo sviluppo del territorio e a piegarle a favore dei propri interessi. E' forse la prima volta che si può riconoscere il ruolo strutturale della rendita fondiaria nell'economia milanese.

Emblematica è la vicenda che riguarda la destinazione d'uso della grande piazza d'Armi collocata alle spalle del Castello Sforzesco. Su questa, si appuntavano da anni gli interessi della Società Fondiaria che giunge a proporre la completa edificazione della vasta area di esercitazioni, spingendosi sino all'idea di demolire gran parte dello stesso Castello, il tutto sotto l'etichetta augurabile di "Milano Nuova"; gli oppositori di un simile progetto vengono bollati come "maniaci del verde". Solo l'intervento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici consente di sventare la piena attuazione di un disegno speculativo che mira ad aggredire le stesse norme edilizie regolanti i distacchi minimi tra corpi edificati, la larghezza delle strade, e l'ampiezza degli spazi interni dei cortili e dei giardini. La soluzione che ne risulta, ad opera dell'Alemagna nell'ultimo decennio del secolo, tiene realisticamente conto anche delle aspettative di realizzo connesse alla valorizzazione edilizia dei terreni circostanti, con la proposta di un parco di media dimensione contornato da un sistema di quinte edilizie regolari che conferiscono un carattere unitario a tutta questa parte della città.

L'ipotesi, caldeggiata dal Broggi, che questa realizzazione fosse l'inizio di una crescita del sistema del verde esteso tra la città e la campagna a nord non trova in realtà udienza, così che,

all'inizio del secolo, la città di Milano si trova a disporre al suo interno di due soli nuclei verdi: i Giardini di Porta Orientale, ampliati a più riprese nel corso della seconda metà dell'800, ed il Parco Sempione.

Gli insediamenti industriali vengono localizzati attorno agli scali ferroviari, allora nell'estrema periferia. Un enorme flusso immigratorio, dovuto al travaso di popolazione dalle campagne venete e dalla bassa Lombardia, investe la città. Interi quartieri nascono dal nulla.

Da qui in avanti, la politica fondiaria ed edilizia del Comune sarà sempre piegata agli interessi privati; infatti, a parte l'acquisto del demanio di mezzo milione di metri quadrati intorno al Castello (1884), sui quali più tardi, come abbiamo visto, sorgerà, con molta fatica, il Parco, gli acquisti di aree edificabili (circa 2.000.000 mq), dal 1906 al 1914, sono tutti in periferia ed invece che servire per un organico programma di costruzione di alloggi popolari, sono sostanzialmente una riserva di aree da usarsi durante le crisi che sempre più spesso travagliano il settore edilizio. Infatti, unica applicazione delle prime leggi destinate a favorire la costruzione di case popolari, fu la costruzione, tra il 1905 e il 1911, di sei quartieri periferici per poco più di 6.000 locali: i quartieri Ripamonti, Ribaldi, Spaventa a sud, Lulli e Lombardia a est e Mac Mahon a nord-ovest, con un'incidenza sul totale della produzione residenziale che non supera il 7%. Da ciò, si può ben capire come non ci sia l'intento da parte degli interventi di edilizia pubblica abitativa dell'epoca di offrire un servizio sociale a tutti quei cittadini che ne avrebbero bisogno, né l'obiettivo di effettuare un intervento strutturale sul mercato edilizio, allo scopo di calmierarlo. Parallelamente, nel centro si diffonde sempre più l'attività terziaria e la residenza signorile. E così, i quartieri popolari che si trovano nel centro accanto ai nuovi quartieri lussuosi vengono abbandonati al progressivo degrado. Si crea così una forte frattura con le periferie, sempre più indistinte e popolate da masse crescenti di immigrati.



06



05

03 Piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Milano, 1885, C. Beruto.

06 Il primo impianto del Parco Sempione.

## 1900

**1900-1920** Conseguentemente alla tendenza di sviluppo della città in corso, il successivo piano Pavia-Masera sarà il piano del regime immobiliare capitalistico, che impone le sue esigenze speculative a tutto lo sviluppo urbano, senza lasciare margini di socialità o di interesse pubblico. Il piano non è usato per contenere le rendite urbane e per soddisfare i bisogni collettivi, ma piuttosto per esaltare i valori dei suoli al centro e in periferia a favorire un mercato edilizio distorto, indirizzato verso la produzione di edifici residenziali a costo elevato, spingendo così inevitabilmente verso la scelta della casa in proprietà, in carenza di ogni iniziativa pubblica per la casa economica in affitto. Il piano non prevede alcuna altra area verde per i previsti 560.000 nuovi abitanti della zona esterna alla cerchia dei Navigli. E lo standard a verde si riduce.

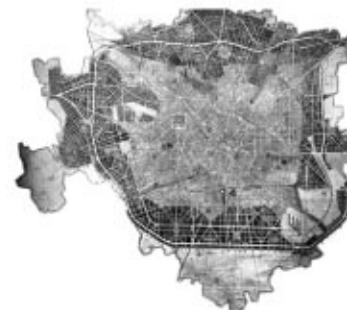
La Guerra fa precipitare l'Italia in una grave crisi economica e politica con gravi problemi di ripresa. A Milano la città, dal 1923, inizia lentamente a riprendersi: lo sviluppo edilizio ed industriale (ed il conseguente aumento della popolazione) richiede nuovi spazi tanto che, in questi anni, viene decisa l'annessione forzata degli undici comuni che circondano la città.

**1930** Nel 1931 inizia la chiusura dei Navigli e in quegli anni vengono persi molti giardini privati: una vera e propria sconfitta per il volto e le tradizioni di Milano. Sacrificando i corsi d'acqua e i giardini privati limitrofi per costruire una circonvallazione interna non si è intuito che tali giardini, resi pubblici, avrebbero potuto incrementare il numero delle zone verdi fruibili e qualificare morfologicamente il cuore della città ormai povero di un sistema di spazi verdi. Non vi sono inoltre iniziative per la costruzione di nuovi parchi pubblici, cosicché la quantità di verde pro-capite resta praticamente costante: vi è un aumento di 1.2 o 1.3 mq/abitante, quota irrisoria per una città ormai di dimensioni decisamente consistenti.

Anche il successivo piano Albertini (1934) prosegue su questa linea. "Essendo un piano dalle grandi linee, nessun legame è

posto preventivamente alla proprietà immobiliare e quindi nessuna area è vincolata ad uso pubblico". Si procede così allo sviluppo edilizio totale della città, dal suo centro sino agli estremi confini comunali. Sventramenti, demolizioni, allargamenti di sedi stradali propongono di fatto la distruzione del patrimonio storico e sono lo strumento privilegiato per procedere nel centro ad una terziarizzazione forzata e ad una trasformazione della composizione sociale dei residenti, verso una nuova stratificazione che ci consegnerà una città divisa in fasce corrispondenti alle diverse classi sociali: al centro, la ricca borghesia e nella più lontana periferia, i ceti popolari e gli immigrati. Nonostante l'ingente incremento di popolazione, la città risponde con una sorta di strabismo sia alla domanda di case a basso costo, costruendo cioè quartieri di edilizia privata, mentre l'edilizia pubblica è insufficiente a reggere il trend di sviluppo, sia alla domanda di aree verdi, pochissime e per lo più localizzate in viali e piazzali.

Negli anni '30 e '40 la città cresce rapidamente in termini di popolazione e sempre più urgentemente pone domande di servizi e di spazi pubblici accusando il Comune di tali carenze. Così per i paradossi della storia, nonostante le pessime premesse urbanistiche, l'amministrazione comunale procede all'acquisizione di aree verdi per soddisfare le esigenze fisiologiche ineliminabili di una grande città. Tra i pochi acquisti del Comune vi è quello di 100 ha di terreno lungo il fiume Lambro che nel 1936 vengono piantumati dando vita al Parco Lambro; questo, affiancato a numerosi impianti sportivi ed a itinerari ginnici e ciclistici molto frequentati dai milanesi, nasce con la precisa esigenza di salvaguardare il paesaggio naturale lombardo. In questi anni, si consolida anche la vocazione pubblica del complesso Arena-Parco Sempione, con la realizzazione del Palazzo dell'Arte di Muzio, sede della Triennale, con la messa a dimora di circa 1500 alberi. Nel 1934 termina il primo impianto del Parco Solari nei pressi dell'ex cinta ferroviaria su una super-



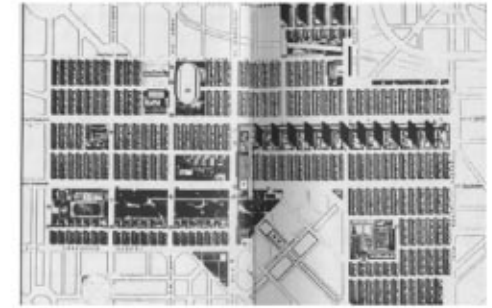
08



07

07 Il piano Pavia-Masera, 1912.

08 Il piano Albertini, 1934.



10

09

ficie di 54.000 mq e vengono resi pubblici alcuni giardini privati quali quelli di Villa Litta, Finzi, Perego, di Via Palestro e Della Guastalla. A coronamento dell'operazione demaniale, si delinea la cessione ai comuni di Milano e Monza del parco di Monza collegato alla città dalla nuova arteria di viale Zara.

Ma ciò che manca e che continuerà a mancare alla politica demaniale del Comune di Milano è un vero e proprio processo di dimensionamento e pianificazione degli interventi: il poco verde proposto appare disseminato sull'intero tessuto urbano impedendo così la realizzazione di un vero sistema verde organico e riconoscibile.

Particolarmente significativa è la proposta elaborata nel 1938 da Giuseppe Pagano (con Albini, Gardella, Minoletti, Palanti, Predaval, Romano) per Milano verde. Si tratta di un progetto urbanistico per un quartiere residenziale di 45.000 abitanti che sarebbe dovuto sorgere alla periferia della città, nella zona della Fiera. Il rapporto tra percorsi, abitazioni, verde e servizi è dato da un mero equilibrio funzionale risolto attraverso l'uso del planivolumetrico. Milano verde presenta una gerarchizzazione tra i volumi, una calibratura attenta dei servizi e del verde, un corretto orientamento degli edifici che faranno scuola tra i giovani architetti.

Gli sforzi di Pagano per la realizzazione del progetto non ebbero risultati. Milano viveva un continuo massacro ed i tentativi degli estensori di progetto alternativi erano vani; il piano regolatore si era "man mano trasformato in un babelico compromesso, in un gioco distratto di pochi funzionari che disegnano strade e piazze come se disegnassero il motivetto geometrico per un tavolino da tè".

**1940** Durante la Guerra, la politica di acquisizioni degli anni Trenta e tutte le realizzazioni programmate dall'Amministrazione Comunale vengono interrotte. I massicci bombardamenti del 1942 e 1943 causano vaste distruzioni, in particolare nelle zone centrali, del patrimonio edilizio e provoca

no l'abbattimento di gran parte delle specie arboree esistenti. Alla fine della Seconda Guerra Mondiale, i bombardamenti avranno provocato la distruzione di circa il 12% del patrimonio edilizio esistente, provocato ingenti danni alle strutture pubbliche e al verde cittadino. La Giunta, nominata dal Comitato di Liberazione Nazionale, nel 1945 decide di sospendere il PRG del 1934 e di elaborare una nuova strumentazione urbanistica con l'obiettivo di inquadrare la ricostruzione in un nuovo disegno urbanistico della città, così da sottrarla all'azione speculativa del settore edilizio. Nel novembre dello stesso anno viene bandito un concorso di idee per il nuovo Piano Regolatore e nel dicembre del 1945 viene indetto un Convegno in cui analizzare le novantasei proposte giunte. Il riferimento per il nuovo Piano Regolatore sarà dato in particolare dal Piano AR che lascia intravedere uno spiraglio di alternativa alla linea di sviluppo in corso. Il piano si oppone con decisione alla terziarizzazione del centro, proponendo l'insediamento del nuovo centro direzionale nell'area dell'ex Scalo Sempione e della Fiera Campionaria e la rete metropolitana ferroviaria integrata a prevalente servizio dell'intera regione milanese. Veniva poi affrontato il problema del verde: per gli autori sarebbe necessaria la creazione di nuovi parchi e giardini pubblici, ma soprattutto realizzare piccoli giardini disseminati in ogni quartiere. Le proposte quindi si aprono verso due filoni: da un lato la tutela e la valorizzazione del verde esistente, dall'altro la creazione di nuovo verde sia nell'attuale agglomerato urbano sia nei progettati quartieri residenziali.

Sulla base di tali idee la giunta tripartita (DC, PSI e PCI) eletta nel 1946 incarica l'avvocato Venanzi (Assessore all'urbanistica) della realizzazione del nuovo Piano regolatore che sarà adottato nel 1948. È un piano completamente nuovo che introduce in Italia la zonizzazione e disegna un nuovo assetto urbanistico che rispecchia le indicazioni del concorso del 1945. Tra le due date però la situazione in città era notevolmente mutata: le

**09** Giuseppe Pagano, Milano verde, 1938.

**10** Piano AR, 1945.



13



12



11

licenze in virtù del Piano del 1934 non potevano essere negate, molti interventi erano stati realizzati in base al Piano di Ricostruzione attraverso numerose lottizzazioni concordate tra Comune e privati. Per poter adeguare il Piano al nuovo stato di fatto e per rispondere alle settecento osservazioni presentate, subito dopo l'adozione inizia un processo di revisione da parte delle strutture tecniche comunali che favorirà le interpretazioni più speculative dei piani di ricostruzione, a tutto danno del piano regolatore generale.

**1950** Nel 1950 è adottata una nuova versione del PRG che viene definitivamente approvata nel 1953. E da questo momento in poi, la storia urbanistica di Milano prende una piega sconcertante. Il Piano è svuotato degli ideali precedentemente adottati e, sottostando ai vincoli imposti dal regime immobiliare, sopprime i vincoli del verde privato e, soprattutto, approva varianti che mutano la destinazione di molte aree inizialmente proposte a verde agricolo, verde pubblico e aree per servizi sociali. Il Ministero dei Lavori Pubblici arriva persino a stralciare oltre 146 ha di parchi e servizi che diventano zone residenziali e industriali. Assistiamo così allo snaturamento del telaio portante storico e alla realizzazione di costruzioni con indici fondiari elevatissimi. La media ponderale degli indici fondiari realizzati raggiunge la stratosferica entità di 14,75 mc/mq!!

Gli interventi di verde pubblico che verranno intrapresi in questo periodo saranno di entità decisamente modesta. Viene riordinato ed aperto il Parco di Villa Litta ed è avviata la realizzazione del Parco Pallavicino; nel 1958 inizia la formazione del Monte Stella; nel 1959 nel centro storico inizia la realizzazione del Parco delle Basiliche, unico esempio di sfruttamento a verde di un'area resa libera dai bombardamenti su Milano. Dalla fine degli anni '50 è avviata l'acquisizione delle aree per l'ampliamento del Parco Lambro e per la formazione del Parco di Trenno e del Parco Forlanini.

Il Piano vincola a verde circa 850 ha e la dotazione complessiva

di verde supera così i 1000 ha. La distribuzione del verde, all'interno dell'agglomerato urbano, non deriva da un preciso studio sulle reali necessità della città e della sua popolazione e soprattutto non è sostenuta dalla volontà di creare un sistema coordinato dei nuovi interventi: il verde progettato è disposto a motivi isolati privi di collegamento e coordinamento.

Consistente, anche se non sufficiente, è la realizzazione di edilizia pubblica. Assai discutibile è anche la localizzazione di questi nuovi quartieri di edilizia popolare al di là di centinaia di metri dell'ultimo baluardo costruito, spingendo in questo modo l'Amministrazione comunale a portare le infrastrutture e quindi a rendere edificabili i terreni compresi tra la testa di ponte costituita dai quartieri di edilizia popolare e l'edificato, con grande sviluppo di rendite fondiari differenziali.

Sulla base del PRG del 1953, vengono realizzati tra la fine degli anni Cinquanta e gli anni Sessanta, i cosiddetti quartieri popolari autosufficienti, confermando così l'espulsione dei ceti popolari dalla città e rafforzando l'organizzazione piramidale che tende ad insediare le funzioni più qualificate nelle aree centrali, dequalificando la periferia. I quartieri sono Fulvio Testi, Vialba, Quarto Oggiaro, Omero, Chiesa Rossa e Feltre. Vedendo l'edilizia come motore di sviluppo economico e come fonte di occupazione, poca importanza veniva data alla qualità degli interventi. Fondamentale era piuttosto costruire una quantità notevole di abitazioni.

Inizia in questo periodo, anche il processo di deindustrializzazione della città, ammantato di false esigenze ecologiche: spariscono 1.050 ha di industrie esistenti in zone semicentrali, trasformati in ambiti residenziali e terziari, mentre 1.266 ha in aree più periferiche vengono destinati a zone produttive. Un'ulteriore conferma dell'enorme spreco di territorio che la cultura politico amministrativa dell'epoca ha causato.

Per la prassi urbanistica in corso, i servizi sono frammenti inconsistenti e casuali nella città. Chiara dimostrazione di questa tesi,

11 Milano 1950.

12 Milano PRG 1953, schema di funzionamento.

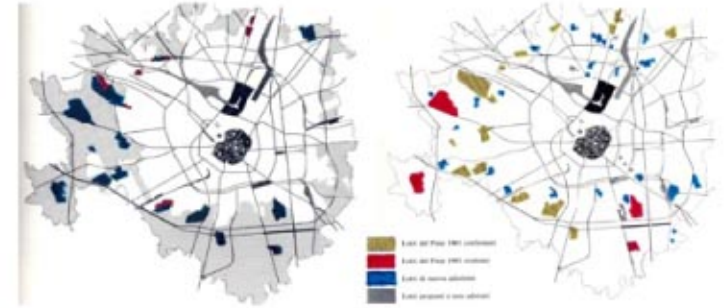
13 Quartiere Omero, 1949-55.



16



15



14

è la modalità di gestione della questione delle aree verdi, dove viene iniziata una pratica mistificatoria, che continuerà nel tempo, volta a mascherare la scarsa quantità reale di parchi nella città. Non solo si cerca di confondere il verde esistente con quello progettato, ma si inventa anche una nuova categoria di verde, il verde boschivo. Peccato che questo verde boschivo spesso corrisponde a viali alberati.

Contemporaneamente, la nuova Amministrazione, avvia una politica di acquisizione delle aree vincolate a verde dal PRG del 1953 (in particolare per l'ampliamento del Parco Lambro e per la realizzazione del Parco Forlanini e del Parco di Niguarda – Bruzzano), ma nonostante ciò alla fine degli anni '60 la dotazione di servizi è largamente inferiore agli standard fissati dal Decreto Ministeriale del 2-4-1968: considerando i minimi inderogabili introdotti dal DM, cioè al valore per le aree a parco ed attrezzature sportive funzionale agli insediamenti residenziali, di 9 mq/abitante, la situazione di Milano raggiungeva in media il valore di 1.81 mq/abitante.

Infine, ultimo grave aspetto sul piano metodologico, riguarda l'attribuzione di un indice di densità territoriale, che riconosce cioè un'edificabilità di tipo urbano a tutte le aree del territorio comunale, indipendentemente dalla futura destinazione pubblica o privata, con l'esclusione delle sole poche aree agricole e di quelle destinate alle grandi attrezzature pubbliche.

**1960** L'unico risultato concreto del tentativo di riforma urbanistica, di risposta alternativa cioè alla disastrosa prassi urbanistica ormai dominante è la legge 167/62. Questa prevede l'obbligo per i comuni con più di 50.000 abitanti di dotarsi di piani delle zone da destinare alla costruzione di alloggi a carattere economico e popolare, nonché alle opere e servizi complementari urbani e sociali, comprese le aree a verde pubblico. E' davvero rivoluzionario il fatto che questa legge sostiene che l'estensione delle zone che devono rispondere al fabbisogno di edilizia popolare non deve essere superiore al 60% di quella necessaria a

coprire il fabbisogno complessivo, se si pensa che in Italia oggi la quantità di edilizia pubblica rappresenta circa il 6% dell'intero patrimonio. Questa legge affermava cioè il principio che deve essere lo Stato ad immettere sul mercato edilizio alloggi tali da far fronte alla domanda proveniente dai settori più deboli della popolazione. Ne consegue che tutte le aree comprese nel piano sono soggette a espropriazione e la sua approvazione costituisce dichiarazione di pubblica utilità. Da qui si capisce perfettamente che la realizzazione di case economiche e popolari trae origine dalla possibilità di abbattere nettamente la componente di costo insita nel valore del terreno, liberandola dai sovrapprezzi causati dalla rendita fondiaria urbana.

Ma ancora una volta, non si è capaci di sfruttare le possibilità offerte dalla nuova legge di calmierare i costi dei terreni favorendo la costruzione di case civili a basso costo, preferendo non intralciare la logica privatistica di sviluppo speculativo della città. E il piano si traduce in un ulteriore allontanamento della residenza popolare dalle zone centrali. Il risultato? Una fascia periferica fatta di una costellazione di enormi quartieri dormitori, segregati e segreganti, del tutto privi di servizi sociali e civili.

Ultimo disperato tentativo di opposizione alla politica dei quartieri dormitorio è la legge 865/71, che privilegia la cessione in diritto di superficie delle aree espropriate assegnandole a vari enti pubblici e privati che si impegnino a realizzare edilizia popolare e i relativi servizi urbani e sociali. Il Comune cioè concede a questi enti il diritto di costruire abitazioni popolari che restano di proprietà di tali enti per un periodo stabilito, ma ritornano in possesso del Comune allo scadere dello stesso. In particolare poi, l'art. 32 della L. 865 vuole rompere il silenzio dell'operatore pubblico sul destino di molti edifici lasciati in abbandono, trascurati e spesso fitti, proprio nel cuore della città, in quei settori caratterizzati cioè da un alto grado di infrastrutturazione. Si prende cioè per la prima volta in considerazione la ristrutturazione del patrimonio esistente.

14 Confronto tra il PEEP del 1963 e quello del 1969.

15 Quartiere Gallaratese.

16 Quartiere Sant'Ambrogio.

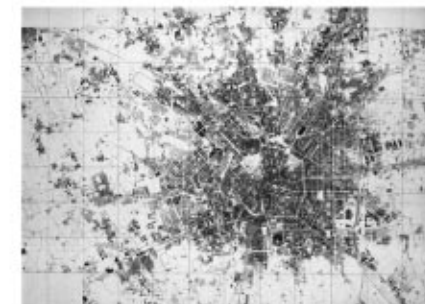
**1970** Nel 1976, Milano raggiunge la punta massima di popolazione residente: 1.738.746 abitanti. Mentre nel 1951, all'interno delle mura della città, risiedeva il 15% del totale degli abitanti, ora la percentuale è scesa al 7%. E' evidente come sia forte la tendenza all'abbandono del centro! Inoltre, il censimento dello stato di fatto effettuato, mostra con chiarezza la carenza di standard per l'istruzione, di verde e aree libere,... conseguenze inevitabili dell'assenza, in questi anni, di una regia generale per la guida della città.

Sono anni in cui cresce l'interesse verso i problemi dello sviluppo urbano da parte delle forze politiche e sindacali e, più in generale, da parte di un numero sempre crescente di strati della cittadinanza. Forte è la convinzione che una nuova Milano è possibile e tale partecipazione renderà non più rinviabile l'aggiornamento del Piano Regolatore della città ormai completamente violato. La Variante Generale al Piano verrà approvata solo nel 1976. In questo Piano, la definizione degli obiettivi avviene aderendo alla Proposta di Piano Territoriale Comprensoriale del Piano Intercomunale Milanese (e quindi con il livello sovra-comunale di pianificazione). Si è convinti che sia arrivato il momento per sbloccare questa situazione e compiere un decisivo salto in avanti, sia per frenare l'espulsione delle industrie dalla città e l'emigrazione degli abitanti verso la periferia urbana, che per assicurare una dotazione di attrezzature pubbliche dignitosa.

Primo grande merito del piano, è stato quello di guardare dentro la città costruita per cercare di migliorarne le condizioni di vivibilità, a partire dal recupero del patrimonio edilizio che in quell'epoca era ancora largamente in stato di abbandono. Ed è proprio in questi vecchi quartieri degradati che l'edilizia popolare di questi anni trova spazio. Il piano è dimensionato per un incremento complessivo di 287.000 vani (un ribaltamento rispetto al sovradimensionamento attuato dal PRG vigente) dei quali solo 87.000 di espansione e 200.000 da reperire nel recupero



18



17

dell'edilizia degradata.

In assenza di una normativa efficace nazionale in materia di recupero, viene inventato uno strumento di coordinamento a scala di quartiere denominato PIO (Piano di Inquadramento Operativo) cui si affidano però troppi poteri: definizione di aree a standard elevate da recuperare nei processi di ristrutturazione urbanistica, di piani di zona di edilizia popolare,...

Nonostante questo, si procede alla demolizione delle case minime e alla loro sostituzione con normali edifici residenziali in linea, costruiti secondo moderni standard abitativi.

Emblematica di questa attenzione al recupero dell'esistente, è la ristrutturazione del quartiere Garibaldi. L'applicazione della Legge 167 in corso Garibaldi ha consentito di vincolare ad edilizia popolare aree nude, stabili fatiscenti da abbattere e ricostruire e stabili da ristrutturare in modo da garantire la permanenza in questa centralissima zona cittadina di alloggi popolari per 3.500 abitanti. Ed è così che l'intervento in corso Garibaldi apre la strada ad altri interventi di edilizia popolare in altri lotti non meno centrali: il lotto Volturmo-Sasseti nel quartiere Isola, il lotto Scaldatole-Porta Ticinese, il lotto Bergamini-S.Stefano-Laghetto e il lotto in corso XXII Marzo.

La stessa attenzione per l'edilizia popolare è rivolta anche nei confronti dei piani di zona di nuova edificazione, che si collocano in posizioni semicentrali (Maciachini) o centralissime come quelli previsti in via Conca del Naviglio.

Una seconda rivoluzione positiva è costituita dal sistema dei servizi previsto per la prima volta in modo disegnato e coerente. Viene prevista una politica vincolistica che destina a verde pubblico gran parte delle superfici ancora libere situate nell'estrema periferia cittadina. Si prevede di vincolare e di utilizzare tutte le aree dell'aggregato urbano rimaste ancora libere di dimensione anche minima; di recuperare nuove aree all'interno delle zone altamente degradate; di utilizzare pienamente gli spazi già destinati a verde e le attrezzature esistenti; di salva-

**17** Aerofotogrammetrico Comune di Milano 1970.

**18** Confronto tra il verde pubblico ed agricolo nel PRG del 1953 e nella variante al PRG del 1976.

guardare tutte le aree agricole esterne per la formazione di parchi agricoli o per la creazione, in aderenza alle zone abitate, di spazi di verde attrezzato. La dotazione complessiva pro-capite passa da 7,29 mq per abitante esistenti a 24,15 mq per abitante con il nuovo PRG, a cui aggiungere le altre attrezzature intercomunali, molte delle quali definite dal piano come zone F1, collocate nell'arco sud della città, a margine del costruito, quasi a tutelare le zone E agricole ad alta produttività.

Così il verde pubblico di Milano che era fermo nel 1964 a 2,54 mq per abitante diventa come previsione di PRG 10,00 mq per abitante, ancora al di sotto di quanto richiesto da quella importantissima Lr. N. 51/1975 che spostava gli standard urbanistici da 18,00 mq per abitante secondo la legge nazionale, a 26,5 mq per abitante di cui 15 mq per il verde.

Per la prima volta, si può leggere in un piano un sistema di verde e di attrezzature pubbliche non basato su mistificazioni, ma su concrete e possibili acquisizioni e realizzazioni. Si delinea anche la possibilità di una cintura verde per Milano, quasi continua da ovest a est, con il supporto importante delle aree agricole, tutte confermate e tutelate.

Ma la forte aggressività del regime immobiliare milanese avrà la meglio; la realizzazione degli obiettivi enunciati è quasi totalmente affidata alla pianificazione particolareggiata, e verrà quasi completamente disattesa, negando quelle parti del piano che avrebbero potuto avere sviluppi positivi per la città pubblica. Seguono infatti 25 anni di progetti, programmi, documenti di settore che si susseguono in modo disorganico sul territorio. Le estese aree esterne agricole rimarranno per buona parte terreno incolto caratterizzato da fenomeni di degrado e da un uso improprio. Erano previsti anche l'ampliamento di Parco Lambro e Parco Forlanini, la realizzazione di Parco Nord, Parco Porto di Mare, Parco Piazzale Agrippa – Piazza Abbiategrasso, Parco Barona, Parco Ovest e di una serie di verde di quartiere minore, ma solo una minima parte di tutto ciò verrà realizzata.

**1980** Nel 1981 Milano contava 1.603.000 abitanti e ne aveva già persi 124.000 rispetto a 10 anni prima; la diminuzione continuerà precipitosamente anche negli anni successivi. Rispetto al decennio precedente, cresce invece il patrimonio edilizio. Nel 1981 le abitazioni sono 664.530 e le stanze 2.124.785; le abitazioni non occupate sono 36.685. Le abitazioni si sono incrementate dell'8,9% e le stanze del 3,3%; le abitazioni non occupate sono invece diminuite di 9512 unità (-9%). Risultano molto diminuite le abitazioni degradate. La città inoltre si sta terziarizzando, come testimoniano sia il forte decremento demografico, sia il forte calo degli addetti al settore produttivo secondario, sia l'aumento vertiginoso dei posti di lavoro nel terziario. Sono 36.000 le domande di famiglie che chiedono casa all'Istituto Autonomo Case Popolari, un quarto delle quali rappresentavano le situazioni più a rischio, anziani, giovani coppie, disabili. Gli sfratti esecutivi erano quasi 10.000. Insorgono poi fenomeni nuovi come la tendenza a vivere da soli e quindi la comparsa di famiglie monocomponenti e si aggiungono alla tradizionale domanda proveniente dai matrimoni, una quota consistente relativa a separazioni e divorzi. Si assiste inoltre alla scomparsa del mercato dell'affitto, effetto perverso della normativa sull'equo canone. Il "bene casa" viene ad essere per molte famiglie un sogno irraggiungibile. Forte era l'esigenza di aumentare la disponibilità di case in affitto. Anche le organizzazioni imprenditoriali lamentano gli scarsi spazi lasciati dal PRG all'edilizia abitativa come una delle cause della scarsità dell'offerta. Sempre più grave è la difficoltà per le amministrazioni comunali di poter realizzare gli espropri per l'acquisizione di aree per l'edilizia popolare a seguito della modifica di calcolo dei criteri di indennizzo degli espropri, sempre più onerosi. In effetti, le previsioni di intervento per la casa contenute nel PRG del 1976, si dimostravano scarsamente efficaci. Le poche aree di espansione erano state rapidamente esaurite. Ed è in questo scenario che prende corpo la necessità di un "Piano Casa".



**19** Le aree industriali dismesse a Milano negli anni Ottanta.



Il progetto è ambizioso.

- Forte è la necessità di dare al progetto "un respiro metropolitano"; per questo, si avvia un programma di lavoro in cui è previsto il coinvolgimento dei Comuni dell'area metropolitana per l'individuazione di interventi fuori Milano. Ma dopo pochi incontri questo discorso cade. E' interpretato come un tentativo di egemonia del "grande Comune" sugli altri.

- Tra gli obiettivi affidati al "Progetto Casa", ci sono sia la realizzazione di alloggi a canone sociale e a equo canone, sia il cercare di indirizzare verso l'acquisto della casa il risparmio familiare secondo formule di tipo cooperativistico e ipotesi di certificazione immobiliare. Si propongono incontri con le Assicurazioni e gli Enti di previdenza per verificarne la disponibilità a partecipare al progetto sin dal suo inizio. Gli esiti sono del tutto scoraggianti, dato che si entrava in un campo dominato da grandi interessi e già fortemente occupato. E al tavolo della consultazione finiscono per restare solo i tradizionali interlocutori: imprese, cooperative, IACP, rappresentanti degli inquilini.

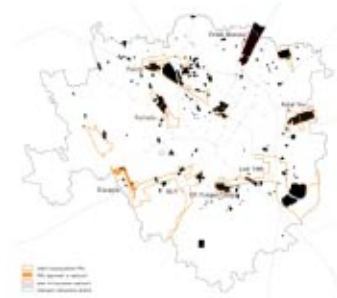
La proposta viene discussa in Commissione Consiliare senza trovare particolari ostacoli. I Consigli di Zona, così come la Commissione edilizia votano a favore. E così, le varianti urbanistiche del "Progetto Casa" vengono approvate dalla Regione nel febbraio 1984.

Contemporaneamente però, nascono preoccupazioni legate alla stasi del mercato della casa, all'indecisione degli operatori a investire, al disimpegno delle assicurazioni dal settore. Alla forte crisi del mercato immobiliare, il "Corriere della Sera" dedica una pagina intera con un titolo significativo: "Vendesi, vendesi, ma nessuno compra". Sarà tra l'altro proprio questa situazione, troppo spesso sottovalutata e dimenticata, a portare il gruppo Ligresti ad essere proprietario della metà delle aree inserite nel piano, rispetto al 20% iniziale. E' infatti, in quel periodo, l'unico gruppo che sia disponibile a comprare terreni e immobili di una certa rilevanza, residenziali o industriali, da

recuperare o da trasformare. E' una posizione di monopolio che si viene formando, assai pericolosa.

Dopo decenni di espansione incontrollata e di boom edilizio, la nuova strategia del regime immobiliare non è più un mistero. Si tende ormai ad abbandonare la crescita periferica, puntando invece ad una centralizzazione della direzionalità privata e pubblica e per far questo si tende a espellere dai centri urbani la residenza media, popolare e l'industria. Ed è così che si cerca di concentrare le trasformazioni più vistose, quelle cioè che dispongono di più investimenti pubblici e privati e che saranno al massimo valorizzate in poche aree che siano sotto il diretto controllo delle grandi finanziarie, senza chiedere ad esse alcun tipo di limitazione. E questa strategia immobiliare monopolista della trasformazione urbana elimina definitivamente il piano urbanistico dalla sua strada. La strategia precedente, quella dell'espansione urbana, poteva convivere con il piano, perché poteva piegarlo ai suoi interessi: bastava dirigere il piano in tutte o quasi le aree interessate all'espansione e poi arricchire l'operazione speculativa riducendo la quota di aree per servizi da cedere al comune e quella di attrezzature da realizzare a spese dei privati. Ora è più difficile piegare un piano a scelte tanto particolari quanto sono quelle di valorizzare soltanto le pochissime aree su cui si vogliono concentrare per anni i principali investimenti della città. L'unilateralità di queste scelte è troppo evidente nel piano!! E' il piano stesso che viene a rappresentare il quadro scandaloso dei privilegi da realizzare e proprio per questo motivo, va eliminato!! Ed il Documento Direttore del Progetto Passante e quattro anni più tardi il Documento Direttore delle aree industriali dismesse, portano a compimento questo processo.

Il contesto in cui questi documenti vengono ad operare è quello della dismissione di aree industriali consistenti. Il venir meno delle convenienze localizzative per le industrie nella parte centrale dell'area milanese, unito ad un processo di obsole



21



20

20 Il Documento Direttore del Progetto Passante, 1984.

21 Concretizzazione del Documento Direttore del Progetto Passante.



23



22

scenza degli impianti, aveva già portato nell'immediato dopoguerra ad alcuni episodi significativi per i quali il PRG rendeva possibile una trasformazione residenziale. Gli spazi si saturano lasciando aree verdi interne ai quartieri, la cui percezione di sistema però è praticamente nulla. In qualche caso, impianti ed edifici furono anche rinnovati o addirittura costruiti ex-novo.

Ambiziosa era anche l'idea di città nascosta dietro il Progetto Passante: un progetto importante, fondativo di un metodo per governare Milano e il suo territorio. Gli interventi di adeguamento del sistema infrastrutturale di trasporto pubblico di una città infatti costituiscono uno dei principali motori del processo di rigenerazione degli insediamenti dismessi o delle aree sottoutilizzate che caratterizzano una città industriale come Milano e un'attenta programmazione degli investimenti pubblici in questo settore può condizionare la qualità e i contenuti dei grandi progetti urbani che andranno a definire il nuovo assetto metropolitano e quindi determinare capacità di sviluppo sociale e insediativo della città.

I contenuti del documento direttore del Progetto Passante Ferroviario del 1984 affrontavano esplicitamente la sfida di un rilevante intervento pubblico sul sistema infrastrutturale (il passante ferroviario all'interno del sistema ferroviario regionale), facendolo diventare l'ossatura portante di un processo di riqualificazione delle aree industriali dismesse o sottoutilizzate direttamente connesse all'innovativo progetto.

Il processo di riqualificazione che si ipotizzava non si limitava ai soli aspetti edilizi, ma individuava i punti forti di un nuovo equilibrio funzionale urbano, con la creazione di poli terziari collocati lungo il percorso del Passante Ferroviario (polo universitario a Bovisio, polo della finanza a Garibaldi, polo sanitario a Rogoredo, polo fieristico al Portello). E' evidente l'obiettivo di creare un'alternativa all'assetto monocentrico della città decentrando parte delle funzioni direzionali lungo il Passante elemento centrale del Sistema Ferroviario Regionale che interagisce con

tutti i poli urbani regionali.

Gli anni Ottanta sono caratterizzati infine dalla crescente tendenza alla sottovalutazione dei temi ambientali e a un crescente divario tra la progettazione di spazi verdi e le mancate realizzazioni. Ad esempio, a fronte dei progetti di ampliamento e ristrutturazione dei parchi Forlanini e Lambro, nessuno dei due riesce a decollare. Il piccolo Parco Alessandrini rimane per decenni incompiuto. Così il grande parco di Vaiano Valle nei pressi di Chiaravalle è destinato ad essere ridotto a un brandello di territorio agricolo tra l'ipotesi del depuratore di Nosedo e i quartieri del Piano Casa del 1982. Maggior fortuna hanno i progetti del Parco Martesana lungo il Naviglio omonimo, del parco delle Cave nel mezzo del quartiere popolare di Baggio e del "Bosco in Città". Ma l'intervento più importante è quello del Parco Nord, innovativo esperimento di bonifica e valorizzazione di un'area degradata a causa della vicinanza con le grandi acciaierie del nord-est di Milano.

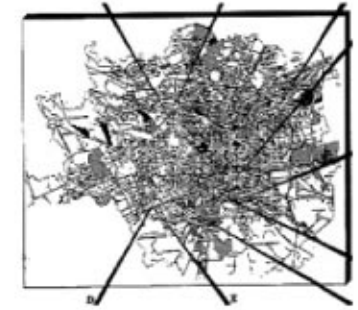
**1990** Il piano reale in una società moderna e complessa, dove i centri di decisione e di potere sono tanti, nasce dalla contrattazione tra i diversi piani e il piano della pubblica amministrazione è uno dei piani. Infatti, è questa compresenza di tanti piani che impedisce il ricorso prevaricante alle ideologie e permette al piano proposto da parte pubblica grandi decisioni.

Ma questa intuizione non si è tradotta in pratica. Ognuno volle essere protagonista del suo pezzo di piano. Ai giuristi si chiesero norme e procedure, agli architetti il disegno di un luogo emergente nel paesaggio urbano. Gli imprenditori valutarono le cose da fare. I politici quelle da dire agli elettori. Al punto che di piano non si poté più parlare.

Ed arriviamo così agli inizi degli anni Novanta con il 12% del territorio comunale interessato da 120 varianti parziali su cui sarebbero autorizzati 17.000.000 mc, 10 in più di quelli previsti dal PRG vigente. Questi gli effetti della deregulation, favorita anche da leggi nazionali e regionali che consentono ai piani

22 Il Parco Nord.

23 Bosco in Città.



attuativi di divenire varianti automatiche al piano.

Le prospettive di riqualificazione urbana sono istituzionalmente affidate ai "Programmi di Recupero Urbani" ed ai "Programmi Integrati di Intervento" conseguenti alla Legge Regionale 9/99. Questi Piani Attuativi, poi inseriti nella logica del documento di inquadramento "Ricostruire la grande Milano" (2000), assecondano le tendenze del mercato immobiliare, cercando di reindirizzare le trasformazioni verso più alti livelli qualitativi, garantiti da una valutazione puntuale dei progetti.

"I programmi di recupero urbano" (legge 4/12/1993 N°493) sono costituiti da un insieme sistematico di opere finalizzate alla realizzazione, manutenzione e ammodernamento delle urbanizzazioni primarie, alla edificazione di completamenti e integrazione dei complessi urbanistici esistenti.

Il decreto ministeriale 21/12/94 regola i programmi di riqualificazione urbana indicando tra i contenuti delle proposte unitarie di interventi (accordo di programma tra privati e pubblico) di edilizia che contribuiscono al miglioramento della qualità della vita nell'ambito considerato.

I PRU sono perciò strumenti urbanistici innovativi che hanno suggerito poi la formulazione di altri analoghi dispositivi (tra cui i PRUSST e i PII). Hanno la caratteristica di costituire variante ai PRG ammettendo l'intervento propositivo dei privati anche per opere pubbliche e di interesse pubblico.

Venti sono le proposte segnalate dal Comune di Milano alla Regione Lombardia in base ad accordi di programma con operatori privati secondo questi dispositivi di legge.

Lo Stato ha stabilito che sette sono per Milano le aree dove applicare le agevolazioni di legge previste e pertanto i PRU assegnati alla città riguardano.

Ci sembra importante anche sottolineare come, in questi anni, la situazione finanziaria delle amministrazioni comunali non consente investimenti a perdere come i parchi pubblici e così si possono fare parchi solo se collegati a interventi consistenti di

edilizia residenziale o terziario commerciale. Un simile principio impedisce alla città, già in forte deficit di spazi verdi, di intravedere non solo un risarcimento, ma neanche un pareggio. Espressioni di questa politica sono il progetto dei Nove parchi per Milano e i primi Progetti d'area Tecnocity, Montecity, Garibaldi-Repubblica,...

Si continua a lavorare per settori separati, prescindendo non solo da un masterplan a scala metropolitana, ma addirittura senza intervenire con un nuovo piano regolatore e neppure con un piano di settore. Inoltre, l'idea che è prevalsa in particolare rispetto all'esperimento dei Nove Parchi per Milano è quella di recingere il verde con un'inferriata o con una cortina edilizia. I passi successivi su questa strada sarà il verde di risulta tra i grattacieli nel progetto City Life alla Fiera e la Biblioteca degli Alberi nella Città della Moda.

Nel 1991, Milano era caratterizzata da uno standard di soli 5,50 mq/ab di verde pubblico. In questi ultimi anni, la città è riuscita a migliorare la propria quantità di aree verdi, raggiungendo i 9,9 mq pro capite.

**24** Programmi di riqualificazione urbana (PRU) approvati dalla Giunta comunale di Milano al 31 dicembre 1997: A. area via Palizzi; B. area vie Villapizzone e Negrotto; C. area via Filippo da Liscate; D. area via Calchi-Taeggi; E. area vie Lorenteggio, Giordani, Gonin e Bisceglie; F. area quartiere di via Spaventa; G. area ex OM Scalo Romana-Vittoria; H. area piazzale Lodi; I. area via Rubattino.

## 2000

Come l'amministrazione ha saputo coordinare, indirizzare, controllare l'attuazione del processo di riqualificazione urbana avviato negli anni Novanta dai PRU?

In particolare, tre dei sei progetti contengono previsioni di importanti parchi urbani attrezzati: il parco di Pompeo-Leoni con una superficie di circa 143.000 mq.; il Parco Grande di Rubattino con una superficie di circa 300.000 mq., collocato nel mezzo di due altre grandi realtà verdi che sono il Parco Lambro e il parco Forlanini; il parco di Quarto Oggiaro con una superficie di circa 200.000 mq, oltre a verde pubblico di quartiere per 64.000 mq. e impianti sportivi che dovrebbero dotare di verde e attrezzature una zona del tutto sprovvista.

Complessivamente i PRU prevedono di riqualificare una superficie di 1,6 milioni di mq con la costruzione di 690.000 mq di slp e la realizzazione di 965.000 mq. di aree verdi e servizi.

Elemento ancora più determinante per le sorti della deregulation milanese è il proliferare dei Programmi Integrati di Intervento, istituiti con la Legge Regionale 9/99 ed ora inseriti nel documento di inquadramento "Ricostruire la grande Milano", approvato nel giugno del 2000 in Consiglio Comunale.

Il piano urbanistico è definitivamente messo da parte e ciò che conta è l'analisi progetto per progetto.

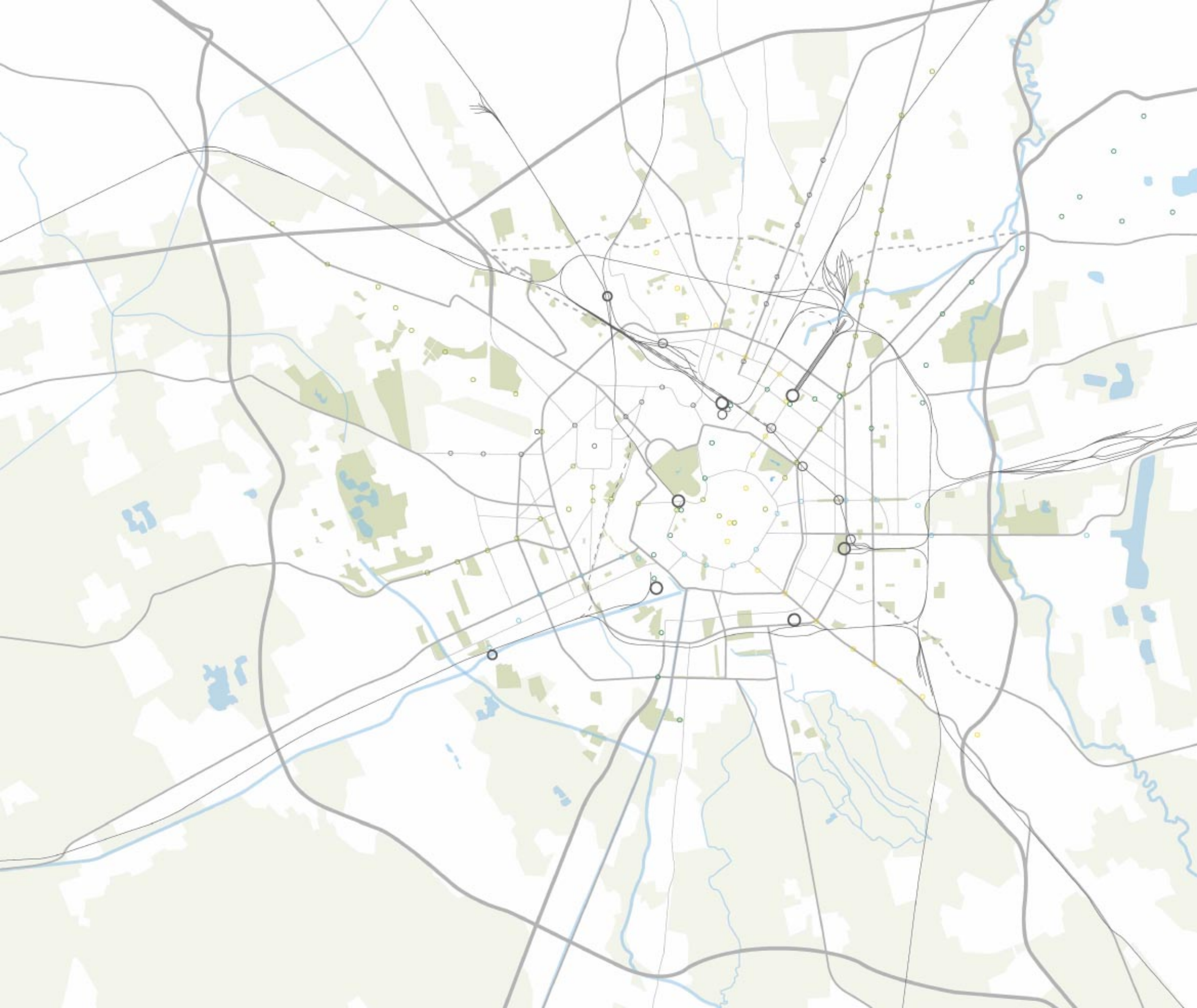
Per di più, pur essendo il miglioramento della qualità ambientale e urbana un obiettivo esplicito del documento di inquadramento, tra l'altro riproposto nella relazione previsionale e programmatica 2004-06 del Comune di Milano (nei termini di programmi e azioni finalizzate allo "sviluppo della residenza in città, al rafforzamento delle attività produttive e di servizio, alla riqualificazione delle periferie, all'incremento del sistema complessivo del verde, all'insediamento di grandi funzioni urbane e all'integrazione delle attività di pianificazione con le politiche e con gli interventi per la mobilità), non riusciamo a trovarne un effettivo e coerente riscontro nella pratica progettuale di concretizzazione.

Abbiamo visto come, a partire dagli anni Ottanta, la città cresca e si trasformi senza piano, senza controllo del paesaggio urbano nel suo complesso, senza un bilancio preciso delle destinazioni ammesse, senza strategia di localizzazione delle grandi funzioni, senza la verifica complessiva del sistema della viabilità e con architetture risolte di volta in volta, senza saper rispondere alla domanda di case proveniente da fasce sempre più vaste di popolazione che non riesce più ad accedere al mercato libero delle abitazioni.

La nuova legge regionale per il governo del territorio, la L.R. 12/2005, prosegue in questo processo di snellimento prescrittivo, nella direzione di una maggior flessibilità nella distribuzione dei diritti edificatori. Tra l'altro, l'introduzione dell'indice unico di edificabilità, dei concetti di perequazione, concertazione e sussidiarietà tra pubblico e privato, vanno per lo più incontro agli interessi imprenditoriali.

Attualmente in città sono in corso di realizzazione circa 150 progetti di trasformazione urbana, che insistono su circa 10 milioni di metri quadrati di territorio.

Circa venti sono i grandi progetti di riqualificazione urbana distribuiti sull'intero territorio milanese.

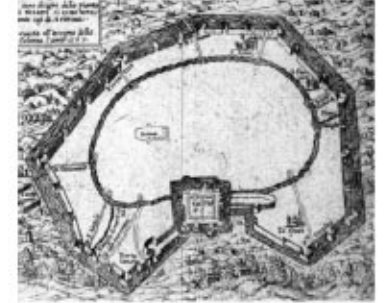
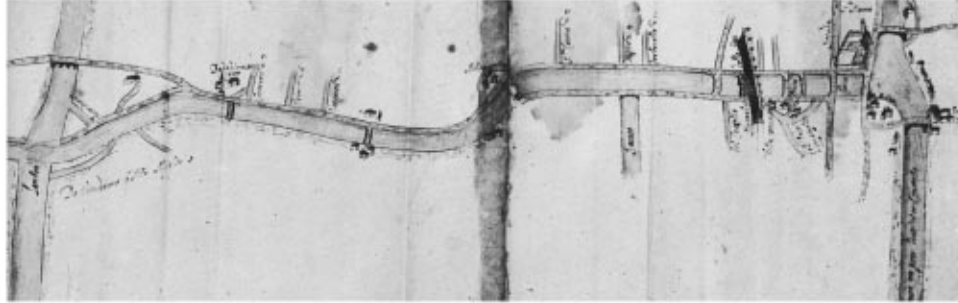


1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000

1400



1500



1404 - 1420 Schema della città di Milano. Massaio.

1520 Schema del corso della Martesana dall'incrocio col Lambro alla fossa interna milanese.

1567 Schema della città di Milano. Ballino. Nel 1548 Ferrante Gonzales fa costruire le mura spagnole, le mura si appoggiano verso l'interno della città su un terrapieno.



1600



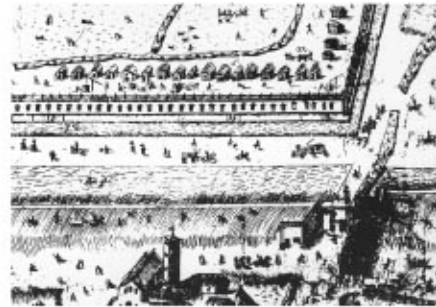
1573 Schema della città di Milano. Lafrey.

1576 Lazzareto di Milano. Pianta e prospetti secondo il progetto di Pellegrino Pellegrini.

1579 Schema della città di Milano. Clarici.

1603 Schema della città di Milano. Richini.

1619 'Disegno del Naviglio della Martesana con le bocche che da esso estraggono acque, scaricatori, tombini et altri edifici'. Ingegnere Giovanni Paolo Bassi.



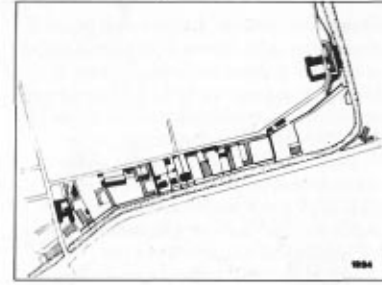
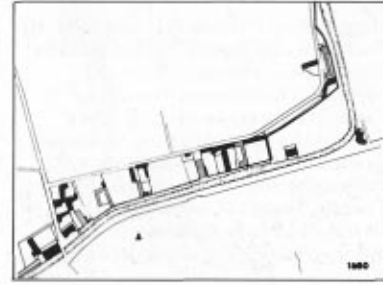
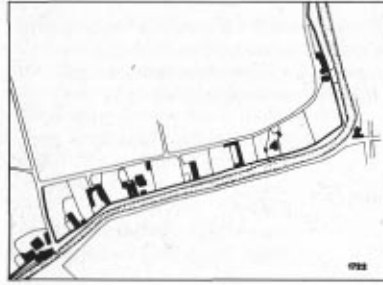
1620 Ducato di Milano.

1629 Schema della città di Milano. Barattieri.

1631 Veduta del Lazzareto. L'autore visse, da malato, nel Lazzareto, come testimonia la leggenda che al num. 15 riporta: 'camera oue staua l'autore infetto'.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000

1700



1722 - 1860 - 1834 Ricostruzione delle fasi dell'edificazione della parte di Crescenzago compresa tra Piazza Costantino, con il ponte sulla Martesana, la riviera della Martesana e il vecchio Lazzaretto. A tratteggio gli edifici preesistenti, in nero quelli nuovi.

1722 Schema della città di Milano. Filippini.



1734 Schema della città di Milano. Marcontonio dal Re.



1755 Mappa di Crescenzago, Pieve di Bruzzano.



1770 Piano della Calvacavia col nuovo Progetto del Reale Palazzo. Giuseppe Piermarini.

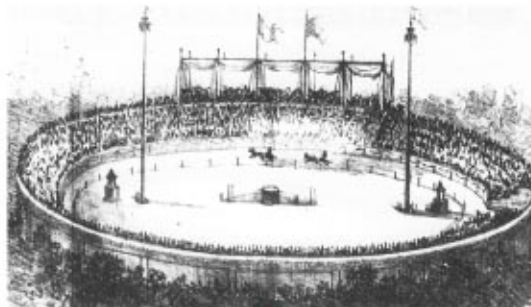


1776 Schema della città di Milano. Aspari.



1790 Le ville lungo la Martesana presso Crescenzago. Da sinistra si riconosce villa Petrovic, villa de Ponti e villa Brasca.

1800



1800 Progetto di nuovo Ippodromo, fuori Porta Cinetale

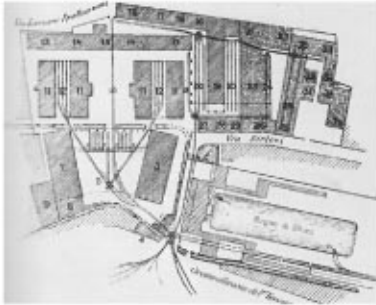


1801 Pinchiotti



1802 Gorla: planimetria inizi 800, prima della costruzione della strada militare (ora v.le Monza) e del relativo ponte circolare. Permarranno il vecchio ponte e diversi edifici.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1873 Società anonima Omnibus: planimetria degli stabilimenti fuori Porta Venezia



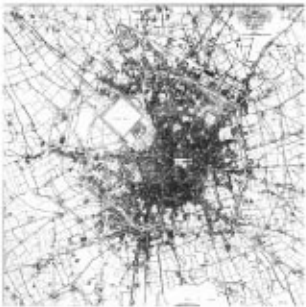
1876 Inaugurazione dell'ippovia Milano-Monza.



1880 Veduta del Lazzaretto con le prime case in costruzione al suo interno, con il cavalcavia ferroviario, la stazione Centrale e il cimitero di S. Gregorio.



1880 Veduta del cimitero di S. Gregorio.



1884 Sviluppo della rete ferroviaria di Milano.



1884 Giovanni Ceruti, esposizione nazionale ai Giardini Pubblici. Veduta.



1884 Giovanni Ceruti, esposizione nazionale ai Giardini Pubblici. Pianta.



1885 Cesare Beruto. Seconda versione del piano Regolatore. Loreto e le aree verdi adiacenti.



1888 Piano Cesare Beruto. P.za Cordusio.



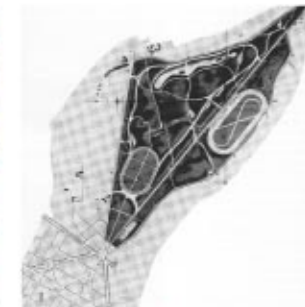
1888 Piano Cesare Beruto. Nuova P.za delle Armi.



1888 Piano Cesare Beruto. Verziere Spietrogessate.



1889 La tettoia della Stazione Centrale in un dipinto di A. Mordelli.



1889 Giovanni Ceruti. Progetto per un parco tra la Martesana e Loreto. Si nota l'edificazione a villini lungo viale Monza e via Padova.



1894 Pianta di una parte del settore Nord-Est, con le indicazioni di piano e di ampliamento.





FABBRICA  
CRISTALLERIA TIOLO

ANTICO FORNO CON FABBRICA DI PASTICCERIA



1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1810 Luigi Cagnola, progetto di un'arco celebrativo per le nozze di Napoleone e Maria Luisa a Porta Orientale.



1810 Pianta della città di Milano, stralcio della zona nord-est, pubblicata dall'amministrazione municipale. Lazzaretto.



1837 Carlo Caimi. Progetto del ponte da eseguirsi sul Naviglio della Martesana al passaggio del Viale che dalla piazza ottagonale di Sesto S. Giovanni mette alla piazza circolare di Loreto. Veduta.



1840 Stazioni, percorso e macchine della prima stazione Milano-Monza.



1840 Stazione, tettoie e piattaforme girevoli di manovra della ferrovia Milano-Monza.



1842 Andrea Pizzala, Bagno di Diana fuori Porta Orientale.



1842 Giovanni Berenna, Carta dei dintorni di Milano. Si notano gli assi rettilinei dello stradone di Loreto e delle strade postali per Monza.



1842 "Sostra", con l'officina dello Scarpellino Pirovano. Le sostre erano tipologie caratteristiche della cerchia interna dei Navigli Milanesi. Magazzini e laboratori al piano terreno e le abitazioni ai piani superiori.



1844 Zucchi.



1850 Situazione precedente alla costruzione della prima Stazione Centrale. Posizione della prima Stazione di Porta Nuova (in alto) e la Stazione di Porta Tosa (a destra).



1854 Locomotiva.



1864 Edificio principale della prima Stazione Centrale.



1871 Milano in Omnibus.



1871 Milano in Omnibus. Locandina

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000

900  
0-10



1900 Tracciati e sviluppi delle stazioni e della rete ferroviaria milanese a cavallo del 900.

1900 Proprietà Ingegneri e Ceriani: planimetria del "nuovo quartiere ad ovest del corso Loreto".

1900 Casa a ballatoio in via Bolardo. Primi anni del 900.

1903 Alessandro Bisnati, progetto di deviazione della roggia Seveso per consentire la costruzione della chiesa della Madonna di Loreto.

1903 Pianta di Milano con l'indicazione dei Piani di ampliamento e regolatori esecutivi dell'ufficio tecnico municipale.

1904 Alfredo Campanini, villino Verga. Angolo via Bambaia. Atrio.

1905 Luigi Giachi, opera Pia Fanny Finzi Ottolenghi, amministrata dall'Istituto ortopedico Gaetano Pini.



900  
10-20



1907 Costruzione di via Padova. Inizio 900. Una casa d'affitto per operai al confine tra Milano e Crescenzago.

1909 Achille Manfredini, Kursaal Diana.

1911 Pianta di Milano con l'indicazione del piano generale regolatore edilizio e di ampliamento. Ed. Bertarelli.



1914 Carta TCI del 1914. Tratta dalla prima edizione della Guida d'Italia. Si distinguono la posizione della stazione, i percorsi tranviari, il Bastione di Porta Venezia, gli impianti ferroviari a sinistra della stazione, che diventeranno poi Milano Porta Nuova (1931-63) e quindi il lunapark delle Varesine.

1915 Impianti ferroviari a Milano all'inizio del XX secolo. Rispetto alla configurazione definitiva della prima rete ferroviaria milanese, sulla carta manca solo il raccordo tra la Cintura Sud e la linea di Vigevano.

1915 Impianti ferroviari a Milano all'inizio del XX secolo. In evidenza i quartieri di Gorla e Precotto lungo gli assi di viale Monza e via Padova.

1918 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Progetto.

1919 Veduta zenitale del Trotter e del suo intorno.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



900  
20-30

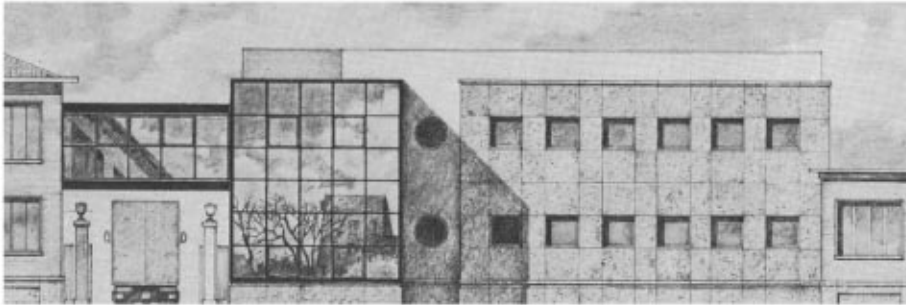


1919 Scuola all'aperto nel recinto del Trotter, via Giacosa, Turro. Il Tram speciale.

1919 Scuola all'aperto nel recinto del Trotter, via Giacosa, Turro. Lezione all'aperto.

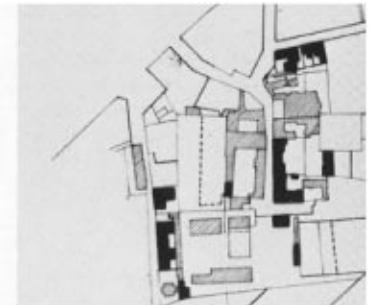
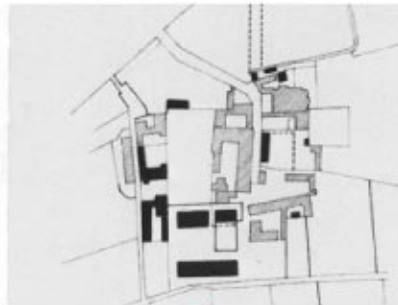
1920 Mappa della città di Milano. Piano Masera.

1920 Carlo Urbano. Hotel Titanus Loreto costruito dall'impresa Gadola, in p.le Loreto per la società anonima Alberghi Ambrosiani.



1920 Progetto di ampliamento della Magnaghi Oleodinamica: fronte su via Stamira d'Ancona. Arch. Locatelli Torricelli.

1920 Fabbrica di motori a gas Langen e Wolf, fondata nel 1887, strada di Crescenzago (ora via Padova).

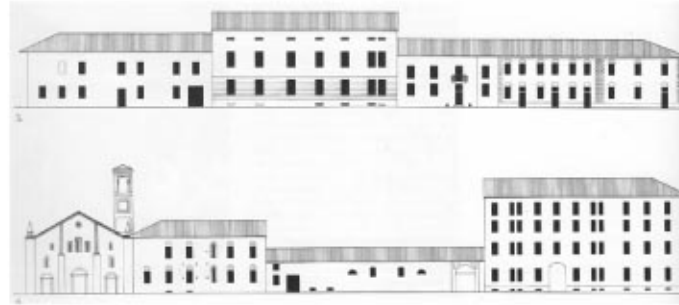


1722-1850-1924-1954-1972 il nucleo di Crescenzago e il suo processo di trasformazione. Ricerca Cislaghi Pellegrini.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1920 Corpo antico edito a scuola sino al 1930, oggi trasformato in casa di abitazione.



1920 Rustico, oggi sede di bottega artigiana. Ampliamento del rustico.



1921 Mappa catastale del comune di Gorla Precotto. Inizio anni 20.



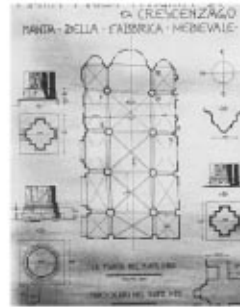
1922 Fabbrica Magneti Marelli di Crescenzago. Ingresso di via Adriano.



1922 Felice Nava. Tipografo.



1923 Particolare del piano regolatore generale edilizio e di ampliamento Pavia Masera e delle varianti esecutive.



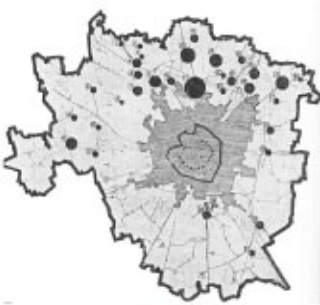
1923 Chiesa di S. Maria Assunta, Crescenzago.



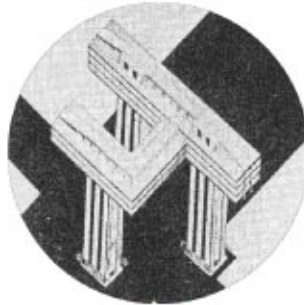
1923 Chiesa di S. Maria Assunta, Crescenzago. Interno.



1923 Chiesa di S. Maria Assunta, Crescenzago. Particolare.



1923 Distribuzione della popolazione nella zona urbana fabbricata e nei principali nuclei suburbani aggregati.



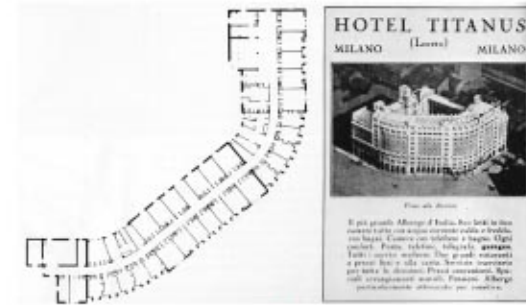
1924 El Lissickij. Progetto di staffa delle nuvole. Progetto di riferimento a quello pensato da Guido Canella e Fiorese in P.za Loreto. 1975.



1924 El Lissickij. Progetto di staffa delle nuvole. Le otto staffe delle nuvole. Progetto di riferimento a quello pensato da Guido Canella e Fiorese in P.za Loreto. 1975.



1925 Principali stabilimenti industriali situati nelle vicinanze del Rifugio Firzi Ottolenghi di Gorla Primo.



1925 Hotel Titanus Loreto costruito dall'impresa Gadola per la società anonima "Alberghi Ambrosiani".

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1926 Piccole attività produttive nel tessuto misto di via Asiago.



1926 Piccole attività produttive nel tessuto misto di via Prinetti, Capannori.



1926 La Martesana a Greco, via Tofane. In primo piano, depositi materiali per la costruzione dei nuovi impianti ferroviari. In fondo a sinistra il viadotto di Greco.



1927 Turro, Masera.



1927 Ferruccio Franco e F. Fumagalli. Casa per abitazioni e negozi. Corso Buenos Aires angolo p.za Argentina.



1927 Particolare della casa.



1927 Cesare Chiodi. Progetto per concorso per il Piano Regolatore di Milano.



1928 Gorla: localizzazione servizi e attività produttive per unità locali, secondo le guide Savallo.



1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter.



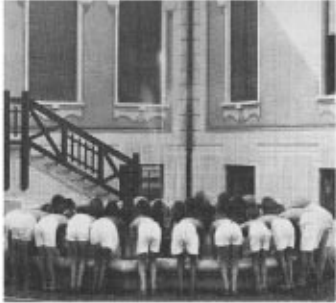
1928 Ing. L. Beretta. Veduta della casa dei Bambini.



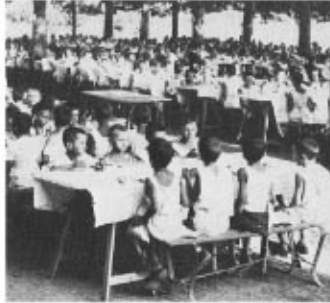
1928 Veduta della piscina, con a sinistra la casa dei bambini e sullo sfondo un padiglione.



1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Attività e spazi relativi.



1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Attività e spazi relativi.



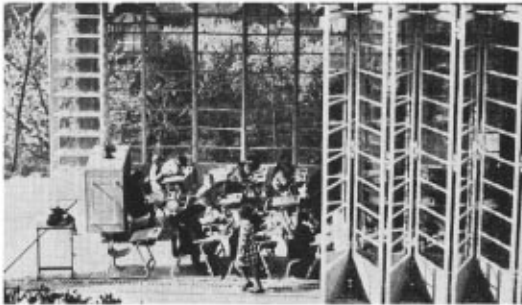
1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Attività e spazi relativi.



1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Dormitori.



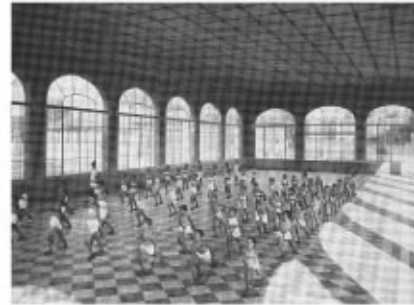
1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Attività e spazi relativi.



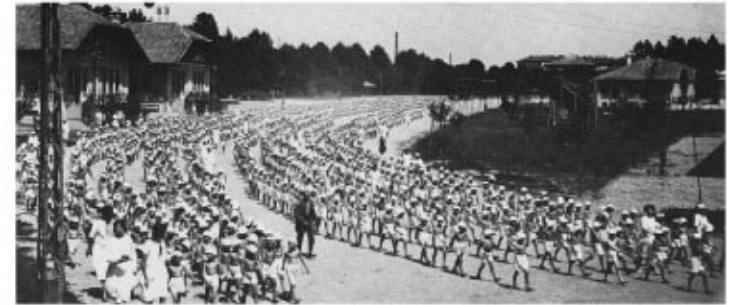
1928 Eugene Beaudoin e Marcel Lods. Scuola all'aria aperta. Parigi 1934.



1928 Jan Duiker. Scuola all'aria aperta. Amsterdam 1930.



1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Attività e spazi relativi.



1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Attività e spazi relativi.



1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Attività e spazi relativi.



1928 Ing. G. Folli. Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Attività e spazi relativi.



1929 Quartiere ATM Leoncavallo. Via Teodosio.



1929 Oficina ATM, via Casoretto angolo via Teodosio.



900  
30-40



1930 Veduta di v.le Monza da piazzale Loreto.



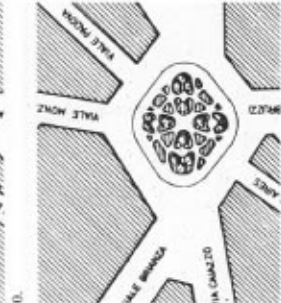
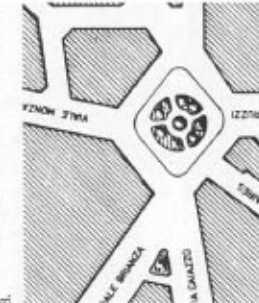
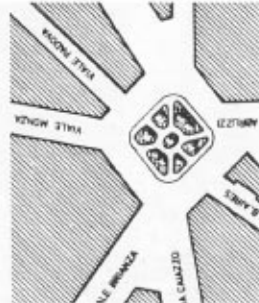
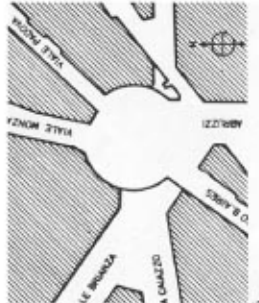
1930 Corso Buenos Aires. Veduta verso il centro città con il sovrappasso ferroviario. Sulla sinistra alcuni edifici costruiti sull'area del Lazzaretto.



1930 Via Gran Sasso.



1930 Inizio di via Padova.



1930 Le successive fasi che ha traversato lo studio del piazzale Loreto.



1930 Case a schiera in via Bassano.



1930 Piano particolareggiato Albertini. Città di Milano.



1931 Attività in piazzale Loreto.



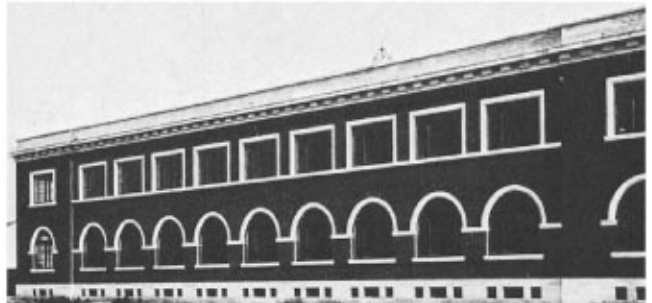
1931 Veduta del Naviglio della Martesana dal ponte di Gorla verso est. Sullo sfondo il vecchio ponte e la torretta di Villa Angelica. A destra via Bertelli.



1932 Spostamento della Stazione Centrale nella zona del Trotter.



1932 Schema del rapporto tra urbanizzato ed evoluzione della cintura ferroviaria: negli anni ottanta del XIX sec. e dopo il 1930.



1932 Ufficio tecnico municipale. Scuola elementare in via Bottego. Corte regina, Crescenazago.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



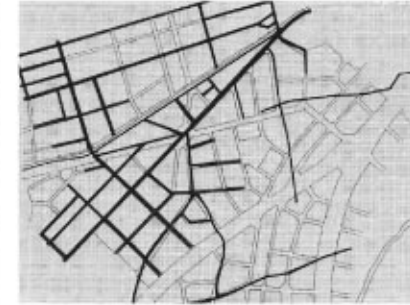
1932 Orbi a margine della ferrovia dal sovrappasso di via Breda.



1933 Corso Buenos Aires: veduta verso il centro della città con il sovrappasso ferroviario.



1934 Ufficio tecnico IAF CP, quartiere Aldo Sette, via Celentano. Veduta da via Padova.



1934 Struttura del tracciato del territorio di Crescenzago attraversato da via Padova e il suo processo di trasformazione.



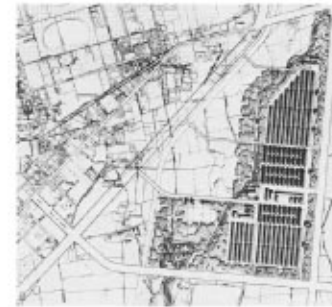
1937 Su una parte della carta IGM di Milano. Sono indicate alcune aree sensibili.



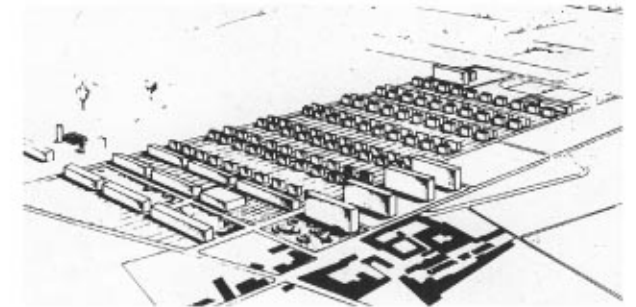
1937 Carte IGM di Milano. Particolare.



1938 Gorla: localizzazione servizi e attività produttive per unità locali, secondo le guide Savallo.



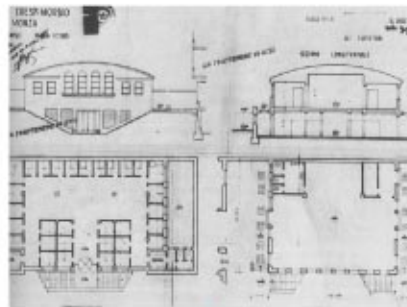
1938 Planimetria dell'intorno di Crescenzago. Progetto villaggio semirurale, Cascina de Gatti. Sesto San Giovanni. Planimetria.



1938 Bottoni e Pucci: vista prospettica. Progetto villaggio semirurale, Cascina de Gatti. Sesto San Giovanni. Planimetria.



1939 Quartiere per famiglie numerose della Fondazione Crespi Morbio, via S. Elembardeo.



1939 Quartiere per famiglie numerose della Fondazione Crespi Morbio, via S. Elembardeo. Planimetrie. Immagini di bambini e insegnanti negli anni 60.



1940 Veduta del Naviglio della Martesana dal ponte di Gorla verso ovest. A sinistra via Tofane con la casa d'abitazione.



LORETO

SOPR

MILANO

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1940 Gaetano Angilella, quartiere Palmanova, via Cesena.



1941 Villa Finzillasformata nel 1941 nella scuola elementare speciale per motuosi Gaetano Negri: particolare del fronte e veduta della villa.



1944 L'albergo Titanus Loreto. Sede del comando tedesco.



1944 Monumento ai bambini della scuola di Gorla, bombardata il 20 Ottobre. Morirono 184 bambini, 14 maestre, 2 bidelli e la direttrice.



1944 Piazzale Loreto. Fucilazione dei carcerati di San Vittore il 10 Agosto.



1945 Bombe su Milano.



1945 Il deposito ATM Leoncavallo dopo il bombardamento.



1945 Casa di via Giovanti Pascoli angolo via Balzaretti dopo i bombardamenti.



1945 Piazzale Loreto, 29 Aprile 1945.



1945 Giuseppe de Finetti, Piano per la ricostruzione di Milano. Particolare dell'espansione del territorio nord est del Comune. Di colore grigio medio le aree dense.



1946 Ballo popolare all'Ortica.



1947 Pietro Bottoni, M. Pucci, G. Ulrich, Edificio polifunzionale, in via Buenos Aires. Vista.



1949 Pietro Bottoni, M. Pucci, G. Ulrich, Edificio polifunzionale, in via Buenos Aires. Veduta aerea.



1950 Carlo Urbano. Hotel Titanus in Loreto.



1950 Carlo Urbano. Hotel Titanus.

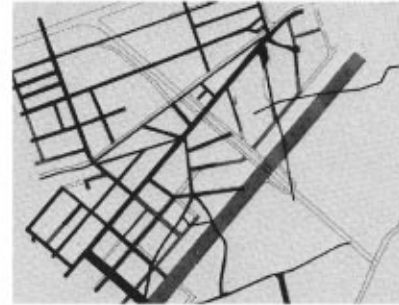


1950 Via Palmanova. Da sinistra: piscina e centro sportivo Cambini, al centro la Rotolle.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1950 La costruzione della fascia tra le vie Padova e Palmanova nega le gerarchie sedimentate nel corso della storia lungo e verso l'unica strada postale veneta.



1953 Particolare del Piano Regolatore comunale generale di Milano.



1956 Gli interventi edilizi del secondo dopoguerra sviluppano modi insediativi definiti negli anni 30 e si orientano secondo una nuova maglia contrapposta all'organizzazione storica dell'insediamento.



1957 Carte IGM di Milano. Particolare.



1959 Giulio Miroletti e G. Chiodi. "Palazzo di fuoco" in p.le Loreto. Veduta.

900  
60-70



1960 Melchiorre Bega e Studio Mellioni. Progetto di edificio polifunzionale in p.le Loreto sull'area ex Titanus.



1960 La palazzata speculativa lungo v.le Palmanova fornisce una continuità di facciata sulla fascia edificata tra le vie Padova e Palmanova. In questa fascia viene inglobata il nucleo storico di Crescenzago, ormai privato di ogni rapporto col territorio al di là di v.le Palmanova.



1960 Grazie Varisco, insegnante all'Accademia di Brera e Artista. Residente nel quartiere.



1964 Spaccato prospettico del mezzanino Loreto. Milano, progetto per la fermata della metropolitana MM1.

900  
70-80



1971 Scuola all'aperto nel recinto del Trotter. Veduta zenitale del Trotter e del suo intorno.



1972 Veduta zenitale di p.le Loreto e del suo intorno.



1972 Lo scalo ferroviario retrostante la Stazione Centrale.



1972 Veduta zenitale di Crescenzago.



1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1972 "Gorizia, località fuori porta".  
Veduta zenitale del nucleo storico.



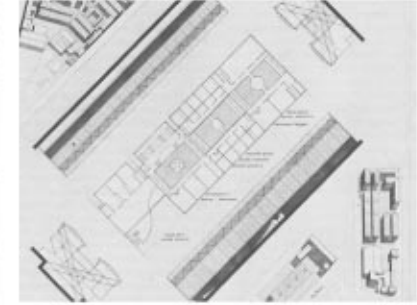
1973 La bocciofila Martesana.



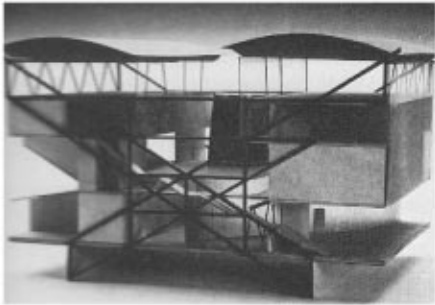
1974 Veduta zenitale della parte meridionale della Zona 10.



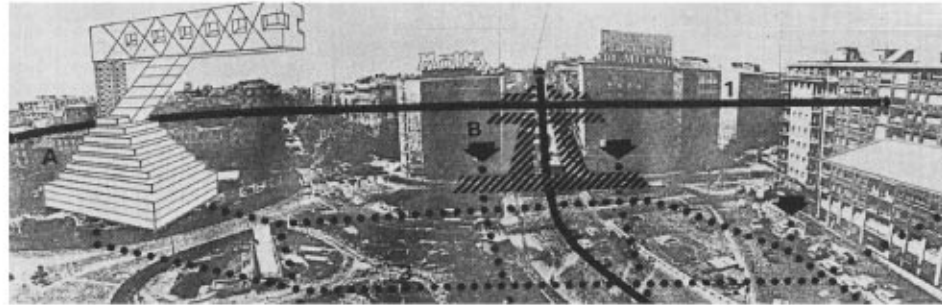
1974 Zona 10, Milano.



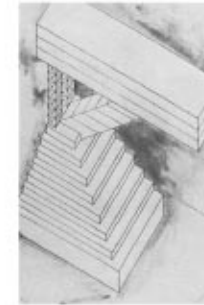
1975 Piero Istria e Iolanda Sozzi, tesi di laurea: "Nell'intorno di Loreto una tipologia straordinaria per la stabilizzazione del tessuto periferico".



1975 Piero Istria e Iolanda Sozzi, tesi di laurea: "Nell'intorno di Loreto una tipologia straordinaria per la stabilizzazione del tessuto periferico".



1975 Guido Canella con Giorgio Fiorese: progetto di torre in p.le Loreto sull'area ex Titanus. Questa torre è analoga a un'altra simile proposta in Bovisio. Costituiscono possibili terminali urbani nell'ipotesi di una riarticolazione dipartimentale del Politecnico di Milano e degli istituti tecnici.



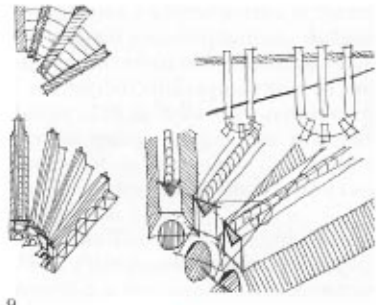
1975 Canella Fiorese: particolare della torre tratta da El Lissickij e Mart Stam.



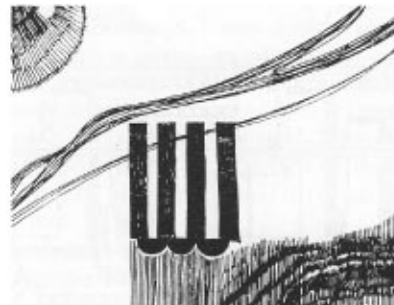
1977 Tesi di Facoltà, p.2a Leonardo.



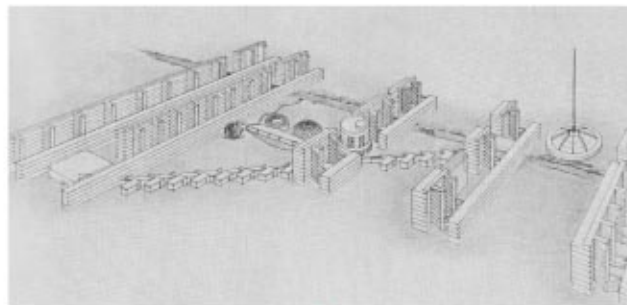
1977 Tesi di Facoltà, p.2a Leonardo.



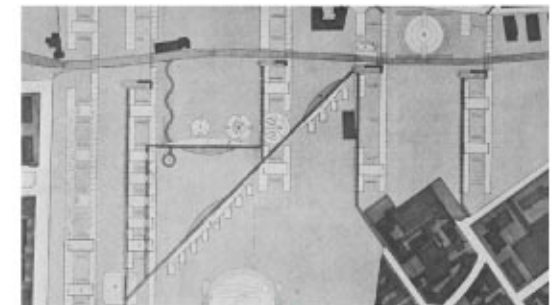
1977 Giorgio Fiorese. Studio per due tesi sul parco della Martesana.



1977 Giorgio Fiorese. Studio per due tesi sul parco della Martesana.



1977 Margherita del Favero, tesi di Laurea: "Al parco della Martesana un quartiere a rotazione per la riattivazione della residenza degradata della città.

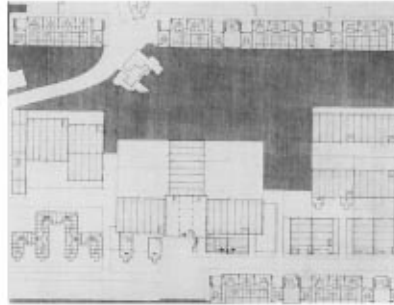


1977 Margherita del Favero, tesi di Laurea: "Al parco della Martesana un quartiere a rotazione per la riattivazione della residenza degradata della città.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1976 Cristoforo Bono, immagine di un edificio per l'area ex Titanus in p.le Loreto.



1978 Barazzetta, Laverda, Sacchi, Scavarda, progetto per Crescenzago. Facoltà di architettura di Milano.



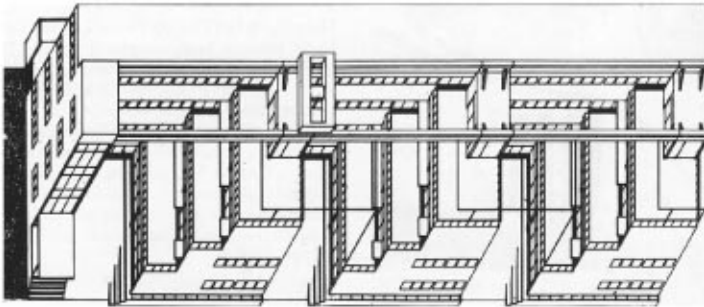
1978 Barazzetta, Laverda, Sacchi, Scavarda, progetto per Crescenzago. Facoltà di architettura di Milano.



1978 Allievi della ricerca Cislighi-Pellegrini, Facoltà di architettura del Politecnico di Milano.



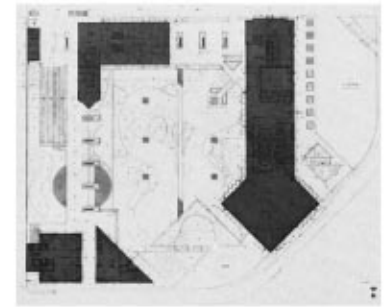
1978 Allievi della ricerca Cislighi-Pellegrini, Facoltà di architettura del Politecnico di Milano.



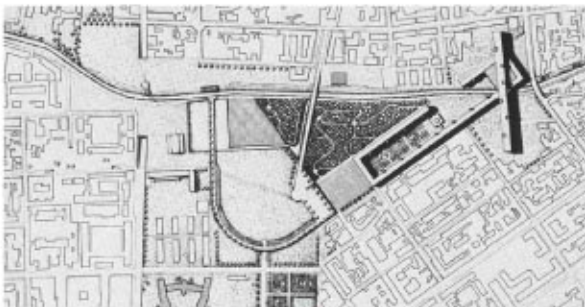
1978 Allievi della ricerca Cislighi-Pellegrini, Facoltà di architettura del Politecnico di Milano.



1979 Claudio Dini, progetto di edificio polifunzionale in p.le Loreto sull'area ex Titanus.



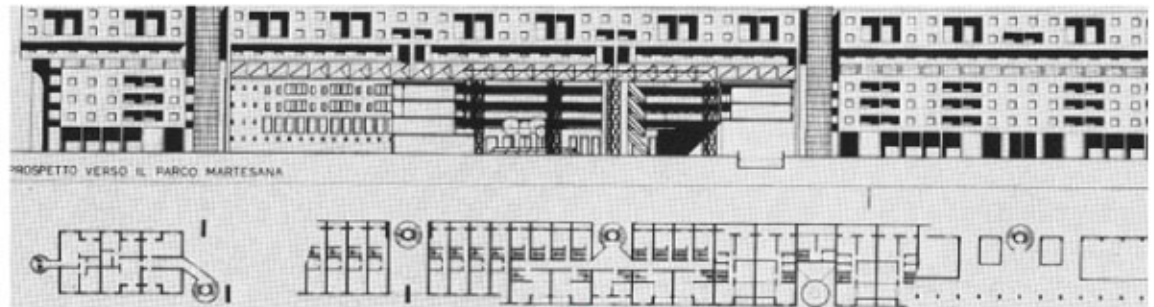
1979 Claudio Dini, progetto di edificio polifunzionale in p.le Loreto sull'area ex Titanus. Pianta del progetto.



1979 Bigliardi, Biondini, Milani, Pota, Vercesi, Ziliani. Progetto per la zona 10, sull'area della nuova area della Martesana. Tesi alla facoltà di architettura presso il Politecnico di Milano.



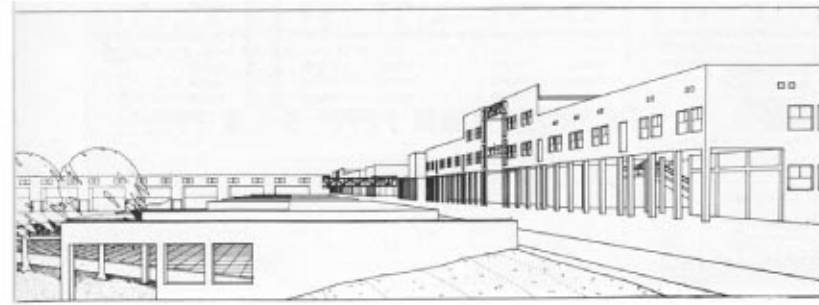
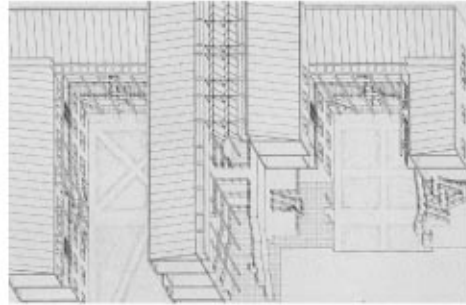
1979 Bigliardi, Biondini, Milani, Pota, Vercesi, Ziliani. Progetto per la zona 10, sull'area della nuova area della Martesana.



1979 Bigliardi, Biondini, Milani, Pota, Vercesi, Ziliani. Progetto per la zona 10, sull'area della nuova area della Martesana.



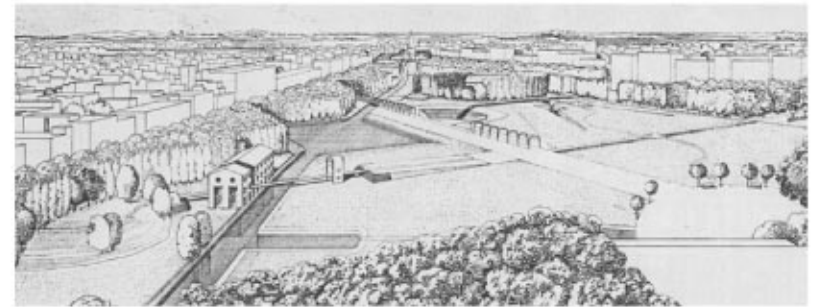
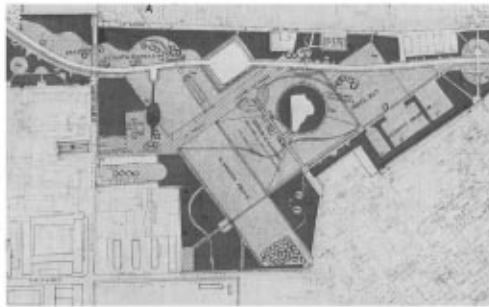
1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1979 Maffioletti, Zucchi. Tesi di laurea:  
"Milano viale Palmanova: individuare tipi  
e tracciali a continuità della forma urbana."

1979 Maffioletti, Zucchi. Tesi di laurea:  
"Milano viale Palmanova: individuare tipi  
e tracciali a continuità della forma urbana."

1978 Allievi della ricerca Cislighi-  
Pellegri. Facoltà di architettura del  
Politecnico di Milano.



1980 Boatti, Cerasi, Guiducci, Ventura. Progetto  
del nuovo parco della Martesana. Zonizzazione  
di piano.

1980 Boatti, Cerasi, Guiducci, Ventura. Progetto  
del nuovo parco della Martesana. Zonizzazione  
di piano.

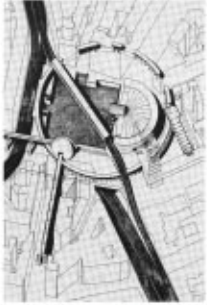
1980 Boatti, Cerasi, Guiducci, Ventura. Progetto  
del nuovo parco della Martesana. Zonizzazione  
di piano.



1980 Boatti, Cerasi, Guiducci, Ventura. Progetto  
del nuovo parco della Martesana. Zonizzazione  
di piano.

1980 Boatti, Cerasi, Guiducci, Ventura. Progetto  
del nuovo parco della Martesana. Zonizzazione  
di piano.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1981 Torricelli, Gambarin, Del Din, Scotti, Zanardi, Zani. Progetto di terminale degli itinerari museali.



1981 Case di speculazione in via Liscafe.



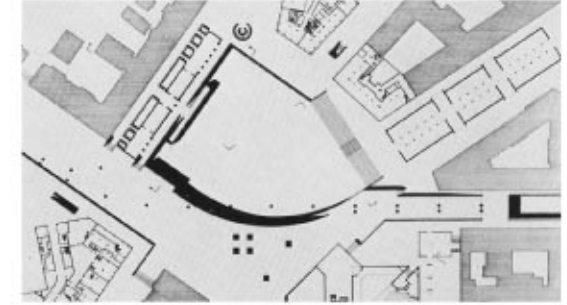
1981 Due abitanti della zona in via Rancati. Sullo sfondo, l'area di progetto del parco della Martesana.



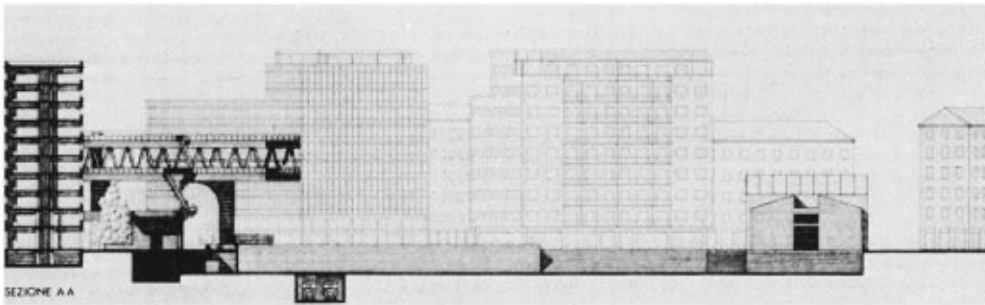
1981 La casa Torre del quartiere IACP di via Stamira d'Ancona.



1981 Ballatoio della casa di via Padova 51, con due abitanti.



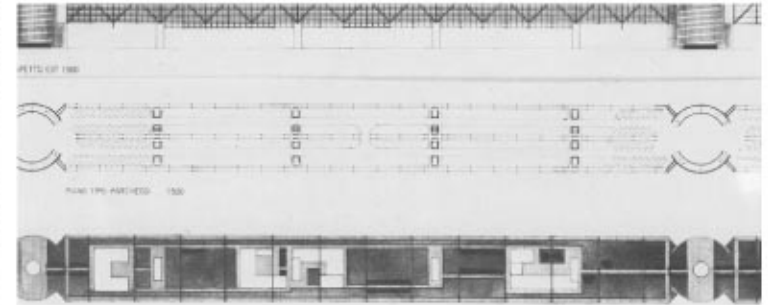
1982 Torricelli, Bono, Gambarin, Scotti, Vendramin, Zani. Progetto di sistemazione edilizia e urbanistica per "Loreto piazza Lombardia" presentato al concorso di idee: "La rinascita della città".



1982 Torricelli, Bono, Gambarin, Scotti, Vendramin, Zani. Progetto di sistemazione edilizia e urbanistica per "Loreto piazza Lombardia" presentato al concorso di idee: "La rinascita della città". Sezione.



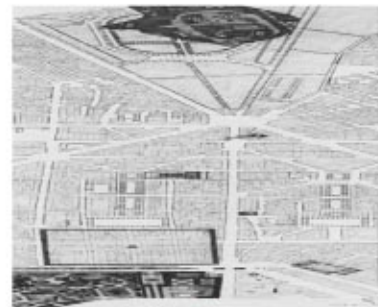
1982 Ferraris, Meriggi, Talia. Tesi di laurea: "Milano-viale Palmanova, attestamento di una armatura sull'asse di penetrazione".



1982 Ferraris, Meriggi, Talia. Tesi di laurea: "Milano-viale Palmanova, attestamento di una armatura sull'asse di penetrazione". Pianta, sezioni, prospetti.



1982 Ferraris, Meriggi, Talia. Tesi di laurea: "Milano-viale Palmanova, attestamento di una armatura sull'asse di penetrazione". Vista prospettica.



1982 Planimetria della zona tra Porta Venezia e p.le Loreto con montaggio dei principali progetti attuali e non.



1983 Centro sociale per anziani.



1984 V.le Monza all'incrocio di via Rovigno a Gorla.



1984 L'inizio di via Padova.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1984 Veduta da piazza Loreto.



1984 Veduta da piazza Loreto.



1984 Veduta da piazza Loreto.



1984 Villa lungo la Martesana, presso Crescenzago. Villa Sioti.



1984 Villa lungo la Martesana, presso Crescenzago.



1984 Villa lungo la Martesana, presso Crescenzago.



1984 Villa lungo la Martesana, presso Crescenzago.



1984 Villa lungo la Martesana, presso Crescenzago.

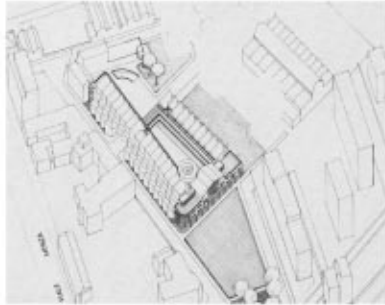


1984 Villa lungo la Martesana, presso Crescenzago.

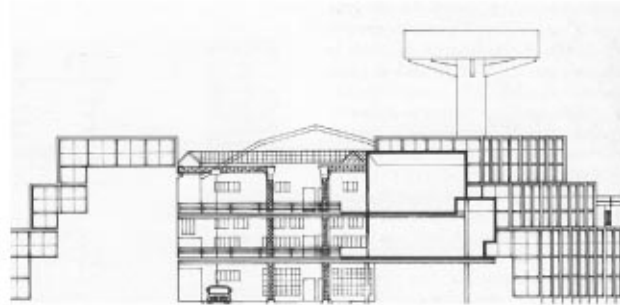
1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



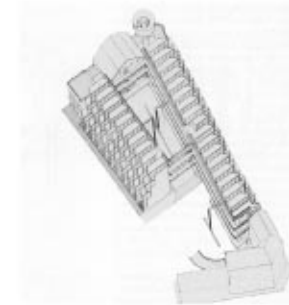
1984 Villa lungo la Martesana, presso Crescenzago.



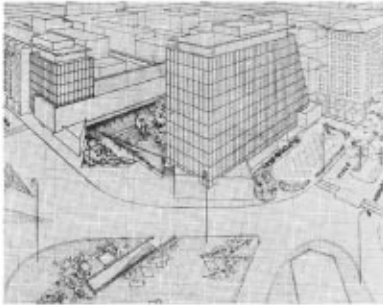
1984 D'Alessandro, Mancuso. Tesi di laurea: "Un nuovo tipo insediativo per la fabbrica urbana". Politecnico di Milano.



1984 D'Alessandro, Mancuso. Tesi di laurea: "Un nuovo tipo insediativo per la fabbrica urbana". Politecnico di Milano. Sezione.



1984 D'Alessandro, Mancuso. Tesi di laurea: "Un nuovo tipo insediativo per la fabbrica urbana". Politecnico di Milano. Assonometria.



1985 Claudio Dini, progetto di edificio polifunzionale nell'area ex Titanus.



1985 Benati, Corda, Imberti, Perotta. Pianivolumetria del nuovo quartiere residenziale di via Adriano.



1985 Canottaggio sulla Martesana.



1985 Giochi in via Turro.



1985 Ragazzi al parco Trotter.



1985 Parco del Trotter.



1985 Parco del Trotter.



1985 Nel quartiere.



1985 Nel quartiere.

1400 1500 1600 1700 1800 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000



1985 Nel quartiere.



1986 Veduta zenitale della parte meridionale di Zona 10.



1986 Cascina di via Cislaghi 23.

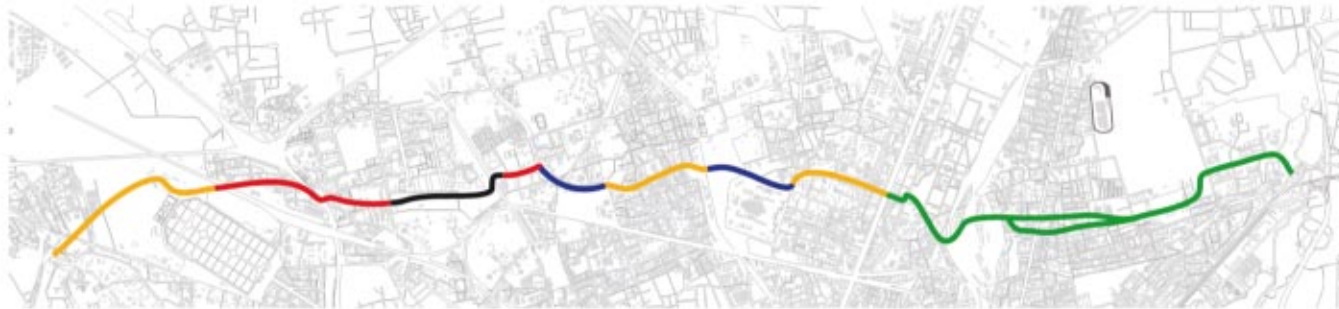


1986 Cascina di via Cislaghi 23.



1986 Cascina di via Cislaghi 23.

1990  
2000



1990 Gronda Nord: asse di scorrimento individuato nella nuova viabilità della strada interperiferica nord fortemente contestata dalla zona.



2000 Riquilificazione ex aree industriali Magneti Marelli. Masterplan di progetto.



2010 PGT di Milano. Nuovo Piano di Governo del Territorio.



2010 Assetto e interventi riguardanti le ex zone B2 (zone omogenee) e interventi di riqualificazione della stazione Centrale e di alcune aree a ridosso della ferrovia a nord di Greco.



# AB

## ANALISI DI BASE

"Alla conferma delle abitazioni rurali, utilizzate da una diversa popolazione, fa da riscontro ora la formazione di nuovi nuclei, che ignorano quasi i vecchi borghi per disporsi lungo i percorsi; sono tipi urbani di case multipiano a ballatoio, caserme d'affitto costruite espressamente per lucrare sui salari"

"i cavalcavia sono come mura invalicabili, che "spezzano la maglia dei percorsi accrescendo l'importanza delle strade regionali, le uniche che abbiano conservato con i sottopassi la loro continuità, divenendo assi privilegiati d'urbanizzazione"

# AB

MORFOLOGIA



**INFRASTRUTTURE ED  
ESPANSIONE**  
LE TRE GRANDI AREE



**CITTA' STORICA CONSOLIDATA**  
COMPARTO STORICO AL 1930



**RESIDENZA A SCHIERA**  
VILETTE ZONA NORD



**CITTA' STORICA CONSOLIDATA**  
COMPARTO STORICO AL 1930



**EX AREE INDUSTRIALI**  
VIA PALMANOVA - VIA PADOVA



**AREE FERROVIARIE**  
DEPOSITI





## ZONA 2

Il territorio della Zona 2 occupa un importante settore del quadrante nord-est di Milano; ha il vertice interno in piazzale Loreto (autentica "porta" della città, con un'altissima accessibilità e con valori urbani che ne fanno un riferimento di scala comprensoriale), confina verso l'esterno con i comuni di Sesto San Giovanni e di Cologno Monzese ed è lateralmente definito da due importanti infrastrutture radiali: ad ovest la ferrovia del Gottardo (determinante nella storia dei grandi insediamenti siderurgici della fine '800 e del primo '900) e ad est l'asse viario del Palmanova che, a partire dal Secondo dopoguerra, ha declassato a rango urbano via Padova, da sempre arteria di uscita per Bergamo e Venezia.

Via Padova e viale Monza confluiscono in Loreto e rappresentano la struttura viaria portante di tutta la Zona 2. Essa è divisa dal rilevato ferroviario, che l'attraversa all'altezza di Turro, in due parti ben distinte.

La parte interna è gravitante più direttamente su piazzale Loreto ed ha i caratteri della periferia "storica" del tipo che a Milano si trova in aree sub-centrali quali l'Isola, Porta Genova e Porta Ticinese. Qui domina la presenza di case operaie a ringhiera sorte fra '800 e '900 in concomitanza con la nascita dell'industria di base di Sesto San Giovanni e del nord-est milanese, con cortili fittamente occupati da attività artigianali e commerciali, ma non mancano episodi di edilizia borghese, traccia forse di una vagheggiata operazione immobiliare di fine secolo (formazione di un grande parco all'esterno di Loreto, contenuto fra gli assi residenziali di viale Monza e via Padova). In questa parte della Zona è presente un tasso molto elevato di degrado edilizio (più del 10% dell'intera città). Purtroppo queste aree non sono state oggetto per tempo di pianificazione di inquadramento e quindi non si è a tutt'oggi avviata quell'organica politica di recupero e di risanamento che sola avrebbe potuto contrastare o almeno contemperare i noti fenomeni "fisiologici" di terziarizzazione (indotti soprattutto dalla

MM1 in viale Monza, a partire dai primi anni '70) e di ricambio dell'utenza, avvenuto in modo massiccio nella seconda metà degli anni '70 e dall'inizio degli anni '80, con le vendite frazionate del patrimonio degradato.

L'indeterminatezza riguardo al futuro di queste parti del tessuto urbano non ha consentito la legittima difesa della residenza a basso reddito e delle attività produttive più deboli, mentre ha favorito operazioni diffuse e capillari di abusivismo, a volte anche di entità non trascurabile, lasciando peraltro inalterate alcune sacche di gravissimo degrado cui si accompagnano fenomeni di devianza e di svantaggio socio-culturale.

La parte di Zona esterna al rilevato ferroviario (la maggiore) si è praticamente formata nel Secondo dopoguerra, occupando ampi spazi di verde agricolo posti fra i nuclei storici di Gorla, Precotto e Crescenzago, già comuni autonomi fino al '23 e tuttora riconoscibili nel contesto, sia in termini fisico-ambientali che sociologici.

Qui la città si è sviluppata senza pianificazione, dando vita ad un tessuto, misto di residenze e di medie e piccole industrie, cresciuto in modo episodico a ridosso dei nuclei preesistenti, lungo le arterie principali (Monza e Padova) e, successivamente, nelle fasce interne ad esse.

Salvo qualche caso isolato, la qualità urbana di queste zone è molto bassa. La rete viaria è del tutto inadeguata sia negli antichi tracciati trasversali, come via Finzi e via Cislughi, sia nella maglia più recente, nata contestualmente all'edificazione anni '50 e '60 con calibri ridotti e quindi non in grado di reggere i flussi est-ovest che l'attraversano quotidianamente, sia infine nelle due arterie radicali dove la concentrazione delle attività commerciali e il volume del traffico urbano ed extraurbano hanno da tempo determinato fenomeni congestivi al limite del collasso.

Servizi e attrezzature collettive, eccetto le scuole, hanno consistenza ben lontana non solo dagli standard europei, ma anche

dai valori minimi imposti dalla vigente legislazione. Mancano infatti, o sono largamente sottodimensionati, aree verdi di quartiere, impianti sportivi e servizi di interesse comune. Permangono nel tessuto, soprattutto nel più esterno, aree libere o semioccupate (in qualche caso anche di proprietà comunale, come via Padre Semeria e via Idro) esposte a degrado e a tutti quegli usi anomali tipici della marginalità urbana.

Il tessuto produttivo, che sembra "tenere" nonostante il calo dovuto alla crisi economica, è abbastanza integrato con la residenza solo nelle aree di più consolidata urbanizzazione (tra Turro, Gorla e Precotto), mentre presenta aspetti di monofunzionalità e una qualità urbana assai scadente nelle frange più periferiche (fra Villa e Sesto San Giovanni, fra Precotto e Crescenzago).

Il patrimonio edilizio produttivo ha mediamente una consistenza discreta, ma rari sono stati negli ultimi anni gli interventi di riqualificazione; per contro, si danno casi non secondari di obsolescenza ed è facile preconizzare per questi operazioni di totale rinnovo, con inevitabile cambiamento di destinazione d'uso, come già avvenuto in passato.

Concludendo, si può affermare che la parte di Zona 2 interna al rilevato ferroviario ha grossi problemi di risanamento edilizio e qualche problema di recupero di standard (risolvibili in parte con l'avvio della pianificazione esecutiva), ma dotata, almeno nei tratti iniziali di via Padova e viale Monza, di un notevole "effetto urbano" indotto certamente dal vicino, vitalissimo corso Buenos Aires.

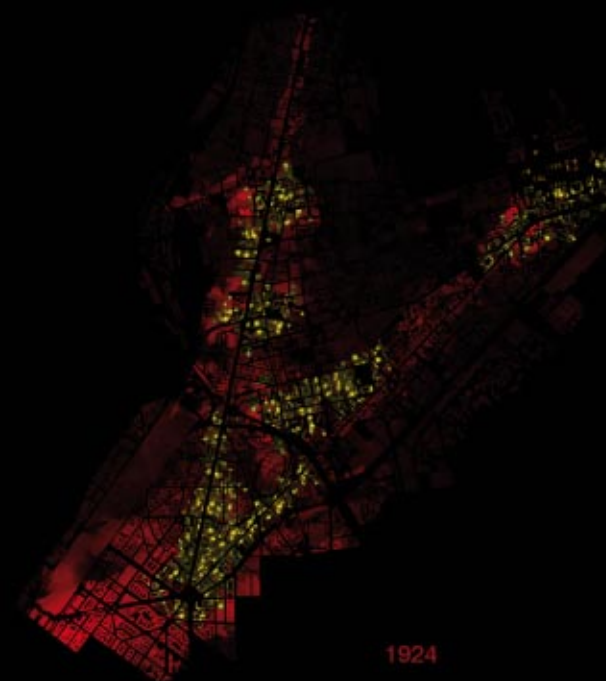
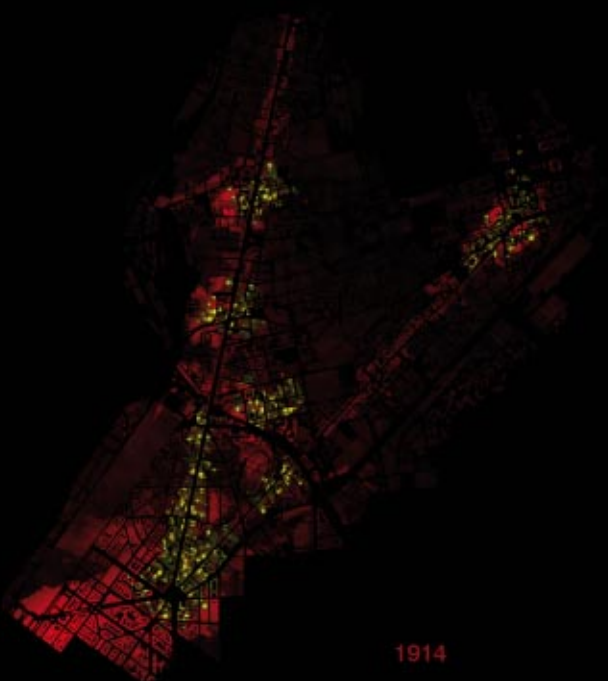
Nella parte esterna invece la città non c'è ancora e si pongono quindi problemi di strutturazione urbanistica complessiva, oltre a quelli di salvaguardia e di recupero dei vecchi nuclei e del Naviglio Martesana.

Di fronte alla vasta gamma di problemi emergenti, sembra che il Consiglio di zona 2 abbia sempre avuto (in modi forse impliciti o casuali nei primi anni, ma sempre più espliciti e programmatica

mente definiti negli anni recenti) la convinzione di dover operare secondo due modalità fra loro inscindibili: da un lato come momento di controllo democratico sui necessari adempimenti burocratico-amministrativi, rispetto ai quali svolge un compito di articolazione dell'amministrazione centrale e quindi assume un ruolo ad essa strettamente funzionale; dall'altro come luogo di espressione di autonomia politica e di elaborazione di scelte e proposte, in virtù di un rapporto diretto con le forze politiche, sociali e culturali della Zona, delle quali si sente responsabilmente interprete, nonché strumento privilegiato per la realizzazione di un progetto generale di riassetto e trasformazione.

Fino al '75 ha prevalso, in assenza di compiti e deleghe precise, la seconda modalità, per cui il CdZ recepiva, rielaborava e canalizzava una notevole mole di istanze provenienti dalla base: le famose petizioni con migliaia di firme per la soluzione di problemi urgenti di interesse zonale.

Per inciso, è interessante notare come, fatte salve le richieste per la costruzione di nuove scuole e la realizzazione o il completamento delle reti tecnologiche di urbanizzazione primaria (materie oggi non più attuali, almeno nei termini di allora), gran parte delle domande formulate alla fine degli anni '60 si riferissero ad esigenze tutt'ora presenti: la biblioteca, il verde di quartiere, l'apertura dei due parchi storici dell'ex Trotter e di Villa Finzi, gli impianti sportivi, il recupero dell'edilizia residenziale in degrado, il recupero dei vecchi padiglioni e di tutte le strutture dell'ex Trotter nonché il risanamento e il riutilizzo del patrimonio edilizio comunale di Zona, provvedimenti per la rete viaria inadeguata a reggere flussi trasversali, l'acquisto da parte del Comune di aree libere da destinare a verde e servizi.



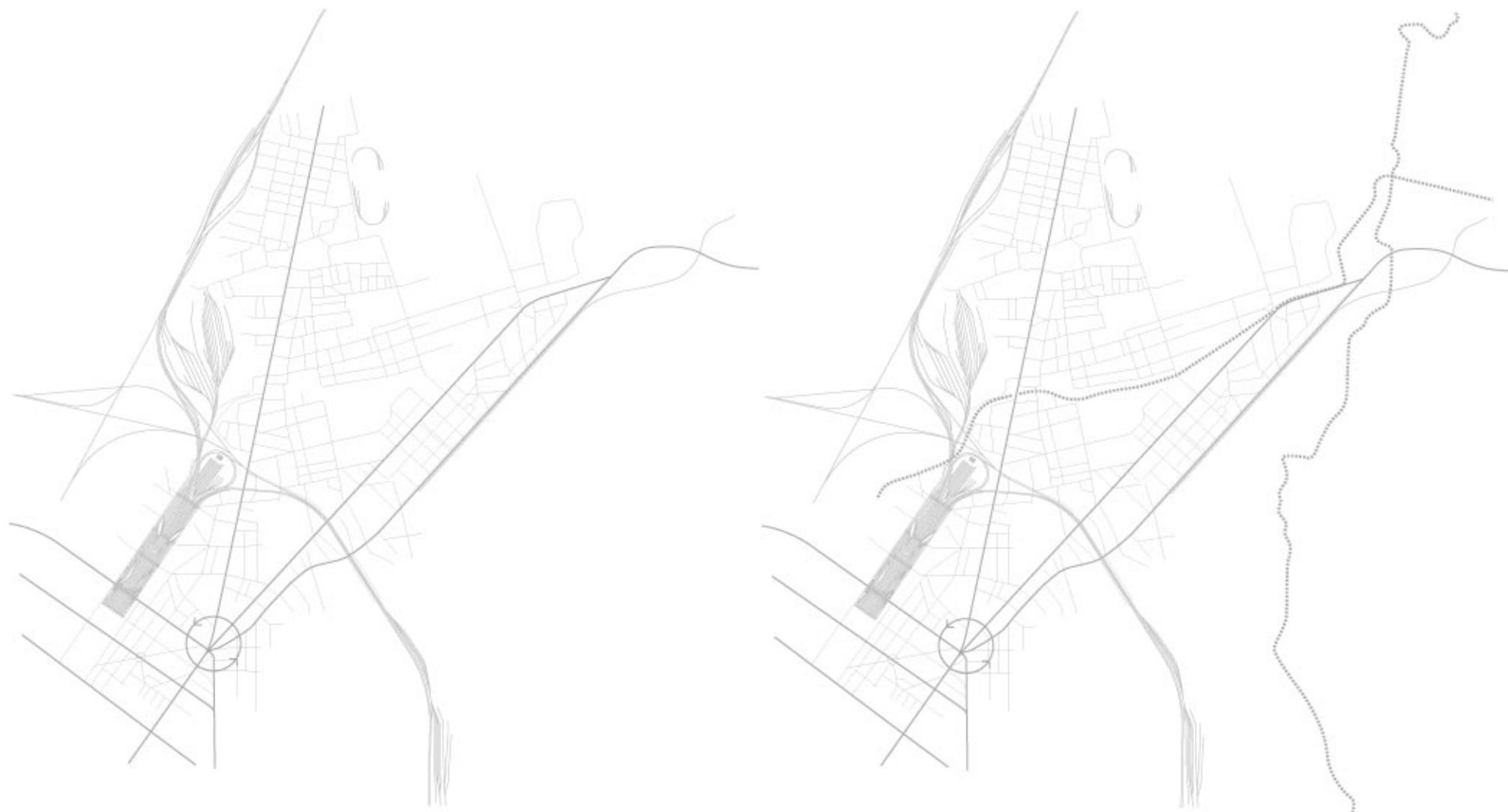
# UF

STRADE QUARTIERE - STRADE PRIMARIE



# UF

STRADE QUARTIERE - STRADE PRIMARIE - FERROVIA - ACQUE



# UF

STRADE QUARTIERE - STRADE PRIMARIE - FERROVIA - ACQUE - VERDE - CENTRI STORICI



# UF

STRADE QUARTIERE - STRADE PRIMARIE - FERROVIA - ACQUE - VERDE - CENTRI STORICI - MAGLIE REGOLARI - SALTO DI SCALA



STRADE QUARTIERE - STRADE PRIMARIE - FERROVIA - ACQUE - VERDE - CENTRI STORICI - MAGLIE REGOLARI - SALTO DI SCALA - MOVIMENTO - ASSI COMMERCIALI





# UF

STRADE QUARTIERE - STRADE PRIMARIE - FERROVIA - ACQUE - VERDE - CENTRI STORICI - MAGLIE REGOLARI - SALTO DI SCALA - MOVIMENTO - ASSI COMMERCIALI - BARRIERE  
- PASSAGGI



**AB**  
FERROVIA





27



26

## PORTA NUOVA

Nel novembre del 1839 l'imperatore Fernando I d'Austria commissionò al nobile Giovanni Putzer, rappresentante della ditta Holzhammer di Bolzano, l'incarico per la costruzione di una strada a rotaie di ferro da Milano a Monza.

La prima ferrovia lombarda fu interamente progettata dall'ingegnere milanese Giulio Sarti, geniale costruttore e imprenditore. Obiettivo della strada ferrata era di allacciare Milano a quella rete che doveva riunire le province lombardo-venete col fine di facilitare e intensificare gli scambi commerciali.

La collocazione decentrata suscitò all'inizio qualche perplessità, ma in quegli anni il comune di Milano era contenuto entro la Cerchia dei Bastioni e le porte della città venivano tassativamente chiuse al tramonto.

Venne così deciso di costruire la stazione accanto alla Porta Nuova, vicino al Ponte delle Gabelle, fuori le mura. La stazione non era, quindi, situata nel comune di Milano, bensì nel Comune dei Corpi Santi, nel settimo Mandamento, settimo reparto. La struttura è costituita da un solido edificio in muratura, dalla linea classica, a due piani, sormontato da un timpano triangolare.

Di fronte ad essa si attestavano i binari, completi di due piattaforme girevoli per le manovre, coperti da tettoie.

Il 17 agosto del 1840 le due locomotive gemelle, la Milano e la Lombarda, inaugurarono la tratta e la nuova stazione di Porta Nuova. Entrambe le locomotive provenivano dalla Gran Bretagna, ma le carrozze erano invece un prodotto completamente milanese, costruite nella officina di V. Quadronno del signor Arnoldi.

Dopo la solenne inaugurazione la Milano-Monza entrò in pieno servizio e fin dal suo inizio costituì un importante fattore di sviluppo economico e commerciale.

Nei primi mesi i passeggeri giornalieri furono 1750; la strada ferrata piaceva e la domenica costituiva un vero e proprio svago. A Porta Tenaglia, adesso Porta Volta, sarebbe dovuta

sorgere la stazione della ferrovia per Como, ma il progetto non fu realizzato.

Nel 1841 fu costruito un breve tronco (1 km) tra Camnago e Lentate. Nel '46 la concessione venne passata a Antonio Grassi che derogò dal primitivo progetto e pensò di inserirsi nel già realizzato tronco di Monza. La proposta suscitò il malcontento di alcuni comuni che non sarebbero stati serviti dalla ferrovia, ma il progetto venne approvato lo stesso.

Apparve però evidente che la prima stazione della linea Milano Monza non sarebbe stata sufficiente e si decise pertanto di costruirla in uno spazio più ampio. A poche centinaia di metri c'era la possibilità di usufruire di una grande superficie, lungo il canale della Martesana. Nel 1850 fu così realizzato un fabbricato di grande dimensioni, che sul retro era dotato di una grande tettoia a tre campate a protezione dei binari di transito e di manovra dei treni. Ci vollero, comunque, molti anni prima che un treno, partito dalla nuova stazione di Porta Nuova giungesse a Como. La linea fu infatti realizzata per tronchi successivi. Solo nel 1879 la linea raggiunse il confine svizzero (Como, Chiasso). Nella nuova stazione confluì dal 1859 anche il nuovo tronco ferroviario Magenta-Milano della linea Torino-Milano.

La costruzione di questa linea iniziò nel 1852 e la sua entrata in servizio precedette di pochi mesi lo scoppio della Seconda Guerra di Indipendenza, durante la quale le ferrovie contribuirono al rapido spostamento verso est delle truppe franco-piemontesi.

L'edificio di questa stazione si può ancora riconoscere nell'attuale Caserma della Guardia di Finanza, in V. Melchiorre Gioia. Per la precisione si tratta della ex dogana per la quale, come si vede dalla fotografia, fu rialzata di un piano rispetto all'edificio originale della stazione.

26 Stazioni, percorso e macchine della prima stazione Milano-Monza. 1840.

27 Stazione, tettoie e piattaforme girevoli di manovra della ferrovia Milano-Monza. 1840.



30



29



28

## PORTA VITTORIA

Nel febbraio del 1846 Milano ebbe una nuova stazione: Porta Tosa, o Ferdinanda, per la tratta Milano-Treviglio. Dopo le Cinque Giornate di Milano (1848) Porta Tosa venne rinominata in Porta Vittoria. Come nel caso per la linea per Monza, valeva la proibizione di far entrare i convogli dentro le mura e la stazione sorse quindi appena al di fuori, in corrispondenza di Porta Tosa. Per la precisione la stazione sorgeva più a nord della porta, allo sbocco della direttrice del Borgo della Stella (l'attuale v. Corricioni), ed all'incirca in corrispondenza dell'attuale incrocio fra v. Archimede e viale Premuda, nel Comune dei Corpi Santi, nel settimo Mandamento, quarto Reparto. Ci furono aspre divergenze sulla realizzazione della linea, fatta con un tracciato che prendeva in considerazione soltanto la via più breve, senza preoccuparsi dei centri incontrati lungo il percorso.

La nuova ferrovia era a "doppio corso di rotaie", per dare una maggiore possibilità di traffico. In pochi anni si effettuarono progressi anche nel campo delle segnalazioni; per regolare con maggior facilità il traffico ferroviario vennero utilizzati segnali su pali e antenne. Dal primo tronco Milano-Treviglio del 46, passarono ben 11 anni per il completamento e nel 1857 venne inaugurato il tracciato Milano-Venezia.

Alla stazione di Porta Nuova, faranno anche capo, dal 1861, i treni della linea di Piacenza, e quella di Pavia l'anno successivo.

La stazione, comunque, non conobbe mai un grande sviluppo e divenne secondaria quando sorse la prima Stazione Centrale.

Dal 1911 venne posta in funzione solo per le merci a servizio del vecchio Ortomercato situato dove oggi c'è il Parco dei Marinai d'Italia.

Venne allacciata alla linea Centrale-Rogoredo con un bivio situato nei pressi dell'attuale Macello e al pari della Cintura Sud, era anch'essa accessibile solamente da Rogoredo.

Progetto della BEIC nell'area della ex-stazione di Porta Vittoria. La conformazione dell'area ha sviluppo lineare, che ricalca

l'impianto della Stazione di Porta Vittoria. La Biblioteca ha due entrate, di pari importanza, che a est aprono l'edificio verso il centro di Milano, Viale Umbria e Parco Marinai d'Italia, e a ovest verso le uscite del Passante Ferroviario, Viale Mugello e il nuovo complesso sportivo ricreativo retrostante. Un percorso pedonale pubblico est-ovest attraversa la Biblioteca, connettendo l'edificio alla rete dei percorsi urbani.

Le grandi rampe digradanti di accesso a est e a ovest raccordano il piano strada con il livello a +5,00 m della piazza della biblioteca, delle due entrate e dell'atrio. Le due rampe digradanti, con i loro ampi tappeti erbosi, fungono sia da parco che da spazio urbano destinato alla collettività. I bracci delle sale lettura, che si estendono fuoriuscendo dal volume principale, rapportano visivamente gli spazi pubblici esterni della Biblioteca al tessuto urbano circostante.

Nell'area ovest il fronte infelice della adiacente Via Monte Ortigara è celato dal colonnato e dai soprastanti. Nella Piazza della Biblioteca un colonnato filtra la vista verso il viale alberato e gli edifici del complesso urbano Metropolis. I vari livelli terrazzati dei Dipartimenti creano una sorta di paesaggio interno di grande impatto comunicativo, un "interno urbano", un "panorama della cultura" come quello della National Bibliotek di Berlino.

28 Stazione di Porta Vittoria. Veduta area. In primo piano Viale Umbria e i giardini di largo Marinai d'Italia.

29 Modellino della BEIC, dal lato di viale Umbria.

30 Disegno prospettico dell'area interna della BEIC.



33



32



31

## STAZIONE CENTRALE

Nei due decenni dal 1840 al 1860 la rete ferrovie italiane ebbe un discreto sviluppo, specie nell'Italia settentrionale, dove in particolare il governo sabauda vide nelle ferrovie un elemento indispensabile al progresso economico ed alla emulazione delle altre nazioni europee. Non a caso fu il conte Cavour in persona che promosse e sostenne la costruzione della ferrovia Torino-Genova, terminata nel 1853, per la quale furono realizzate imponenti opere di ingegneria, fra cui la galleria dei Giovi (che allora era la più lunga al mondo).

Il treno cominciò a diventare un elemento molto significativo nella vita delle città e dei popoli, ed anche a Milano si sentì l'esigenza di una prima razionalizzazione di quello che era già stato realizzato.

Nel 1856 l'architetto Giambattista Bossi presentò il progetto di nuovo tracciato della linea per Treviglio-Venezia, proponendo di attestarla in una nuova stazione, alla Fossa Interna del Naviglio, presso il Ponte di Porta Vittoria, prolungando gli esistenti binari oltre la stazione di Porta Tosa. Di questo progetto non se fece niente, ma rimase aperto il problema di una nuova stazione, che unificasse partenze ed arrivi di tutte le linee, e del luogo in cui costruirla. Alcuni volevano che sorgesse all'interno del Lazzaretto, cioè a nord-est, appena fuori le mura; altri, soprattutto i commercianti, ne proponevano più di una in zone diverse della città, e collegate tra loro da un servizio di tram a cavalli; altri, infine, ne proponevano una tra Porta Orientale e Porta Nuova, soluzione che richiedeva la costruzione di un enorme cavalcavia che attraversasse l'area del Lazzaretto e scavalcasse lo stradone di Loreto (l'attuale Corso Buenos Aires).

In ogni caso la Direzione delle Strade Ferrate del Lombardo-Veneto stabilì fermamente di rimanere esternamente ai bastioni, nonostante la città di Milano avesse ancora, a quei tempi, all'interno del perimetro delle mura, estesissime superfici di terreno non fabbricato, sulle quali, come aveva ipotizzato il Bossi, si sarebbe potuto erigere l'edificio della stazione con contenuta

spesa. Ad appianare ogni dissidio sulla collocazione della stazione intervenne lo stesso imperatore d'Austria, che con sovrana risoluzione del 23 luglio 1857, approvò la terza delle soluzioni elencate, imponendo comunque, per evitare di deturpare completamente il paesaggio, di costruire il cavalcavia di Loreto in muratura anziché in ghisa e ferro.

Il 12 settembre del 1857 venne posta con grande solennità, la prima pietra della nuova stazione, che avrebbe preso il nome di Stazione Centrale. Il completamento dei lavori richiese molti anni, abbastanza da vedere il passaggio di Milano nel regno d'Italia, e così il 10 maggio 1864 la Stazione Centrale, iniziata sotto gli austriaci, venne inaugurata dal re Vittorio Emanuele II. Lo studio delle opere strutturali della nuova stazione era stato inizialmente affidato all'ingegner Deigrement, capo dell'ufficio costruzioni delle ferrovie, ma c'erano state divergenze sull'ampiezza degli spazi coperti tra il direttore generale della Società e l'ingegnere capo addetto agli armamenti, cosicché l'incarico venne passato all'architetto Bouchot, di Parigi (in effetti l'impronta della scuola d'oltralpe risultò chiara nell'architettura dell'edificio). Il grande rettangolo (242 per 78 metri) della stazione era coperto con tetto a padiglione curvo in ardesia, con terrazza tutt'intorno balaustrata con colonnine. L'atrio, di 731 metri quadrati, aveva un aspetto grandioso con i suoi 24 metri d'altezza; era voltato a botte, e rinforzato da sei lesene corrispondenti alla divisione esterna della facciata. Sulla parte di fronte alle porte di ingresso, due grandi arcate ribassate immettevano nelle sale destinate al servizio bagagli. Sul lato sinistro, si apriva il corridoio che introduceva nelle sale d'attesa, molto grandi e ben illuminate.

L'intervento effettuato non si limitava al solo edificio, ma aveva richiesto la sistemazione di una vasta area all'intorno e la realizzazione di notevoli opere per i tracciati dei binari. Dunque, a differenza delle prime modeste stazioni, con la costruzione della Stazione Centrale, che servi a consacrare definitivamente

**31** Situazione precedente alla costruzione della prima Stazione Centrale. Posizione della prima Stazione di Porta Nuova (in alto) e la Stazione di Porta Tosa (a destra).

**32** Edificio principale della prima Stazione.

**33** Edificio e rilevato della prima Stazione Centrale



36



35



34

l'importanza del sempre crescente sviluppo delle ferrovie per la vastità degli interventi che mise in atto, la ferrovia cominciò ad avvolgere il perimetro a nord-est della città con una vasta cintura di binari ed edifici che ne avrebbe nei decenni condizionato ed indirizzato le linee di sviluppo.

La ristrutturazione urbanistica della zona che venne occupata dai nuovi impianti ferroviari richiese, oltre che la costruzione del vasto piazzale, anche la creazione di una adeguata via di comunicazione con il centro della città: nacque così la via Principe Umberto (la via Turati di oggi), e un sottopassaggio che attraversava i bastioni tra Porta Venezia e Porta Nuova, inaugurato nel novembre 1865. L'entrata in servizio della prima Centrale implicò l'abbandono della stazione di Porta Tosa, alla quale avevano peraltro fatto capo per qualche tempo, anche la linea per Piacenza, attivata nel 1861, ed quella per Pavia, attivata nel 1862.

Vennero di conseguenza modificati i tracciati dei binari, in particolare quelli che si dirigevano verso sud est per raccordarsi con le linee di Treviglio-Venezia e di Piacenza. Dopo l'entrata in servizio della prima Centrale, e l'abbandono della stazione di Porta Tosa, la diramazione di queste due linee avveniva al Bivio Acquabella, che prendeva il nome da una antica cascina, e si trovava dove ora esiste il piazzale Susa. L'incrementarsi dell'importanza di Milano quale nodo ferroviario, risulta indirettamente testimoniato dallo spostamento a Milano della direzione generale della Società Ferrovie dell'Alta Italia. Questa aveva avuto in origine la propria sede a Torino, in quanto capitale del Regno Sabauda, poi a Firenze, temporanea capitale d'Italia. Sulla scia di questa tendenza, nel 1870, dopo lo spostamento della capitale a Roma, avrebbe dovuto insediarsi colà, ma a questo punto la Società preferì trasferirsi a Milano, baricentro della sua rete, ed acquistare il palazzo Litta, ove si insediò nel gennaio 1871. Dopo la Prima Guerra Mondiale le ferrovie attraversarono un periodo di crisi dovuto alla mancanza di investimenti. Solo nel

1925 cominciò la ripresa dei lavori di sistemazione ferroviaria di Milano. Nel frattempo la vecchia Centrale aveva dovuto continuare il suo lavoro nonostante le sue deficienze ed i suoi limiti. Nel 1921 era stato deciso di rimuovere la grande tettoia, perché il tempo, ma soprattutto gli agenti atmosferici e il fumo delle locomotive, avevano prodotto danni irreparabili nelle strutture portanti.

Finalmente nel 1931 la nuova Centrale fu ultimata ed entrò in servizio. La vecchia Centrale, passato gradualmente il traffico da essa alla nuova, nel 1932 fu totalmente demolita insieme con i raccordi ed i rilevati. Oggi, passando in piazza della Repubblica, cioè nella zona ove essa sorgeva, non si avverte alcun segno che denunci la sua lunga esistenza, ed è difficile immaginare che proprio sul fondo della piazza, all'altezza dei viali della Liberazione e Tunisia, la vecchia Centrale aveva il suo piano di calpestio sette metri più elevato del piano viario, ed esisteva un largo piazzale in pendenza per arrivarci.

Scomparve anche il lungo viadotto delle linee che arrivavano da est e da sud, che seguiva la direttrice degli attuali viali Tunisia e Regina Giovanna, attraversando l'area del vecchio Lazzaretto, ed anche il ponte che scavalcava il corso Loreto (il corso Buenos Aires attuale).

34 Foto del blocco principale della Stazione Centrale.

35 Carta TCI del 1914. Tratta dalla prima edizione della Guida d'Italia. Si distinguono la posizione della stazione, i percorsi tranviari, il Bastione di Porta Venezia, gli impianti ferroviari a sinistra della stazione, che diventereanno poi Milano Porta Nuova (1931-63) e quindi il lunapark delle Varesine.

36 Il ponte della ferrovia su corso Loreto, demolito dopo il riassetto ferroviario.



39



38

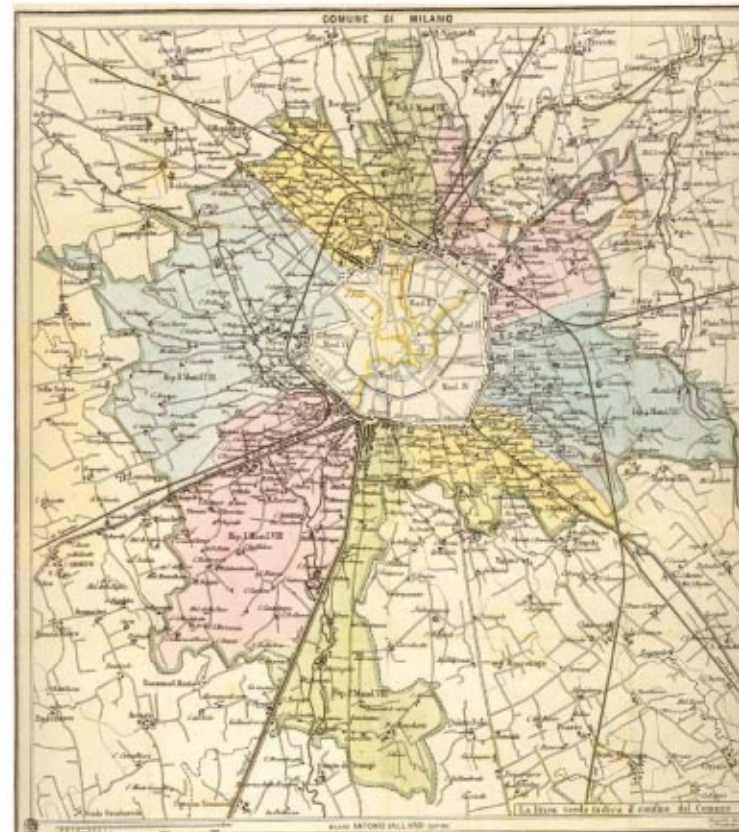


37

## PORTA GENOVA

All'inizio del 1868 una società privata stava lavorando alla costruzione del tronco ferroviario Milano-Vigevano che fu terminato ai primi del 1870. Con questa linea Milano guadagnava un secondo importante scalo ferroviario, che prese il nome dalla vicina P.ta Ticinese. La nuova stazione, secondo gli atti del Municipio, sarebbe dovuta sorgere sull'area comunale a ponente di P.zza Castello, ma la vicenda prese un'altra piega perché gli industriali che già gravitavano nella zona di P.ta Ticinese, invitati a sottoscrivere le azioni della nuova stazione, posero una precisa condizione: che la stazione venisse collocata nella loro zona. Prima dell'attivazione della linea Vigevanese, l'unico stabilimento industriale di Milano collegato alla ferrovia era quello dove si costruivano i carri ferroviari, che si trovava sulla linea di Monza, in località Magna. Sorta la stazione di P.ta Ticinese, il vicino quartiere fuori le mura, che già era uno dei più vivaci e popolosi del Comune dei Corpi Santi, si arricchì di impianti industriali, diversi dei quali furono collegati direttamente alla ferrovia. Non bisogna dimenticare che, all'epoca, i trasporti stradali per le merci non erano certo facili, e per questo i raccordi ferroviari all'interno delle fabbriche incominciarono a moltiplicarsi. La linea per Vigevano fu collegata con i tracciati preesistenti con un lungo raccordo che aggirava tutto il lato ovest della città, diramandosi dalla Milano-Torino, al bivio "Vigevano", in località S. Rocco, al confine nord del Cimitero Monumentale. Con l'entrata in servizio di questo raccordo la Staz. Centrale diventò davvero "centrale", punto di partenza e arrivo anche dei treni che si dirigevano a sud della città. In seguito all'apertura attraverso i bastioni della Barriera di Porta Genova, la stazione cambiò nome, diventando di Porta Genova.

Quando, nel 1873, avvenne l'unificazione del Comune di Milano con quello dei Corpi Santi, la città era già collegata per ferrovia con Torino, Venezia, Monza-Como, Vigevano e Piacenza, i tracciati ferroviari avevano già avvolto le future aree di espansione della città al di fuori delle mura.



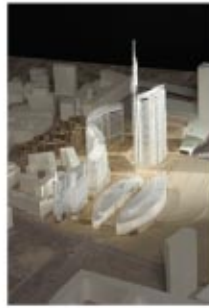
40

37 Immagine d'epoca della Stazione Pt. Genova. 1957.

38 Immagine storica del Naviglio Pavese. 1940.

39 Immagine storica del Vicolo Lavandai. 1890.

40 Milano. Mandamenti e Riparti. 1873.



43



42



41

## PORTA GARIBALDI E STAZIONE NORD

Nel 1873 entrò in servizio anche lo scalo merci di Porta Garibaldi: la sua posizione (diversa da quella dell'attuale, omonima stazione) era abbastanza vicino alla Centrale, al di là del Naviglio della Martesana, e più a ovest della seconda stazione di Porta Nuova; quest'ultima cessò la sua funzione e l'edificio divenne sede della dogana. Il cambiamento di destinazione d'uso di questo edificio, costruito solo 25 anni prima, dà l'idea che lo sviluppo ferroviario della città stesse procedendo a ritmo rilevante.

Porta Garibaldi era una piccola stazione per il servizio merci. Sul raccordo con la linea di Monza erano disposti i magazzini del materiale fisso mentre, tra il Naviglio della Martesana e la Centrale, il deposito delle locomotive e le officine. Cinque anni dopo, nel 1878, erano in corso i lavori di sistemazione e riordinamento dell'area e delle strade attorno a una nuova stazione che si stava costruendo, vicino a piazza Castello, per la ferrovia Milano-Saronno e Milano-Erba, sulla base di un progetto che era stato redatto d'accordo fra l'ufficio Tecnico Comunale e quello della Società della Ferrovia. Si trattava di un edificio piuttosto modesto, con ossatura in legno, in uno stile che richiamava gli chalet alpini. Anche in questo caso il tracciato ferroviario non superava l'antico confine dei Bastioni, ma comunque penetrava più in profondità nel tessuto urbano, attestandosi lungo il confine della vasta Piazza d'Armi e del Castello, fino quasi alla cerchia interna dei navigli. Nel marzo 1879 il Sindaco Giulio Bellinzaghi poteva inaugurare la Milano-Saronno, con un convoglio che coprì il tragitto in quaranta minuti. Il 31 dicembre dello stesso anno fu inaugurata la Milano-Erba con un treno di quattordici vetture, trainato da due locomotive, che trasportò cinquecento persone coprendo il tragitto fino ad Erba in un'ora e mezzo (comprese le quattro fermate intermedie). La Società che gestiva queste due ferrovie nel novembre 1883 prese il nome con cui ancora oggi è nota di "Società Anonima Ferrovie Nord Milano". La prima modesta stazione capolinea milanese fu

demolita ed al suo posto fu edificato un edificio importante, a tre piani, completato nel 1895. Sarà poi sopraelevato di un piano nel 1920 e rimarrà totalmente distrutto nel bombardamento del 13 agosto 1943.

Con l'entrata in servizio della nuova Centrale l'assetto ferroviario di Milano aveva ormai assunto una fisionomia non troppo diversa da quella attuale, e il nostro racconto, che ha più che altro l'intento di ritrovare le origini del sistema ferroviario milanese, potrebbe fermarsi qui.

Voglio però brevemente accennare anche qualche vicenda successiva, per un rapido collegamento al presente ed al prossimo futuro. Sul prolungamento dell'asse della vecchia stazione rimase, verso nord-ovest, il rilevato dei binari che raccoglievano gli arrivi delle linee locali per Novara, Gallarate e Varese, che andarono a costituire l'ultima modesta stazione di Porta Nuova, o delle Varesine, rimasta in funzione per altri trent'anni, fino all'entrata in servizio, nel 1963 della nuova Stazione di Porta Garibaldi. Questa stazione, che fu realizzata arretrando di circa 800 m il precedente fronte delle Varesine, fu ampliata nel 1966 con l'attivazione di un tratto sotterraneo, la "Galleria Garibaldi", lunga circa 2 km, che spunta a nord di piazza Carbonari, al bivio di Mirabello, dove i binari si diramano verso Greco e verso Lambrate.

Progetto città della Moda.

La Città della Moda sarà un'isola pedonale facilmente accessibile grazie anche alla creazione di uno spazio urbano aperto dedicato agli eventi e a oltre un chilometro di percorsi pedonali e ciclabili che collegheranno i diversi quartieri circostanti.

La Città della Moda nascerà intorno a un "Podio", una piazza pedonale, posta a sei metri di altezza e realizzata tra l'imbocco di Corso Como e la Stazione Garibaldi. Attorno al "Podio", palazzi in vetro e ferro da 11 a 145 metri, con residenze e uffici ma anche spazi dedicati alla moda e alla creatività.

**41** Penetrazione delle Ferrovie Nord nel tessuto urbano di Milano. Sono indicate inoltre la Stazione di Porta Genova e la Stazione Centrale. 1879.

**42** Edificio seconda stazione Ferrovie Nord. 1895.

**43** Plastico del progetto "Città della Moda".



## PORTA SEMPIONE

Nei primi anni ottanta del XIX secolo la situazione ferroviaria milanese era dominata dalla nuova stazione Centrale alla quale pervenivano tutte le linee fino ad allora costruite. Come si è appena visto, dal lato occidentale c'erano le linee di Torino e la linea di Como; quest'ultima, abbandonata la stazione di Porta Nuova, si raccordava alla Centrale con una curva quasi ad angolo retto. Dal lato orientale, c'erano le linee di Venezia, Piacenza e Pavia. Appena fuori della Centrale, sul lato ovest, superato il bivio con la linea di Como, era situata la stazione di Porta Garibaldi (che non ha niente a che fare con l'attuale, omonima stazione), che fungeva da scalo per le merci; più oltre si inseriva la linea più recente, quella di Vigevano, sulla quale era sorta la stazione di Porta Ticinese. Lungo quest'ultima direttrice secondo i progetti della Società dell'Alta Italia si doveva costruire un grande piazzale di smistamento per far fronte al traffico in continua crescita, sia per l'aumento del numero delle linee confluenti a Milano, sia del traffico proveniente d'oltralpe, tramite i trafori del Frejus e del Gottardo.

Questa stazione, che sarà chiamata di Porta Sempione, si collocava all'incirca nell'area compresa fra le attuali vie Ippolito Nievo e Reggimento Savoia Cavalleria; la sua costruzione andò un po' a rilento per le difficoltà frapposte dagli enti cittadini interessati, i quali l'accusavano di essere troppo vicino al centro e quindi di impedimento allo sviluppo urbanistico che andava allargando a macchia d'olio gli insediamenti residenziali ed industriali (in effetti essa è successivamente scomparsa, riassorbita completamente nel tessuto urbano). Ma la congestione del traffico delle merci in Milano era causa di seri danni finanziari. Ad essa occorreva porre rimedio con provvedimenti immediati, primo fra tutti questo nuovo scalo di smistamento, ma anche trovando uno sbocco verso sud. Subito dopo, si avvertiva l'esigenza del riordino della stazione per le merci di Porta Garibaldi, all'origine destinata alla duplice funzione di smistamento e scalo per le merci in arrivo e in partenza. Qui si

lamentava l'insufficienza dei magazzini e dei piani caricatori che non potevano assolutamente trattare il milione di tonnellate di merci, che vi transitavano annualmente. Fu perciò raccomandato di accelerare l'apertura della Stazione di Porta Sempione nella quale trasferire quanto fino ad allora si faceva a Porta Garibaldi; così la stazione, seppure non completa, cominciò a funzionare dal settembre 1883.

Alcuni interventi furono anche effettuati alla Stazione Centrale, con il raddoppio dei binari sul viadotto del Lazzaretto e l'aggiunta di altri binari sulla parte Nord dell'esistente, oltre il fabbricato degli uffici. Questi provvedimenti avrebbero consentito all'impianto di far fronte all'incremento del traffico merci a grande velocità, determinato anche dalle numerose linee in corso di ultimazione nell'Italia settentrionale: la linea della Valtellina per Sondrio, la Porrettana per Roma, la Pontebbana per La Spezia e quella per Cremona.



45



44

**44** Posizione dello scalo merci di Porta Sempione. In vicinanza il quadrato della nuova piazza d'Armi sulla cui area sorgerà poi la Fiera di Milano. 1880.

**45** Impianti ferroviari a Milano all'inizio del XX secolo. Rispetto alla configurazione definitiva della prima rete ferroviaria milanese, sulla carta manca solo il raccordo tra la Cintura Sud e la linea di Vigevano, del 1915. Oggi, di tutte queste linee, sono sopravvissute la sola Cintura Sud e la stazione di Porta Genova. Tutti gli altri accessi alla città sono stati raccordati alla nuova Cintura nelle "stazioni porta" (Rogoredo, Certosa, Greco e presso la vecchia Lambrate).



47



46

## PORTA ROMANA

Verso il 1880 Milano era ormai il punto cruciale di incrocio fra le direttrici ferroviarie Nord-Sud e Est-Ovest. Un intoppo nel suo funzionamento avrebbe messo a repentaglio tutta la circolazione dell'Italia settentrionale. Dagli impianti di Milano dipendevano non solo i traffici che la interessavano direttamente, ma anche quelli dell'Italia intera. Milano era inoltre diventata anche un polo importante dell'industria ferroviaria, con la presenza di varie fabbriche di materiale rotabile, la più importante delle quali era l'officina di costruzione delle locomotive della Breda, verso Sesto San Giovanni. Vista la criticità della situazione, nel 1884 fu insediata una commissione di studio (presieduta dall'assessore Tagliasacchi), che fu incaricata di esaminare la situazione ferroviaria milanese. Nelle sue conclusioni veniva sottolineato un fatto evidente, cioè che gli impianti erano concentrati a Nord e ad Ovest della città, mentre nulla esisteva ad Est e a Sud, benché di là provenissero linee di grande importanza (da Venezia, da Bologna, da Genova). Si evidenziava pertanto la necessità di aprire una nuova stazione nella zona Sud Est di Milano, nei pressi della Porta Romana. Difficoltà finanziarie non consentirono comunque di costruire questa stazione, nella cui area inizialmente furono posati solo tre binari ed alcuni raccordi industriali. Inoltre, perché l'intervento potesse considerarsi veramente completato, mancava ancora il raccordo fra la linea di Venezia e lo scalo di Porta Sempione, quella che fu chiamata la Circonvallazione. Fu così che la stessa Società dell'Alta Italia si decise a chiedere l'intervento del Governo per aprire un raccordo verso Rogoredo, dal quale poter ricevere il traffico dal Sud. Essa stessa aveva già progettato insieme delle opere necessarie. Nel progetto era anche previsto il raddoppio della linea per Vigevano nel tratto fra Porta Sempione e Porta Ticinese, oltre alla costruzione di un sovrappasso del corso Vercelli per eliminare l'esistente passaggio a livello. Intanto, nel 1885, era avvenuta una riorganizzazione delle società ferroviarie italiane, nota come le "convenzioni

Genala", in virtù della quale le linee occidentali (versante tirrenico) erano tutte confluite nella Società delle Ferrovie del Mediterraneo, mentre quelle orientali (versante adriatico) erano confluite nella Società Adriatica. Quest'ultima, subentrando a Milano, fece propri i progetti della Società dell'Alta Italia, e con l'orario estivo 1891 i treni delle merci provenienti dal Sud poterono essere avviati direttamente alla stazione di Porta Sempione senza dover passare per Milano Centrale e Porta Garibaldi. Nel luglio 1896 si ebbe una prima apertura dello scalo di Porta Romana. Nel contempo nella Stazione Centrale si appaltarono i lavori per la nuova sede dello scalo per le merci a grande velocità con impalcature e pensiline, mentre veniva bandita la gara per il nuovo fabbricato degli uffici postali sulla Via Galilei. Si decideva inoltre di costruire un sottopassaggio di collegamento fra la parte Nord e quella Sud della stazione, destinato ai viaggiatori in arrivo.

46 Veduta dall'alto della Stazione di Porta Romana. Oggi.2006.

47 Scalo di Porta Romana. Vista dal sedime ferroviario.



49



48

## FERROVIE DELLO STATO

Il 10 luglio 1905 con la revoca delle concessioni ferroviarie a tutte le società private, e l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio della rete ferroviaria nazionale, nacquero le Ferrovie dello Stato.

La Giunta comunale istituì una nuova Commissione, presieduta dal senatore Giuseppe Colombo, con l'incarico di studiare il migliore assetto da dare ai servizi ferroviari della città di Milano. Le indicazioni di questa Commissione possono essere così riassunte:

- abbandono della esistente stazione Centrale, del tipo di transito, e costruzione di una nuova grande stazione di testa, a Nord di essa, nella zona del Trotter.
- conservazione della stazione di Porta Ticinese, ma soppressione del raccordo con Porta Sempione e con lo scalo del bestiame;
- abbandono dello scalo di Porta Garibaldi e costruzione di uno nuovo di testa nell'area Nord del Cimitero Monumentale;
- conservazione dello scalo per le merci a piccola velocità di Porta Romana ed abbandono di quello di Porta Sempione. Per lo smistamento dei treni merci costruzione di una nuova grande stazione adiacente alla linea di Venezia, ad Est;
- costruzione di uno scalo a Porta Vittoria per le merci a grande velocità, soprattutto frutta e verdura, posto in prossimità del nuovo mercato che dovrà sorgere nell'area del Fortino.

Oltre alla Centrale, il piano di riassetto prevedeva un ampliamento dello scalo merci di via Farini andando ad occupare la maggior parte dell'area a Nord del Cimitero Monumentale, nel triangolo di San Rocco.

Un nuovo grande scalo di smistamento merci sarebbe sorto oltre Lambrate, accanto alla linea di Venezia treni al giorno. Un ulteriore nuovo scalo merci a Porta Vittoria sarebbe stato destinato esclusivamente al traffico ortofrutticolo, per alimentare l'adiacente mercato. Infine dovevano essere potenziate le stazioni di Rogoredo, sulla linea per Bologna e Genova, e di

San Cristoforo, sulla linea di Vigevano.

Nel 1908 venne stipulato il contratto per i lavori della nuova stazione di Porta Vittoria, che prevedevano la costruzione del fabbricato degli uffici, di due grandi magazzini e del rilevato di 110.000 metri cubi di terra, cui si devono aggiungere i raccordi con Rogoredo e con Lambrate. Furono anche appaltati i lavori di ampliamento della stazione di San Cristoforo sulla linea per Vigevano mentre si incontrarono difficoltà ambientali per cominciare i lavori dello scalo di via Farini. Nel frattempo la vecchia Centrale doveva assolvere ancora ai suoi compiti e si provvide perciò ad ampliarla negli edifici dei viaggiatori e delle merci, a costruire piani caricatori sul davanti e sul dietro e ad impiantare nuovi binari per la manovra ed il ricovero dei treni. Da parte sua il Comune di Milano si interessava della sistemazione viaria intorno alle nuove installazioni ferroviarie al fine da un lato, di servirle e, dall'altro, di evitare interferenze. Tra i lavori necessari figura in primo piano la realizzazione del piazzale d'accesso e la sistemazione delle vie adducenti alla stazione del Trotter e, per la nuova stazione di Lambrate, l'allargamento e la rettificazione della strada della Vallazza. Nel maggio 1911 venne ultimata la stazione di Porta Vittoria che alleggerì il servizio della stazione di Porta Romana. Nello stesso 1911 furono ultimati la parte sinistra del piazzale/viadotto della nuova Centrale ed il raccordo con la linea di Monza. Nel 1912 si cominciarono i lavori del lato Est, e fu bandito un secondo concorso per il fabbricato viaggiatori, di cui sarebbe risultato vincitore, dopo lunghe vicende, il progetto dell'arch. Ulisse Stacchini. Nel 1914 era pronto il lungo arco di binari della cintura nord, che si estendeva fra Lambrate e Musocco, mentre nel 1918 era terminata la cintura est. Con la costruzione di queste cinture, che furono pienamente completate verso sud quando nel 1931 entrò in servizio la nuova Centrale.

**48** Spostamento della Stazione Centrale nella zona del Trotter.

**49** Schema del rapporto tra urbanizzato ed evoluzione della cintura ferroviaria: negli anni ottanta del XIX sec. e dopo il 1930.



## IL PASSANTE FERROVIARIO

Loghi della Metropolitana e del Passante Ferroviario. Il Passante è un collegamento ferroviario che attraversa la città di Milano da nord-ovest a sud-est consentendo l'integrazione tra le reti delle Ferrovie dello Stato, delle Ferrovie Nord Milano e del trasporto pubblico urbano, in particolare con le tre linee della metropolitana. L'infrastruttura, come indica il nome, consente di realizzare collegamenti "passanti" in treno da un punto all'altro della città, evitando la sosta nelle stazioni di testa con grandi vantaggi dal punto di vista funzionale, soprattutto per i collegamenti regionali. In questo modo, per fare un esempio molto semplice, già oggi si può salire su un treno a Gallarate o Saronno e arrivare senza cambi fino nel cuore della città, a Porta Venezia o Garibaldi, e in futuro, quando nel 2006 il passante sarà completato, fino a Pavia o Piacenza. Il sistema è costituito da una tratta urbana sotterranea compresa tra le stazioni di Lancetti (Scalo Farini) e di Porta Vittoria; alle due estremità risale in superficie diramandosi a ovest verso le stazioni di Milano Nord Bovisa e Milano Certosa e a est, una volta completato anche l'ultimo tratto, verso Milano Rogoredo e Pioltello.

Il Passante diventerà così l'elemento centrale del sistema di trasporto su ferro per la Lombardia chiamato Servizio Ferroviario Regionale (SFR), e garantirà un'efficace integrazione dei collegamenti locali per un raggio di 50-60 km. Viene così assicurato anche un accesso diretto alle diverse funzioni urbane della città dislocate lungo il tracciato e viene favorita la riqualificazione di vaste aree con importanti insediamenti, quali il nuovo Politecnico a Bovisa e la nuova Biblioteca Europea a Porta Vittoria.

L'importanza di una infrastruttura come il Passante Ferroviario è confermata dall'esperienza delle principali metropoli europee, dove sistemi di questo tipo sono già operativi da decenni. Tra le principali esperienze straniere possiamo citare quelle di Parigi (RER), Londra, le diverse S-Bahn tedesche (Monaco e Berlino tra le altre), Oslo, Zurigo. L'ipotesi di realizzare a Milano un

sistema simile nasce negli anni sessanta, ma le prime proposte si concretizzano solo nel 1983, quando viene stipulata una Convenzione Generale tra Regione Lombardia, Comune di Milano, Ferrovie dello Stato e Ferrovie Nord Milano. A Metropolitana Milanese S.p.A viene affidato il compito di progettare e realizzare la tratta di circa 10km che comprende sei stazioni sotterranee e una in superficie. Nel 1984 si apre il primo cantiere con lo scavo della stazione Repubblica. Il lungo periodo che intercorre tra l'ideazione del Passante e il suo completamento è dovuto principalmente alla discontinuità nella disponibilità dei finanziamenti.

50 Passante Ferroviario e linee suburbane. Area urbana di Milano. 19 Giugno 2006.

# AB

TRASPORTO  
PUBBLICO







**AUTOSTRADE**  
Tangenziale est



**STRADE PRIMARIE**  
Via Palmanova  
Via Padova  
Viale Monza  
Viale Abruzzi



**STRADE SECONDARIE**  
Via Monfalcone  
Viale Romagna  
Via Giacosa  
Via Pergolesi  
Via Vitruvio  
Via Eustachi  
Via Ernesto Breda



**STRADE QUARTIERE**

# AB

VERDE



-  VERDE PRIVATO
-  VERDE PUBBLICO

SUPERFICIE	1880 km <sup>2</sup>
ABITANTI	163.932
DENSITA	13.031 ab./km <sup>2</sup>

PARCO EX TROTTER	99.790 m <sup>2</sup>
PARCO DI VILLA FINZI	51.338 m <sup>2</sup>
PARCO CASSINA DE POM	10.600 m <sup>2</sup>
PARCO DELLA MARTESANA	121.000 m <sup>2</sup>

PARCHI URBANI	498.408 m <sup>2</sup>
GIARDINI ATTREZZATI	288.178 m <sup>2</sup>
TOTALE	786.586 m <sup>2</sup>

  VERDE PROCAPITE **5,84 MQ**





## I PARCHI IN ZONA 2

### PARCO DI VILLA FINZI

Il parco venne fatto costruire in un suggestivo luogo di campagna affacciato su via Sant'Elembardo nel 1829 dal conte magiaro Batthyány, ufficiale degli Ussari, come splendida cornice della villa. Il parco si snodava tra il laghetto, il Caffè, le serre e i due tempietti neoclassici. La caratterizzazione sociale del luogo risale a metà Ottocento, quando la nuova proprietaria Fanny Finzi Ottolenghi trasformò l'ampio giardino da luogo di piacere dell'aristocrazia, in sede di attività assistenziali, facendo edificare una "Casa-giardino per i bambini di Gorla" e un rifugio per ragazzi disabili. Dopo alcuni cambi di proprietà cadde in abbandono fino al 1934 quando l'amministrazione comunale lo trasformò in parco pubblico. Attualmente gli abitanti della zona gli conferiscono grande valore e la villa è sede di un centro sociale per anziani.

### GIARDINO CASSINA DE' POMM

Piccolo parco collocato in posizione molto interessante sulle rive della Martesana, offre aree gioco per i più piccoli e campi di bocce.

Il giardino, che prende il nome dallo storico edificio che sorge sulla riva opposta della Martesana e che fungeva da antica osteria e albergo, è collocato sull'area dismessa dell'industria Bonomi.

Rappresenta il risultato di un compromesso tra esigenze legate al tempo libero ed esigenze di conservazione del verde e dei manufatti esistenti in particolare per quanto concerne la relazione con gli elementi architettonici della Martesana.

Il giardino è chiuso, sui lati verso la Martesana e via Melchiorre Gioia, da un muro di cinta, con alcune finestre e un andamento non lineare residuo di un antico edificio; nelle vicinanze si trova un antico ponte in ferro detto "Leonardo" che attraversa la Martesana verso la Cassina de' Pomm e che si ipotizza sia quello citato nei "Promessi Sposi".

### PARCO DELLA MARTESANA

L'area del parco, definita a verde dal Piano regolatore del 1953, ha avuto concreta realizzazione solo nel 1978 come spazio verde per gli abitanti della zona; all'interno, tra estesi prati e boschetti, si trova un ampio anfiteatro con annesso un centro polifunzionale per attività socioculturali (non ancora accessibile). Dal 2001 un gruppo di associazioni e cooperative, organizzate nella rete Smartez, vi opera con lo scopo di rivalutare l'area a verde e di organizzare manifestazioni culturali. Lungo il Naviglio Martesana che costeggia il parco, corre la pista ciclabile che collega via Melchiorre Gioia con via Padova fino a raggiungere Cassano d'Adda in un percorso che si snoda lungo l'Alzaia per circa 30 Km.

### PARCO ADRIANO

Il parco, dal disegno contemporaneo, sorge nel quartiere di recente costruzione realizzato sull'area un tempo occupata dalla Magneti Marelli ai confini con Sesto San Giovanni. Il grande prato centrale è circondato da zone alberate a formare un sistema di verde "naturale". Il parco è inserito in una grande opera di urbanizzazione che comprende una sistemazione a verde realizzata a scomputo degli oneri di urbanizzazione in più lotti. Il progetto complessivo del quartiere, è stato redatto con particolare attenzione all'organizzazione degli spazi pubblici destinati a offrire un elevato standard per il comfort, la socialità e i servizi, in una logica di integrazione di numerose funzioni (residenze, servizi, uffici, commercio, attività ludiche e per il tempo libero). Per quanto concerne i servizi sono previste scuole per l'infanzia, un centro per anziani, un centro culturale, una residenza universitaria e diverse strutture per il tempo libero. Il Parco Adriano si compenetra perfettamente con il quartiere; sono infatti presenti nella zona residenziale viali alberati con tappezzanti, rotatorie inerbite e all'interno del parco aree giochi, campi sportivi e spazi per la libera fruizione.



52



51

## PARCO DEL TROTTER

Il Comune di Milano non ha ancora rinnovato l'appalto per le manutenzioni ordinarie delle scuole, da quasi un anno è attiva solo una squadra che copre solo le emergenze, laddove si ritengono tali gli sfaceli in cui versano le scuole milanesi.

Come si articola una richiesta di intervento di manutenzione? La segreteria della scuola redige una richiesta scritta che spedisce via fax al numero di un call center, il quale dovrebbe premurarsi di recapitare alle società interessate la domanda di intervento. Parliamo del Parco Trotter, allora, delle scuole presenti in esso e quindi delle inadempienze della nostra amministrazione comunale.

IL TROTTER è un grande parco scolastico dove risiede la "Casa del Sole", scuola dell'infanzia, elementare e media con circa mille alunni; un luogo frequentato da generazioni di cittadini milanesi, nato nel 1922 come "scuola all'aperto", con una sua architettura originalissima e sulla base di avanzatissime idee pedagogiche, divenute modelli a livello europeo. Da allora costituisce uno dei luoghi di eccellenza della scuola milanese e ad esso sono affettivamente legati migliaia di bambini ed ex bambini milanesi.

Gli edifici scolastici ed il parco, sono vincolati dal 1986 dal Ministero Beni Culturali come Complesso Monumentale. E' un posto dove accadono tantissime cose: le attività degli allievi e dei loro insegnanti, i corsi sportivi, le rassegne di teatro per ragazzi e per adulti, i corsi di lingua straniera e i doposcuola popolari. E' un grande universo di socialità che è una cosa rara a vedersi in una città come Milano e soprattutto si trova nella zona molto citata per problemi di degrado, tra Via Padova e Viale Monza.

In questo momento le strutture del Trotter sono allo stremo e tutti noi siamo fortemente preoccupati.

Si configura una situazione ai limiti delle più semplici norme igieniche, quando vediamo i bagni dei padiglioni inutilizzabili per

i più svariati motivi: dalla mancanza dell'illuminazione alle infiltrazioni d'acqua provenienti dal tetto, dalla mancanza di acqua calda che serve, tra l'altro, per la pulizia dei bambini disabili costretti ad essere lavati con l'acqua fredda alle porte rotte, alla rubinetteria non funzionante, fino ad arrivare agli orinatoi difettosi a seguito di rotture, che lasciano cadere l'orina per terra, con il conseguente cattivo odore che pervade il bagno. Sono lettera morta i vari solleciti che la segreteria della scuola ha inviato a più riprese al call center.

Sappiamo che anche molte altre scuole milanesi versano in condizioni analoghe, ma non ci spieghiamo come sia possibile una così grave incuria e disattenzione nei confronti dei bambini e dei lavoratori della scuola. Qualcuno, pochi giorni fa, dichiarava in un programma televisivo, che un sindaco che sia in grado di garantire l'efficienza delle strutture delle sue scuole, ha già guadagnato la possibilità di accedere a un nuovo mandato. Siamo certi che anche la sig.ra Moratti, gradirebbe un secondo mandato, perché non cominciare ad assicurarselo in questo modo?

Fino ad oggi, ci sembra che le sue attenzioni siano state rivolte a ben altri temi, certo molto importanti per la città, ma senza riportare risultati palpabili, almeno fino ad ora. Allora le consigliamo di dedicare parte del suo tempo ai problemi degli edifici scolastici, che non avranno lo stesso peso mediatico dell'Expo, di Linate/Malpensa, dei "buchi" provenienti dai derivati, ma sicuramente soddisferebbero esigenze primarie dei suoi cittadini, che hanno un peso non indifferente.

Ci preme segnalare alcune altre incongruità che toccano il vivo del problema: l'ex convitto, la piscina e la fattoria, edifici storici di questo complesso, sono abbandonati da tempo e si trovano ormai in stato di avanzatissimo degrado.

Il comune di Milano aveva commissionato un piano di riqualifi-

51 Parco ex Trotter. L'ex convitto. Foto.

52 Parco ex Trotter. Edificio scolastico. Foto.



54



53

-cazione al Laboratorio Abita del Politecnico di Milano, costato circa 200 milioni delle vecchie lire, in cui, tra l'altro, si prevedeva di destinare all'ex convitto la scuola media, ora ospitata in padiglioni costruiti negli anni '70 per durare 5 anni. Il progetto chiamato "La città dell'infanzia"- Progetto Abita del Politecnico di Milano", era stato approvato all'unanimità dal Consiglio Comunale nel 2003, ma mai attuato.

Circa 2 anni fa, il FAI, Fondo per l'Ambiente Italia, riconosce il valore storico, architettonico e culturale di questo luogo e, dopo aver fatto rientrare il Parco Trotter e le sue scuole nelle sue Giornate Aperte di Primavera e aver visto la presenza di circa 2500 visitatori estasiati dalla bellezza e dalla storia di questo luogo, decide di presentare un progetto di riqualificazione conservativa al Comune di Milano e si impegna anche nella conservazione futura dell'intera struttura, in linea e in accordo con la scuola e con l'associazione che all'interno del Parco promuove attività in difesa e valorizzazione dello stesso, nell'intento di costruire una Città dell'Infanzia a Milano.

Tutto questo si potrebbe realizzare se il Comune di Milano stanziasse una piccola parte dei Fondi EXPO, dando quindi un connotato di attenzione alle politiche dell'infanzia e non solo a quelle della cementificazione e considerando che sono già a bilancio i fondi specificati di seguito:

1) per la ex- fattoria : 269.000 Euro derivati dagli "oneri di urbanizzazione" che la proprietà dell'edificio in costruzione in via Padova 55 ha già versato nelle casse comunali (delibera n° 53 del 3/4/06 del Consiglio Comunale di Milano).

La scuola ha già in cantiere progetti di uso didattico di questa struttura che ne renderebbero più efficace e accattivante l'intervento formativo anche con la presenza di animali e con la ricostruzione di piccoli cicli biologici, da offrire a tutta la città.

2) per l'ex-Convitto : 8 milioni di euro, dal 2003 inseriti nel bilancio comunale triennale di spesa e mai utilizzati. Ribadiamo

che la ristrutturazione del convitto svolge un ruolo prioritario, in quanto volano della riqualificazione globale, perché in esso troverebbe la sua nuova sede la scuola media Casa del Sole-Rinaldi, liberando le strutture che attualmente le classi occupano, che verrebbero a loro volta utilizzate per servizi rivolti ai bambini non solo del quartiere, ma di tutta la città (biblioteca dei ragazzi, laboratori, centro giovani e anziani).

E' evidente che questi due aspetti, riqualificazione totale e manutenzione, sono per molti versi correlati tra loro, non fosse altro che per la rilevanza cittadina del Parco Trotter, per la sua storia di scuola frequentata dai milanesi provenienti anche da altri quartieri, anche i più lontani, lasciata all'incuria di un'amministrazione cieca e sorda, che non attua politiche legate alla cultura, intesa nel suo senso più ampio, a partire dal decoro degli edifici scolastici, per arrivare alla valorizzazione della sua storia cittadina.

E' interesse di tutti, di coloro che frequentano le scuole del parco, dei cittadini della zona, di tutta la città, che la "Casa del Sole" ritorni ad essere fiore all'occhiello della politica scolastica milanese e nazionale ed il parco Trotter il volano di una migliore qualità della vita per il quartiere Monza – Padova e per i bambini milanesi.

In tutto questo contesto, la piazzola davanti all'ingresso di Via Giacosa è interessata da lavori di riqualificazione, tra cui la costruzione di una fontana, per un preventivo di spesa di circa 1.200.000 euro, che, sinceramente avremmo preferito fossero destinati a ben altri interventi, all'interno del Parco, utili a tutta l'utenza.

Giorgio Perego – Presidente Consiglio di Istituto "Casa del Sole"  
Lella Trapella – Presidente Associazione " La Città del Sole-Amici del Parco Trotter"

53 Parco ex Trotter. La piscina. Foto.

54 Parco ex Trotter. Il solarium. Foto.

## MARTESANA

La ricerca sul naviglio della Martesana condotta da Antonio Iosa pubblicata da MartesanaDue in due puntate.

I navigli di Milano, per la loro importanza storica ed economica, costituiscono uno dei capitoli più interessanti della "civiltà idraulica" nella pianura padana.

Il Naviglio della Martesana, assieme al Naviglio Grande, fu per oltre 400 anni protagonista dello sviluppo economico, commerciale, turistico ed agricolo della città. In un periodo in cui le strade erano poche ed insicure, il mezzo di trasporto più adatto era quello della via acqua, cioè per fiumi e per mare. Il Naviglio della Martesana riceve l'acqua dall'Adda vicino alla località Concesa, percorre 38 chilometri attraverso la campagna e tocca i comuni di Vaprio, Cassano, Inzago, Gorgonzola, Bussero, Cassina de' Pecchi, Cernusco, Vimodrone ed entra in Milano scorrendo all'aperto sino a Cassina de' Pomm (ang. Via M. Gioia) e finisce interrato alla chiusa di San Marco. Il Naviglio era usato sia per la navigazione fluviale nel trasporto di merci, sia per l'agricoltura con l'irrigazione dei campi, sia per procurare forza motrice ai mulini. Milano si avvicinava così ai paesi alpini del Centro - Europa: al Lago Maggiore con il Naviglio Grande, utilizzando le acque del Ticino e al Lago di Como con il Naviglio della Martesana, utilizzando le acque dell'Adda. I barconi, che trasportavano merci e materiali da costruzione a Milano, superavano il dislivello del terreno per mezzo di una "conche", di cui si è già detta la funzione.

La prima conca, detta di Viarenna, entro' in funzione nel 1439 per collegare il Naviglio Grande con il fossato di Milano. Quando non vi transitavano i barconi, l'acqua precipitava rumorosa e spumeggiante sui battenti della chiusa, strumento perfezionato da Leonardo da Vinci che soggiornò a Milano dal 1482 al 1507 alla corte degli Sforza. Il Naviglio della Martesana, ideato da Filippo Maria Visconti e costruito da Francesco Sforza nel 1457, derivava le sue acque dal fiume Adda, in sponda destra, sotto il Castello di Trezzo e, dopo un percorso di circa 19 Km., sfociava

a Milano, mescolandosi con le acque del Seveso, nel bacino detto "il tombone di S. Marco", ove, esisteva un bacino o laghetto da cui aveva origine la fossa interna. Il laghetto servì, per molti anni, come porto d'approdo d'imbarcazioni o barconi che scendevano verso la città carichi di merci cosiddette povere: ghiaia, blocchi di pietra, rotoli di carta da giornale, sale, vettovaglie, marmi, laterizi, concimi ed altro materiale da costruzione. Il ponte di S. Marco, detto anche "ponte delle gabelle" dal nome della località (per quel ponte medioevale che scavalcava il canale in via Montebello) fu uno dei centri portuali più frequentati dai milanesi. Le acque della Martesana, nei primi anni, non entrarono nella fossa interna, ma solo nelle vicinanze di Milano. Fu Lodovico il Moro che, nel 1497, eseguì l'unione della Martesana con la fossa interna.

Il Naviglio della Martesana, canale a forte pendenza, aveva però una sola "conca" verso "Cassina de' Pomm". Tra il 1554 e il 1564 si provvide anche all'inalveamento definitivo della Martesana con un cavo rettilineo tra Cassina de' Pomm e la conca dell'Incoronata, dove l'acqua era immessa in città con un "tombone", detto di San Marco, da non confondersi con l'omonimo laghetto.

L'alzaia della Martesana, congiunta alla Porta Nuova, sostituiva il vecchio tracciato della strada per Monza. Nella fascia del suburbio esterno alla città, lungo la Martesana si ammiravano borghi, cascine, ville, edifici religiosi, giardini, campi, orti e boschi, soprattutto, nel tratto Crescenzago - Cernusco sul Naviglio - Inzago. Le acque del Naviglio svolgevano sia una funzione agricola per l'irrigazione dei campi, sia una funzione commerciale.

Il Naviglio della Martesana fu dapprima chiamato "Naviglio Piccolo", poi prese il nome di "Martesana" dal contado di cui



55 Immagine della Martesana agli inizi del secolo.

faceva parte il territorio che il Naviglio attraversava. Il raggiungimento del Lago di Como era impedito da un tratto dell'Adda, pieno di rapide e di rocce, fino alla costruzione del Naviglio di Paderno. A fianco dei navigli correva una strada detta "alzaia" dalla quale i cavalli o i buoi o anche gli uomini trainavano con una fune le barche contro corrente.

Il Naviglio, lungo circa 39 Km., ha una pendenza di diciotto metri ripartiti sul fondo, ad eccezione di circa due metri superati grazie all'unica conca della Martesana, quella di Cassina de' Pomm, costituita da un complesso di manufatti che elenchiamo:

- portoni di sbarramento con gradini sottostanti che provocavano il rombo della cascata,
- grande e profonda fossa dove i barconi sostavano in attesa del deflusso dell'acqua;
- grandi portoni di legno in due battenti con verricelli di apertura posti ai lati del ponticello;
- ponticello stretto ed arcuato che scavalcava il Naviglio proprio sopra i portoni della seconda chiusa e che portava, con breve tratto di strada sconnessa, giu' a livello dell'acqua;
- immagine sacra raffigurante la Madonna con Bambino dipinta sul muro dirimpetto il ponticello a cui non mancava ne' un lumino, ne' un mazzo di fiori;
- dietro a questo muro: cortile e fabbricato del mulino funzionante con l'acqua del Naviglio;
- dall'altra parte della strada: Osteria della Conca, rustico fabbricato immerso in una macchia di verde con gioco delle bocce e berso';
- risalendo l'alzaia verso l'Albergo: la stradicciola passava in mezzo a due canali, avendo a sinistra il Naviglio e a destra un grosso cavo (circa la meta' del Naviglio) che, uscendo dal Naviglio stesso presso il ponte di ferro, faceva funzionare il mulino;
- conclusa la sua missione, questo naviglietto si ricongiungeva al suo "papa" poco sotto il ponticello della Conca, creando in



57



56

questo slargo, nello slancio dell'entrata, un veemente turbinio di onde.

La seconda localita' suggestiva era appunto la Cassina di Pomm che, allora, non era altro che l'Albergo o l'Osteria della "Cassina de Pomm" raffigurata in innumerevoli dipinti e stampe del Settecento ed Ottocento. La terza suggestiva localita' erano i "Sabbioni", ove stazionavano i barconi che scendevano lenti come una foglia e trasportavano sabbia e ghiaia che venivano scaricati da una gru nello spiazzo in alti mucchi, vicino a due silos cilindrici. I Sabbioni, d'estate, diventavano luoghi di villeggiatura, per la presenza della sabbia, da parte di giovani e adulti nel pomeriggio del sabato e dei ragazzi, per tutta la settimana, che si divertivano per la presenza dei barconi.

La quarta localita' suggestiva era "El Canton Frecc", che in italiano suona "luogo ombroso e fresco" e si trovava sul confine tra Greco e Gorla, ove le donne si inginocchiavano su "el brelin", a filo d'acqua, per lavare i panni (5).

Nel 1805, Napoleone decreto' la costruzione definitiva del Naviglio di Pavia e cosi', dopo sette secoli, fu completato il sistema della navigazione dei navigli milanesi e pavesi. Il sogno dei milanesi si era avverato: il mare si raggiungeva tramite il Naviglio di Pavia e il Po; il lago Maggiore tramite il Naviglio Grande e il Ticino; il Lago di Como tramite il Naviglio della Martesana, il Naviglio di Paderno e l'Adda.

I due principali porti di Milano erano la darsena di Porta Ticinese, per i Navigli ad ovest della metropoli, e il laghetto di San Marco, per il Naviglio della Martesana che si diramava da un lato lungo via Pontaccio, per morire al fossato del Castello Sforzesco (da cio' la denominazione di "Naviglio Morto" ); dall'altro lato, attraversato il "tombun di San Marco", s'immetteva nella fossa interna per raggiungere la darsena di Porta Ticinese. Presso la conca di Cassina de' Pomm erano sorti, favoriti dalle acque che venivano deviate in canali, due mulini uno per la macina del grano e uno per il granoturco. Il popolo li chiamava

56 Immagine della Martesana ai giorni d'oggi. Foto.

57 Immagine della Martesana ai giorni d'oggi. Foto.

rispettivamente "il mulino bianco" e " il mulino giallo" Fu, poi, costruito un terzo mulino, detto "mulino nuovo". L'attuale via Edolo si chiamava infatti via Tre Mulini.

Nel 1800 si avviò anche lungo la Martesana un regolare trasporto di passeggeri, mediante le barche - corriere. Mentre sul Naviglio Grande era molto noto il "barchett de Boffalora", sul Naviglio della Martesana era noto il "barchett de' Vaver". Nella seconda metà dell'Ottocento il sistema dei trasporti fluviali decadde sia per la lentezza dei viaggi (3 Km. all'ora), sia per la concorrenza delle ferrovie e delle linee tranviarie che soppiantarono la navigazione fluviale interna ed esterna alla città. La Martesana rimase attiva per tutto l'Ottocento come via di trasporto sia con un regolare servizio passeggeri, sia con un intenso traffico commerciale. I barconi portavano a Milano grano, frutta, prodotti caseari, bestiame, legname, sabbia e ghiaia ed altri materiali da costruzione. Alla fine dell'Ottocento entrò in crisi la fossa interna perché ant igienica e di ostacolo al traffico. Giunse, poi, l'era delle automobili e degli autocarri per il trasporto di persone e merci. I navigli entrarono in abbandono; le loro acque furono utilizzate dalle industrie che li inquinarono. La fossa interna venne coperta tra il 1929 e il 1930, durante il periodo fascista. Decaddero lentamente tutti gli altri navigli. Gli ultimi ad andare in crisi furono quelli della Martesana e il Naviglio Grande (6). Fin verso la metà del Novecento, come tutte le manifestazioni della natura, il Naviglio della Martesana esercitava sulla popolazione rurale diversi timori che, attraverso le generazioni successive, sono arrivati sino a noi... "El Navili della Martesana, ne moeur sett alla settimana". La sua acqua scorreva, infatti, verde e lenta come un olio, a pochi centimetri dalla sponda e diventava nera o color pece di notte, alle fioche luci dei lampioni, pronta a ghemire colui che si fosse imprudentemente avvicinato troppo alle sponde. Di notte risuonava il rumore della cascata di Cassina de' Pomm e il lento girare delle ruote dei mulini con il sordo turbinio dell'acqua faceva sì che la



59



58

gente faticasse a tenere con il Naviglio un rapporto disinvolto e giocoso. Gli abitanti di Cassina de' Pomm, sino a quelli delle vie del Progresso ed Edolo, si consideravano "lagunari", gente cioè che viveva sull'acqua. Scrive Gianni Banfi nel suo volume "Greco ieri ... Quasi tutte le famiglie tenevano in casa el quadraa, ovvero la rete da pesca di un metro per uno e, per i bambini, el quadretell, più piccolo, pronti tutti a gettarsi in acqua nei momenti opportuni. Nei giorni della succia, cioè quando il Naviglio veniva svuota

Agli inizi degli anni '60 il Naviglio della Martesana scorreva ancora a cielo aperto lungo via M. Gioia e fu prima coperto sino al n. 191, poi sino a Cascina dei Pomi. Qui sorge un ponte, detto di "Leonardo", ch'è ormai privo di significato, essendo stato coperto il Naviglio, ma che ricorda uno storico avvenimento: permise a Renzo Tramaglino, protagonista dei "Promessi Sposi", di attraversare il canale durante la fuga da Milano. Il protagonista del romanzo, infatti, fece il primo itinerario da Monza a Milano l'11 - 12 Novembre 1628, percorrendo l'antica postale per Monza e, passato Sesto San Giovanni, giunse al confine di Greco ove incontro' la Martesana, superando il ponte che collegava alla città, per dirigersi verso i Bastioni di Porta Nuova e Porta Orientale. Il secondo viaggio di Renzo avvenne a fine Agosto del 1630: "verso sera, arriva a Greco... All'alba s'incammino' per viottole... Venne a sbucare sotto le mura di Milano tra Porta Orientale e Porta Nuova", (cioè fra le attuali Porta Venezia e piazza Principessa Clotilde).

La Martesana, a Cassina de' Pomm, svolta a destra e scorre all'aria aperta lungo i prati e le vecchie case di Greco e di Gorla. Lungo il letto del fiume si vedono ormai galleggiare barattoli, cassette, copertoni, materassi, depositi di plastica e di fango ed altri rifiuti solidi urbani che emanano cattivo odore. Dal 1977 lo Stato ha consegnato alla Regione la gestione e la salvaguardia del Naviglio della Martesana e nel 1980 è stato avanzato un primo progetto urbanistico (puramente cartaceo) per riscoprire,

58 Immagine della Martesana. Foto.

59 Case lungo la Martesana. Foto.

recuperare e valorizzare il Naviglio della Martesana. Dal 1983 il Naviglio e' stato consegnato dalla Regione al Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi, al quale compete la gestione delle acque in tutta la zona che va dal canale artificiale Villoresi, che collega l'Adda con il Ticino, fino al Po. Il Consorzio di Bonifica regola il flusso dell'acqua attraverso una canalizzazione irrigua per l'agricoltura che si estende per ben 250 chilometri.

La prima fonte di sporcizia che inquina il Naviglio proviene dalle Trobbie, che sono tre torrenti che scendono dalla Brianza verso Melzo e, a Villa Fornaci, passano sotto il Martesana. Quando piove e i torrenti sono in piena gonfiandosi paurosamente, occorre evitare possibili allagamenti. Il Genio Civile, a fronte di tale pericolo, ha escogitato un meccanismo idraulico che consente di immettere le acque dei torrenti in piena nella Martesana e con l'acqua viene immessa una grande quantita' di fango e di rifiuti inquinanti. La seconda fonte di inquinamento e' costituita dagli agricoltori e dalle industrie che usano l'acqua per il raffreddamento dei loro impianti. La terza fonte inquinante riguarda direttamente Milano ove i rifiuti vengono gettati nel Naviglio da abitanti senza scupolo. Balza, perico', evidente il problema della sporcizia del Naviglio e della necessita' della sua pulizia. Il Consorzio di Bonifica considera un investimento a fondo perduto la pulizia, per cui si limita ad affettuarla ogni dieci anni. Per risolvere tale problema bisogna ricorrere ai volontari di Legambiente, del Comitato di quartiere Crescenzago, di Gorla Domani e delle Guardie ecologiche che, periodicamente, ripuliscono le sponde. L'Amsa fornisce sacchi, guanti e ramazze ed ad ogni intervento di raccolta rifiuti, nel solo tratto milanese, vengono raccolti 5 camioncini di spazzatura.

Il futuro del Naviglio della Martesana prevede una migliore rivalutazione sia della sua memoria storica, sia del suo ambiente naturale per destinarlo a scopi sociali e turistici: sport, tempo libero, turismo per conoscere ville, parchi e giardini, centri storici che sorgono, tuttora, lungo le sue caratteristiche sponde.



61



60

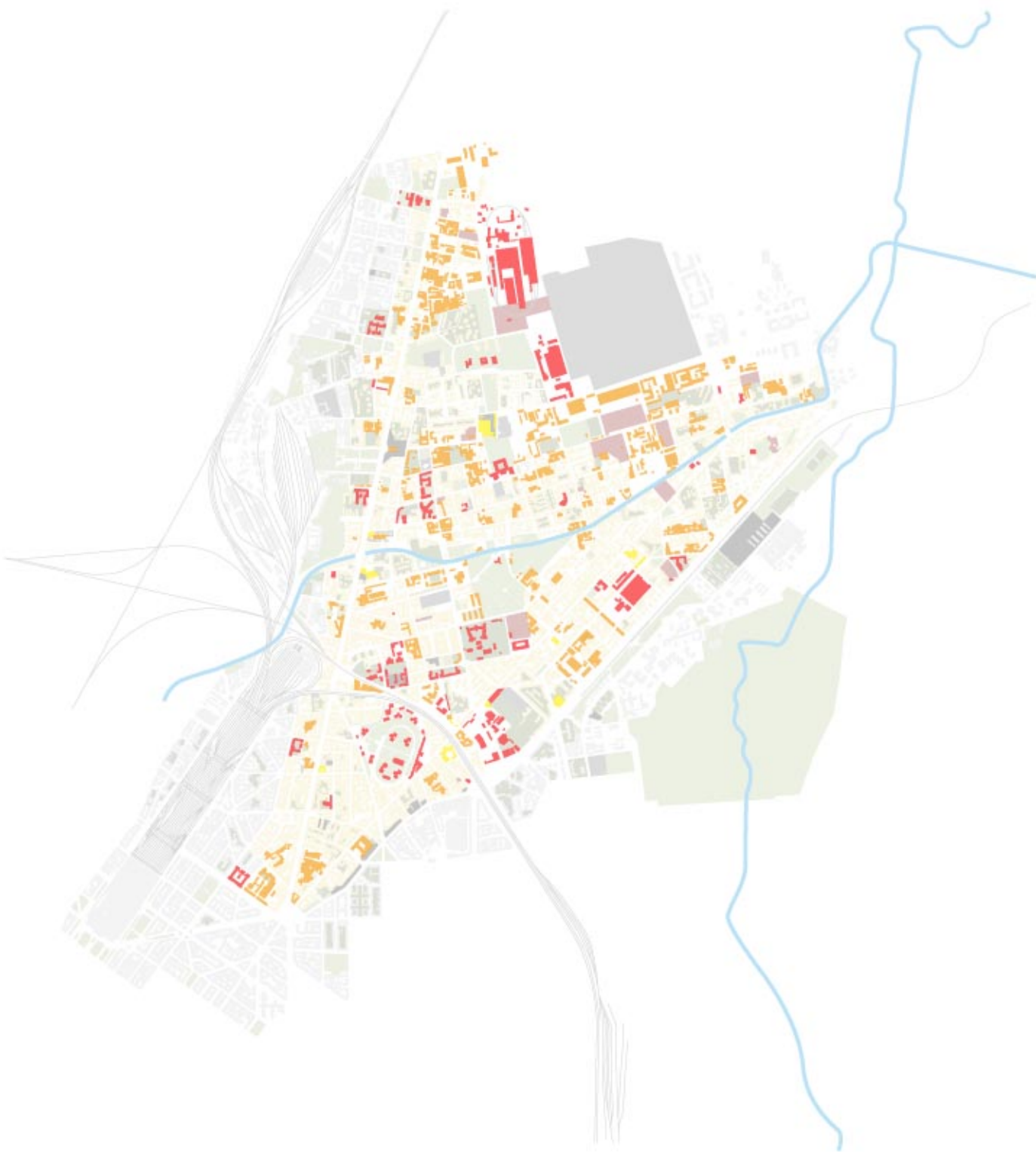
Negli anni '90 l'idea di far rivivere il Naviglio della Martesana si e' concretizzata con l'inaugurazione di una pista ciclopedonale lungo il tratto che, partendo da Cassina de' Pomm raggiunge Gorla, Precotto, Crescenzago. Nel 1993 e' stato chiesto alla Regione il vincolo ambientale lungo tutto l'asse del contado della Martesana. Nel 1997 il Naviglio ha compiuto 500 anni di vita e la Provincia di Milano ha gia' stanziato i fondi per una pista ciclabile da via Idro in Milano sino a Gorgonzola. Il 17 Maggio del 1998 si e' ripetuta la "Biciclettata" di primavera organizzata da Legambiente per rilanciare questo storico corso d'acqua. Oggi e' impossibile ripristinare la navigazione fluviale d'un tempo, ma esiste "il progetto parco della Martesana" che costituisce un' intelligente risposta per restituire all'uomo della metropoli lombarda il fascino e lo splendore di questo caratteristico Naviglio.

60 Immagine della Martesana sotto ai ponti della ferrovia. Foto.

61 Immagine della Martesana sotto ai ponti della ferrovia. Foto.

# AB

ATTIVITA'



RESIDENZIALE



PRODUZIONE



SERVIZI COMUNALI



COMMERCIALE



VERDE



CANTIERI VUOTI URBANI



## PERIFERIA INDUSTRIALE

L'espansione del capoluogo costituisce la "premessa per formulare proposte di pianificazione", prevalentemente improntate ad un fallace e contraddittorio urbanesimo (Augustoni e Rozza, 2005). Così, "con l'annessione nel 1918 del Comune di Turro, il territorio esterno alla cintura ferroviaria diventa area d'espansione della città. È un'edilizia minore che per prima si rapporta ai grandi viali in corrispondenza degli accessi per Turro ... negando contemporaneamente la possibilità di fare leva sui nuclei storici. Un insieme di strade di lottizzazione viene a coprire l'intero territorio acquisito all'espansione, secondo un disegno che nella sua frammentarietà e astrattezza risolve isolatamente le due parti a nord e a sud di via Padova, senza integrarsi nella struttura reale del luogo o nei tessuti di recente definizione" (Cisliaghi e Pellegrini, 1986).

Nei primi due decenni del secolo, i settori in analisi assistono alla formazione di un tessuto politico, associativo e cooperativo – analogo a quello di altri quartieri popolari, come la Bovisa – che sarà in parte soppresso e in parte "addomesticato" con l'avvento del regime, per poi risorgere nel dopoguerra. Esistono ancora, o sono sopravvissuti fino ad un periodo relativamente recente, diverse strutture, cooperative o circoli (legati anche alle Acli o all'Arci).

Gli anni venti e trenta, a dispetto del programmatico antiurbanesimo del regime, assistono fondamentalmente alla metamorfosi di questo settore, ormai periferia milanese, in territorio d'insediamento operaio ed industriale, in virtù di un'intensa attività edilizia e dell'insediamento di una grande quantità di nuove imprese industriali ed artigiane.

La zona continua a costituire polo di attrazione per la manodopera immigrata. La consistenza dei flussi migratori non manca di presentare i propri risvolti problematici con riferimento al problema dell'alloggio: negli anni '50 in zona Precotto sorgono le coree, tra la via Apelle e la via Val Gardena.

Alla fine degli anni '60, il tessuto sociale della zona sembra

essere costituito da tre gruppi di popolazione, "i quali non si integrano tra loro e mantengono, anche dal punto di vista dello spazio fisico occupato, ben nette separazioni". Il primo gruppo, più esiguo dal punto di vista numerico, è costituito dalla popolazione autoctona, per lo più artigiani o piccoli commercianti. Questa prima componente, che occupa gli spazi più vicini ai baricentri degli antichi borghi, "si sente in qualche modo padrona di casa e depositaria della tradizione". Un secondo gruppo è costituito dagli immigrati meridionali degli anni '50 e '60: "questo gruppo, caratterizzato a differenza del primo da scarsi legami culturali col passato ... è composto essenzialmente da operai, lavoratrici domestiche, ambulanti ecc." (Iosa, 1968).

Segue la terza componente della popolazione, l'ultima in ordine cronologico ma certo non più in termini numerici, la cui presenza già ai tempi sancisce una relativa tendenza ad una divaricazione sociale interna alla zona: si tratta di spezzoni di "una classe media, di tipo comune a molta periferia urbana", che si sono "allocati in zona molto recentemente, soprattutto in relazione alla costruzione della MM in viale Monza" ed occupano "prevalentemente le nuove residenze multipiano costruite in adiacenza al viale stesso o nelle zone interne" (Iosa, 1968).

Ci troviamo, quindi, in una zona collegata al centro della prima linea metropolitana, ormai da una decina d'anni, in una Milano nella quale la carenza dei trasporti costituisce una delle principali poste in gioco delle lotte urbane che montano dalle periferie. Anche sul piano dei servizi pubblici le carenze non sembrano mancare. È il caso dei servizi scolastici: alla forte carenza di scuole materne si accompagna un difetto di almeno dieci aule per le elementari e l'obbligo per l'unica scuola media inferiore (quella di via Demostene) di ricorrere alle strutture di un edificio adibito ad opere parrocchiali.

## VIA PADOVA

La zona di viale Padova rappresenta una delle aree di Milano maggiormente coinvolte dal fenomeno dell'insediamento degli immigrati. Degrado e marginalizzazione convivono con riqualificazione ed integrazione. La presenza immigrata riveste all'interno dell'area una posizione di rilievo: gli immigrati alimentano il cospicuo mercato degli affitti pur - a causa della loro relativa adattabilità - disincentivando le politiche di ristrutturazione del patrimonio edilizio; si viene così a creare una sorta di legame tra degrado e presenza d'immigrati. Anche la fruizione degli spazi pubblici di quartiere da parte degli immigrati (che avviene spesso in maniera "eccessivamente visibile" secondo gli autoctoni) va letta piuttosto come adattamento alle esigenze quotidiane, piuttosto che come vera e propria diversità culturale. Le problematiche relative alla convivenza nella zona di viale Padova vanno lette nell'ottica relativa alle caratteristiche del contesto piuttosto che dipendenti dall'interazione tra diverse culture. Via Padova è un caso significativo della realtà cittadina in termini di repentina trasformazione multi-etnica e rappresenta un caso di studio emblematico per analizzare le dinamiche sociali di convivenza ed integrazione culturale.

Via Padova è stata finora per molti un territorio di sfruttamento: da parte di diversi giornali che se ne sono serviti per farne articoli di denuncia di degrado e di disagio sociale determinato dalla presenza degli immigrati; da parte delle forze politiche che attualmente sono al governo della Città e del Consiglio di Zona che hanno evidenziato soprattutto l'esigenza di interventi di polizia e di controllo, fomentando la paura per il diverso e lo scontro di civiltà, trascurando invece la messa in atto di progetti di risanamento e di riqualificazione complessiva del territorio. E così tutti i problemi sociali sono rimasti aperti. Inesistente è stata la valorizzazione delle tante risorse pubbliche e private presenti.

Obiettivo della ricerca sarà dunque quello di compiere un'attenta analisi del territorio al fine di comprenderne le dinamiche

socio-culturali che insistono nella zona e di sviluppare conoscenze e proposte riguardanti l'arteria più lunga e più etnica della nostra città. Nell'indagine sulle attività commerciali che prospettano su via Padova sono state seguite alcune modalità operative. E' stata percorsa tutta via Padova in tre mattinate, quaderno degli appunti alla mano, verificando e annotando gli esercizi commerciali prospicienti la via, la qualità degli aspetti considerati, entrando nei cortili là dove il portone era aperto, chiedendo in molti casi di poter entrare, interloquendo spesso con custodi o inquilini. Le osservazioni che ne sono scaturite e che sono formulate a piè di tabella e nel commento finale trovano riscontro documentale nelle tabelle redatte al termine dell'indagine. Esse costituiscono primi elementi di analisi della realtà commerciale che si svolge nella via. Si tratta di elementi di carattere quantitativo, mancano elementi di tipo qualitativo.

I dati dell'analisi sono riferiti ai quattro tratti in cui ho suddiviso la via. Tratti che si caratterizzano per un'equivalente quantità di edifici e per alcuni confini geomorfologici.

- Il primo si distingue per una serie omogenea di edifici, di non più di 4/5 piani (tranne il numero 56), e perché è racchiuso dalla piazza Loreto e dai ponti della ferrovia;

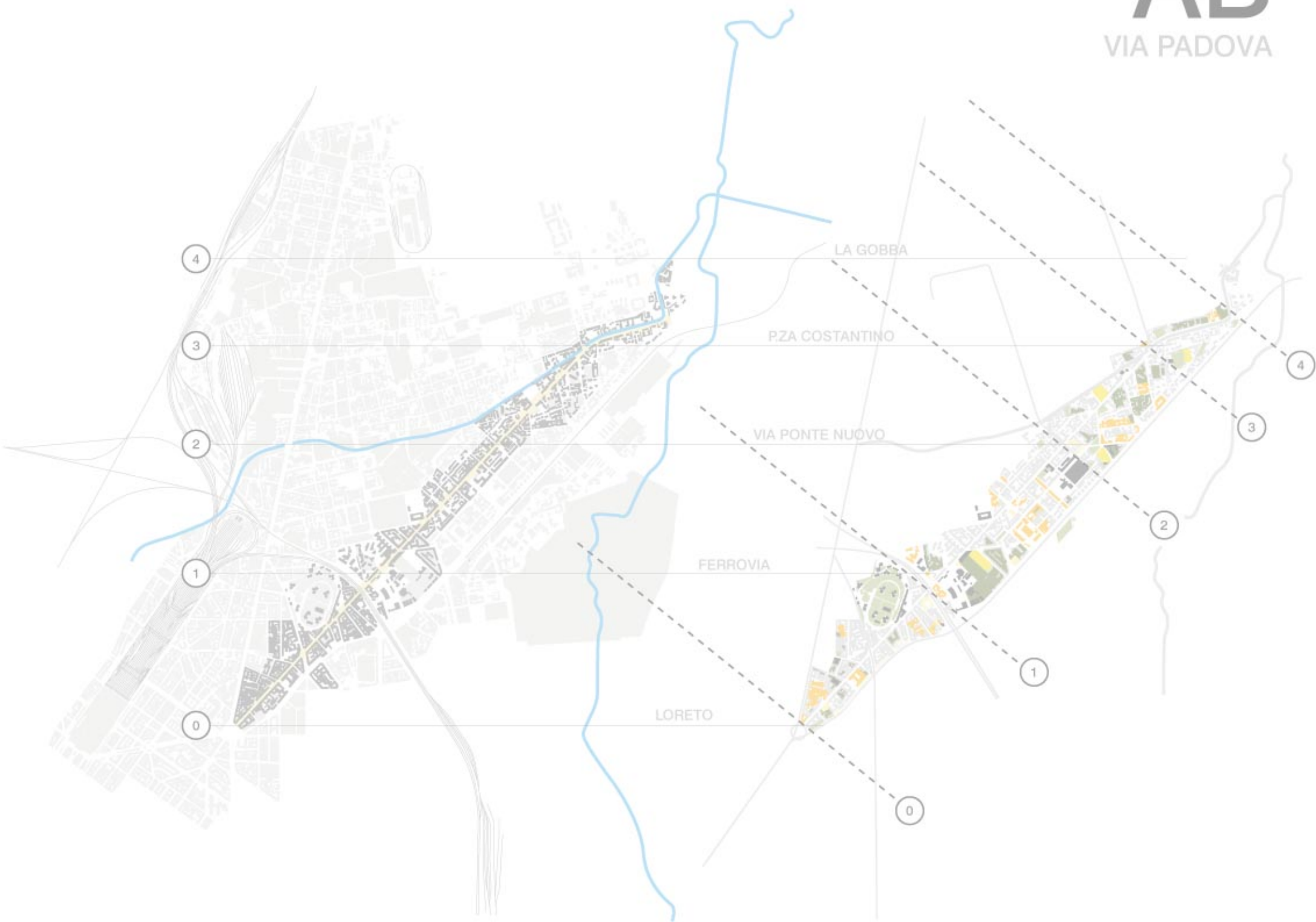
- il secondo, che si caratterizza per un succedersi differenziato di case, ora basse ora più elevate, con abitazioni più recenti che si incastrano in altre più vecchie, arriva fino a via Ponte Nuovo;

- il terzo vede l'alternarsi di abitazioni recenti a vecchie villette che caratterizzavano il vecchio borgo di Crescenzago fino a Piazza Costantino dove la Martesana torna ad affiancare la via;

- l'ultimo rappresenta quasi un'appendice ed è costituito per gran parte dal solo lato destro, in quanto quello sinistro (che non è stato preso in considerazione), è occupato dalla Martesana che è sua volta fiancheggiata da villette ubicate lungo la via privata Amalfi; esso termina a La Gobba, dopo aver superato sulla sinistra un gruppo di edifici.

# AB

VIA PADOVA



# AB

## TRATTO 1

TROTTER

SCUOLA DI INFANZIA materna v. giacosa 44

SCUOLA ELEMENTARE media v. giacosa 46

MERCATO v. Clitumno

7 PONTE DELLA FERROVIA

ISTITUTO per servizi sociali Giovanni XXIII

MERCATO rionale v. marco aurelio

SEDE TESTATA GIORNALISTICA Martesana 2

ACCADEMIA della chitarra classica v. Degni

ACCADEMIA dei biliardo

FONDAZIONE mantovani

MERCATO v. Padova 22

ISTITUTO civico professionale per l'industria e l'artigianato  
ISTITUTO civico professionale per i servizi commerciali e turistici

- EDUCAZIONE
- MERCATI
- ASSOCIAZIONI
- AMBIENTI PARTICOLARI
- PISTA CICLABILE

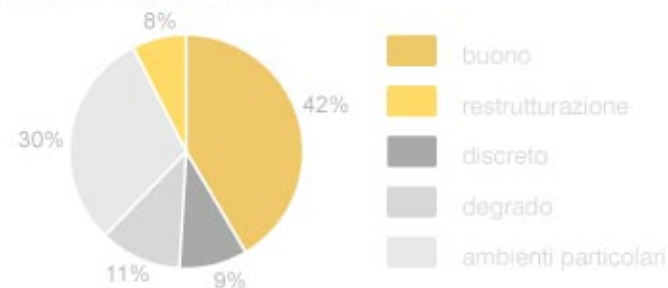


0 LORETO

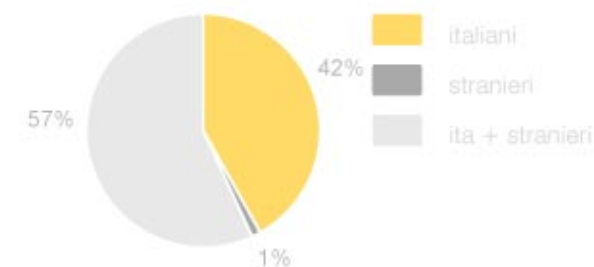


RAPPORTO TRA ITALIANI E STRANIERI

RILIEVO CONDIZIONE EDIFICI



GESTIONE ATTIVITA'



## ASL

COMITATO salute e territorio co.sa.te.

## ACLI

ISTITUTO prof.le odontotecnico Casati

SANTA Marta

ASSOCIAZIONE culturale Durchblick

ISTITUTO prez.mo sangue

- EDUCAZIONE
- MERCATI
- ASSOCIAZIONI
- AMBIENTI PARTICOLARI

--- PISTA CICLABILE

RAPPORTO TRA ITALIANI E STRANIERI



VIA PONTE NUOVO

ARCINOVA company club

LICEO artistico statale v. Prinetti 47

## CASA DELLA CULTURA ISLAMICA

ARCIRAGAZZI "Il Cerchio"

SCUOLA infanzia - materna v. Rovetta 1

MERCATO v. Padova

SCUOLA elementare v. Russo 27

CENTRO multifunzionale

SCUOLA infanzia - materna v. Russo 20

SCUOLA media v. Pontano 43

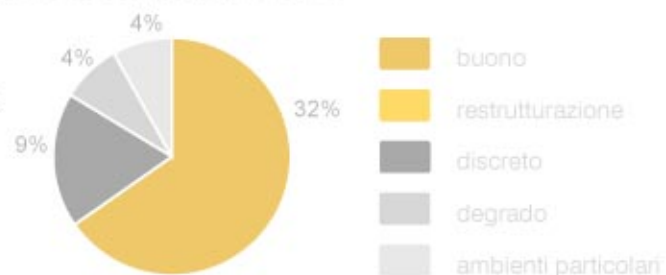
ASSOCIAZIONE culturale e musica Bernstein

ACI

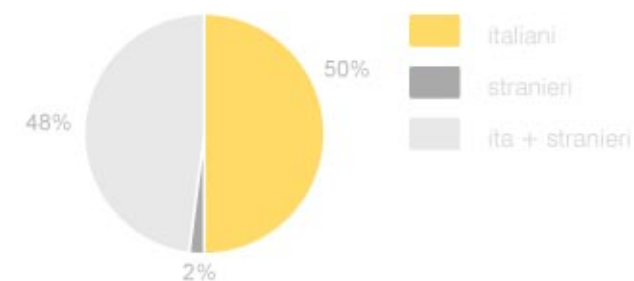
## CIRCOLO BOCCIOFILA

MERCATO rionale v. Cambini

## RILIEVO CONDIZIONE EDIFICI



## GESTIONE ATTIVITA'



7 PONTE DELLA FERROVIA

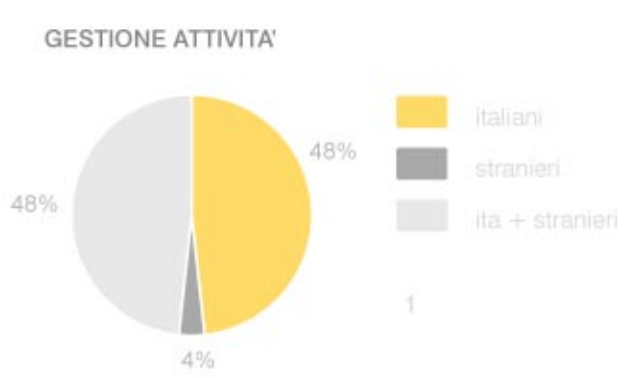
via padova

via padova

- EDUCAZIONE
- MERCATI
- ASSOCIAZIONI
- AMBIENTI PARTICOLARI
- PISTA CICLABILE



VIA PONTE NUOVO 2



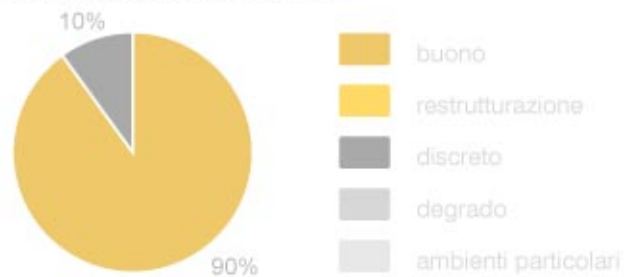
- EDUCAZIONE
- MERCATI
- ASSOCIAZIONI
- AMBIENTI PARTICOLARI
- PISTA CICLABILE



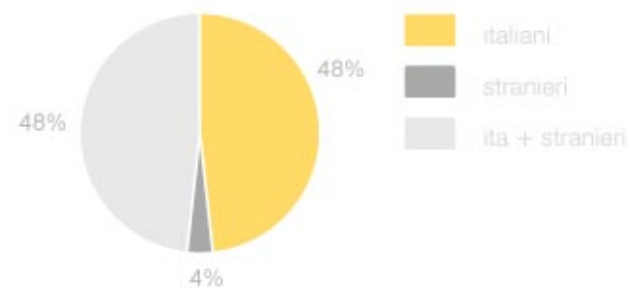
RAPPORTO TRA ITALIANI E STRANIERI



RILIEVO CONDIZIONE EDIFICI



GESTIONE ATTIVITA'



## CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

I dati sopra tabulati ci permettono di affermare che via Padova costituisce una grande risorsa per la città, una finestra aperta sul mondo, un'area della globalizzazione.

Aspetti urbanistici:

Gli edifici che prospettano sulla via testimoniano da un lato una storia antica e complessa (agricola, operaia, residenziale) e dall'altro un futuro ormai presente. Per questo la sua urbanistica è così disomogenea.

Nel primo tratto, fino ai ponti della ferrovia, prevalgono edifici di quattro o cinque piani, solidi e squadrati, anche se a volte malandati. Dopo i ponti si presenta un'altra Via Padova: vi si alternano edifici recenti ad antiche villette a due piani, case con pretese signorili e caseggiati popolari, ingressi curati e protetti accanto a portoni aperti e androni trascurati.

Verso la fine della via le ultime testimonianze della Crescenazago rurale di un tempo.

La realtà commerciale:

Via Padova è un polo economico di grande importanza, una grande risorsa commerciale per il quartiere e per la città.

Ben 436 sono le attività commerciali che si sviluppano lungo la via: 337 gestite da italiani e 101 da immigrati.

Il primo tratto, che arriva fino ai ponti della ferrovia, comprende 160 esercizi; propone attività che non si rivolgono solo alle popolazioni residenti, garantendo la fornitura di beni e servizi necessari per la sopravvivenza, ma con le sue banche, i suoi ristoranti, i suoi servizi di comunicazione internazionale e di trasferimento di risorse finanziarie, si indirizzano verso la città tutta, di milanesi e di immigrati.

Dopo i ponti, le attività gestite dagli immigrati si fanno meno numerose e si rivolgono prevalentemente alle popolazioni immigrate ivi residenti con esercizi quali: market, macellerie, kebab, parrucchieri.

La ricerca evidenzia che non esiste una colonizzazione commerciale straniera.

Nel primo tratto abbiamo 103 attività gestite da italiani e 57 gestite da stranieri ( le attività gestite dagli immigrati rappresentano quasi la metà delle attività gestite dagli immigrati in tutta via Padova);

nel secondo tratto, 123 sono le attività italiane e 25 quelle straniere;

nel terzo tratto 97 attività sono italiane e 19 straniere;

nell'ultimo tratto ci sono solo 14 attività italiane.

Il rapporto medio è di una attività straniera ogni 3 italiane.

Gli italiani gestiscono completamente le banche, i servizi che offrono mutui e finanziamenti, le aziende, i panifici e le pasticcerie, le agenzie immobiliari, i negozi di arredamento e di ferramenta, le tintorie, le tabaccherie, le farmacie, le officine meccaniche, le stazioni di rifornimento della benzina, le gelaterie; in prevalenza bar, i negozi di frutta, agenzie turistiche.

Gli immigrati gestiscono soprattutto piccoli market, kebab, macellerie, phone center, money transfert, la manutenzione dei cellulari e la vendita di componenti dei computer.

Sono ben rappresentati nei negozi di abbigliamento e di parrucchiere, nei ristoranti e nei bar.

Tutte le attività più specialistiche e artigianali (calzolai, edilizia, idraulici, cornici...) sono in mano agli italiani.

Come risulta, le uniche attività gestite da immigrati, espressamente rivolte ad un'utenza non etnica, sono le quelle gestite prevalentemente da cinesi: abbigliamento e calzature, cellulari e computer, parrucchieri, ristoranti.

Facendo un raffronto con i dati riportati da diversi articoli di



giornale in questi anni ( fonte Camera del Commercio) si constata una certa stabilità del numero di esercizi gestiti dagli immigrati: restano sempre al di sotto del centinaio.

Riferendoci ai dati riportati, ad esempio, dalla ricerca di Serena Previ sembra, però, di assistere ad un progressivo incremento dei negozi gestiti da cinesi con una consistente contrazione dei negozi gestiti da africani e da sudamericani.

I cinesi ormai rappresentano più del 50% delle attività gestite da immigrati nella via.

Sono diminuite le attività di ristorazione e distribuzione dei generi alimentari, di comunicazione con i paesi di origine ( i phone center sono passati da 35 a 11 unità), le agenzie turistiche e immobiliari (attività prima prevalentemente gestite da africani e sudamericani), mentre sono aumentati i negozi di parrucchiere, di manutenzione e di vendita dei cellulari e i negozi di abbigliamento, tutte attività gestite da cinesi.

E' cambiata inoltre la tipologia delle attività gestite dalle diverse popolazioni: segno di un progressivo radicamento produttivo della comunità cinese e di un adeguamento dei costumi alimentari di molti immigrati ai prodotti italiani.

I dati ci dicono che Via Padova costituisce una grande e purtroppo inesplorata risorsa per la città e il quartiere; un habitat particolare in tutta Milano, un caso unico di convivenza di popolazioni diverse che vi abitano, vi lavorano e si relazionano. Sono state le sue caratteristiche storiche, sociali, economiche ed urbane a favorirne una configurazione così ricca di presenze culturali.

Via Padova è un paese, una cittadina, una periferia, una città della globalizzazione.

Rappresenta quindi per Milano un luogo che, prefigurando il futuro, potrebbe essere assunto come un possibile modello di convivenza e di integrazione economica, sociale e culturale.

La diversità intesa come risorsa e nuovo patrimonio culturale.

Purtroppo niente di tutto questo è presente nelle preoccupazioni e nei progetti, che non esistono, dell'autorità comunale.

E' una risorsa utilizzata soprattutto da alcune forze politiche e uomini della Destra, dalla Lega in particolare, per promuovere paura e rivendicazione identitaria.

Telecamere, pattuglie di militari che passeggiano lungo la via, volantini di protesta in occasione di qualche elezione, qualche assemblea, ma della qualità vera della vita il Comune non se ne occupa.

La via arriva sulle pagine dei giornali solo per alcuni, limitati elementi di degrado abitativo e sociale. Gli articoli dei giornali riportano titoli atti a suscitare emozioni e paure; i loro dati sono spesso imprecisi, non scendono mai in profondità.

Eppure è un territorio privo di centri culturali, di spazi pubblici di incontro. E' assente una politica di sostegno ai contesti abitativi e alle situazioni di disagio, di promozione di corsi di lingua per l'integrazione. Tutto questo è lasciato alla libera disponibilità di associazioni e di istituzioni religiose.

Purtroppo il sociale ormai è stato delegato al privato e i diritti sono diventati opzioni caritatevoli. Al pubblico, in questo caso al Comune di Milano, la gestione fobica della presenza del diverso.

## ISTRUZIONE

Nell'anno scolastico 2007/8, gli alunni stranieri che hanno frequentato le scuole italiane sono stati 574.133:

il 6,7% nella scuola dell'infanzia, il 7,7% nella scuola primaria, il 7,3% nella scuola secondaria di 1° grado, il 4,3% nella scuola di secondo grado.

Il 71% degli alunni stranieri nella scuola infanzia è nato in Italia; 12.000 stranieri hanno sostenuto l'esame di maturità.

A Milano erano 48.331, il 9,4%; a Brescia 20.135, l' 11,5%.

Nella nostra zona, l'anno scorso, erano il 23,4 % nelle scuole dell'infanzia (il 30,8 % in quelle pubbliche), il 23,5% nelle scuole primarie ( il 29,2% nelle pubbliche), il 20,3% in quelle secondarie di primo grado ( il 28,6% nelle pubbliche).

In più occasioni, anche nella Commissione "Diritto allo studio" del Consiglio di Zona, è stata segnalata la situazione e soprattutto il fatto che molti genitori cominciano a disertare alcune scuole di appartenenza, per iscrivere i loro figli in altre considerate di élite.

Sono diffuse le chiacchiere sulle pratiche di certe scuole che, in nome dell'autonomia scolastica e della "sana competizione tra le scuole", fanno campagne per sottrarre alunni bravi alle altre scuole, orientando altrove, con motivazioni didattiche, quali "là, può trovare competenze e progetti più adatti per il suo bambino", gli alunni ritenuti meno capaci. Non importa che gli insegnanti siano capaci, che la progettazione didattica sia accurata, che sia dimostrato che la compresenza delle diversità può costituire un potenziale incremento delle competenze cognitive e relazionali, che gli studi sui livelli di apprendimento dimostrino che la presenza o meno di immigrati non incide affatto sul rendimento di una classe.

Si tratta di paure irrazionali, dicono. E allora si richiedono le classi ponte, anche se i bambini appena arrivati costituiscono solo il 10% ( 2 su 20) e gli altri sono italofoni; classi per soli italiani; lo spostamento degli alunni immigrati in altri istituti.

Perché in Svezia e Norvegia confrontarsi con bambini che

parlano un'altra lingua è un volano fortissimo per la crescita culturale e, da noi, motivo di fuga e di protesta? Sta succedendo anche nella nostra zona. Alcune scuole stanno diventando scuole per stranieri e per i figli delle famiglie che non hanno la possibilità di spostarsi; si perdono così classi e quindi insegnanti, la continuità didattica, le risorse professionali.

Si innesca un circolo vizioso che potrebbe essere difficile poi arrestare.

Per bloccare il fenomeno servono le 4 scuole polo designate dal Provveditorato agli Studi? Cosa dovranno fare? Che poteri avranno? Nel caso della Zona 2, gli alunni stranieri dovranno essere trasferiti in scuole fuori del territorio? Ed è giusto obbligarli?

Credo che i Dirigenti della zona, unitamente al Consiglio di Zona, debbano invece farsi carico di governare il fenomeno nella sua complessità; debbano essere destinati fondi per una massiccia campagna di insegnamento dell'italiano per le mamme e per sostenere progetti di condivisione partecipata dei genitori, per mettere a disposizione mediatori culturali e linguistici.

Tutte le scuole del territorio devono diventare capaci di accogliere e di attuare una didattica dell'eccellenza per tutti.

Si faccia poi un appello agli insegnanti più capaci, perché scelgano le scuole che intendono diventare modelli di integrazione culturale, riconoscendo loro stipendi più alti e una carriera più riconosciuta.

Di tempo non ne abbiamo più molto. Si tratta di un'urgenza educativa, assolutamente necessaria per fondare nel tempo vera sicurezza e legalità condivisa.

## CASCINE IN ZONA 2

Legambiente Milano, in collaborazione con il Consiglio di Zona 2, ha esposto dal 9 al 16 di Gennaio 2004 i risultati di una ricerca storica su alcuni edifici siti nella zona, accompagnati da un'ampia documentazione fotografica e cartografica.

Conoscere il vissuto del luogo in cui viviamo è il fondamento di un atteggiamento rispettoso e "amorevole". La città di Milano, che oggi vediamo come una realtà metropolitana e industrializzata, è sorta su uno dei territori più fertili d'Europa, diligentemente utilizzato sin dall'epoca preromana. Fino all'inizio del XIX secolo l'economia del territorio milanese era basata esclusivamente sull'attività agricola; in questo contesto nasce e si sviluppa la tipologia dell' cascina, come forma di architettura "spontanea" che deriva dal desiderio e dal tentativo di sfruttare al meglio le risorse locali e di interpretare profondamente i bisogni e le esigenze del territorio e dei suoi abitanti.

Espressione tipica della cultura contadina, rappresenta l'emblema delle capacità dell'uomo di modificare l'ambiente secondo le sue esigenze comportando un impatto minimo.

I primi insediamenti rurali, le cosiddette Villae rusticae, risalgono al periodo di dominazione romana ed erano sostanzialmente grandi aziende agricole schiavistiche. Gli edifici abbracciavano una corte chiusa e porticata, creando un complesso quadrato non del tutto dissimile dalle forme rurali più attuali.

Trascorsi alcuni secoli di regressione (dal V al X secolo) in ambito agricolo, dopo il X secolo furono principalmente i monaci Umiliati e Cistercensi a dare un nuovo input all'attività agricola e alla costituzione di una nuova tipologia di insediamento agricolo; nelle aree ricche di terreni irrigui ebbero larga diffusione le fondazioni abbaziali. Gli Enti ecclesiastici investirono anche in proprietà fondiarie e per poter utilizzare adeguatamente le risorse finirono con l'edificare efficienti aziende agricole.

Se già nel XIII secolo gli insediamenti rurali apparivano come

come agglomerati di edifici ad uso abitativo e rustici, solo sul finire del XIV secolo fece la sua comparsa la tipologia della cascina lombarda nei suoi caratteri essenziali.

La prima registrazione scritta nota del termine cascina risale al XII secolo ma deriva presumibilmente dalla lingua latina medievale. Si tratterebbe di un vocabolo originario dell'Italia settentrionale, nato come cassina e derivato dal volgare capsia, variazione del latino capsus, ossia recinto o steccato per contenere animali. Sembra comunque altrettanto plausibile una connessione con caseus, cacio, sempre legata all'attività di allevamento che si svolgeva nelle cascine, accanto o in alternativa a quella agricola.

La tradizionale cascina lombarda non era una semplice casa colonica; era piuttosto un complesso edilizio strettamente ancorato ad esigenze produttive, era il cuore di un'azienda agricola e zootecnica autosufficiente e molto spesso in grado anche di offrire la propria produzione sul mercato.

Spesso i complessi cascinali costituivano veri e propri borghi agricoli formati da una serie di costruzioni disposte attorno ad uno spazio scoperto centrale denominato aia.

L'edificio principale, generalmente arricchito da un più elaborato apparato decorativo e dotato di portico e loggia, era destinato al proprietario o al massaro. Facevano parte del complesso anche le abitazioni delle famiglie dei contadini e degli allevatori, edifici frugali dalla forma stretta e allungata. I cosiddetti rustici completavano il panorama degli edifici costituenti il tipico complesso cascinale. Essi comprendevano le stalle, i pollai e le porcilaie, i fienili, i portici per tenere al riparo gli attrezzi, i magazzini per conservare i prodotti dei campi.

Questa tipologia era riscontrabile soprattutto nella Bassa Milanese, laddove la pianura è sempre stata particolarmente irrigua e l'agricoltura molto evoluta.

Gli insediamenti rurali nella zona a nord dei fontanili, la cosiddetta pianura asciutta, conducevano un'attività finalizzata princi-

-palmente all'autosostentamento ed erano generalmente strutture dall'aspetto più modesto; erano perlopiù formate da un corpo di fabbrica lineare, dotate di un portico a pian terreno e spesso di una loggia al piano superiore. Spesso queste case monofamiliari, edificate attiguamente, costituivano dei veri e propri borghi agricoli, diversamente gestiti rispetto alle cascine padronali a corte, poiché presso questi nuclei di abitazioni non esistevano gerarchie bensì rapporti paritari tra più gruppi familiari.

In entrambi i casi il materiale di costruzione era il mattone pieno cotto in fornace, facilmente reperibile nella pianura lombarda. Questo, oltre ad avere un ottimo impatto estetico, presentava particolari caratteristiche di durabilità nonché una notevole resistenza fisico – meccanica. La scelta dei materiali locali non solo presentava vantaggi economici e logistici ma era anche una risposta naturale alla tipologia del sito e al clima.

Legambiente, come associazione impegnata sul territorio nella salvaguardia del patrimonio ambientale e culturale, intende sottolineare il valore che ancora oggi ricopre l'edilizia rurale non solo nell'ambito della memoria storica e culturale ma anche in quello del recupero e riutilizzo dei suddetti fabbricati. Se infatti apparentemente il restauro in stile comporta spese di notevole entità esiste la possibilità di elaborare progetti mirati in grado di salvaguardare la struttura originaria della cascina sfruttandone i vantaggi e adeguandola alle esigenze più moderne.



63



62

## CASCINA P.ZA GOVERNO PROVVISORIO

L'attuale quartiere di Turro fino al primo ventennio del Novecento costituiva un comune autonomo.

Non vi è alcuna testimonianza scritta che ne attesti la storia precedente al XV secolo. Alcuni elementi, come lo stesso nome, potrebbero far pensare ad origini piuttosto antiche. L'insediamento potrebbe essersi sviluppato proprio attorno ad una "turris" di fondazione romana, ubicata lungo una strada di comunicazione, con la funzione di ostello oppure di fortificazione difensiva.

Una località chiamata Tauris Turris, che pareva trovarsi al di fuori delle mura della città "ma poco lontano da essa" viene menzionata nell'opera del Giulini Storia di Milano in riferimento ad alcune carte milanesi risalenti al 950.

Grazie ad alcuni atti dell'archivio parrocchiale della chiesa di Turro, datati 1489 si può sostanzialmente essere certi dell'esistenza di un insediamento.

Il quartiere di Turro agli inizi del Novecento aveva un aspetto molto diverso rispetto a quello odierno; infatti una buona parte dei terreni era occupata da prati e campi, coltivati dai lavoratori delle cascine presenti sul territorio.

Tra queste uno dei pochi esempi rimasti è proprio l'edificio sito in piazza Governo Provvisorio n. 9.

Da documenti catastali è stato possibile individuare l'edificio corrispondente alla cascina, a partire dalla metà del Settecento (Catasto Teresiano). L'edificio viene indicato come Casa da massaro ed è ubicato in un nucleo in cui si individuano altri edifici e terreni coltivati; si evidenzia inoltre la presenza di più rogge, l' Acqualonga, la Viscontea e la Scragna.

Nelle carte del Catasto Lombardo-Veneto, che rappresentano l'assetto territoriale ottocentesco, viene chiamata casa da massaro con giardino.

La cascina di piazza Governo Provvisorio è, dal 1963, di proprietà del Comune di Milano e dal 1999 è stata assegnata al Consiglio di Zona 2.

Prima del 1963 faceva parte di un più ampio nucleo di edifici e terreni coltivati, compresi nel comune di Turro, che l'Ospedale Maggiore di Milano aveva acquisito da un sostanzioso lascito. Quest'ultimo secondo la documentazione desunta dagli Archivi dello stesso Ospedale Maggiore proveniva dai coniugi Giovanni Antonio Valtorta e Carolina Ubaldi.

Il complesso dei beni risulta acquisito da un Valtorta già dal 1819, Vincenzo, il padre di Giovanni Antonio al quale passarono in eredità.

Nel 1842 risulta essere inclusa in una possessione detta Velata, affittata ai fratelli De Gasperi, di cui facevano parte anche terreni in parte avvitati, in parte prativi.

L'edificio di piazza Governo Provvisorio, nell'ambito dell'architettura rurale, ricalca un modello molto diffuso nella pianura asciutta, quello della cascina a ballatoio.

Si presenta infatti come una struttura a corpo unico con un portico a piano terra e un ballatoio ligneo al primo piano, affacciati su un ampio spazio verde.

Fino agli anni Quaranta del secolo scorso la cascina, oltre a svolgere funzione abitativa, aveva anche quella di azienda agricola di medie dimensioni.

Gli spazi abitati erano quelli rivolti verso l'attuale piazza Governo Provvisorio, un tempo denominata piazza Mazzini, mentre sul lato porticato si aprivano la stalla e i depositi.

Gli affittuari della cascina praticavano sia l'allevamento che l'agricoltura.

Le stalle ospitavano, all'inizio del Novecento, quattordici mucche e due cavalli. Il terreno antistante era coltivato con alberi da frutta e ortaggi. La proprietà terriera si estendeva anche oltre la zona circostante la cascina; infatti la medesima famiglia si occupava anche dei terreni situati dove oggi sorge il Parco Lambro e che erano coltivati principalmente a grano e foraggio, utile quest'ultimo per alimentare il bestiame sopra citato.

62 Cascina p.za Governo Provvisorio. Foto.

63 Cascina p.za Governo Provvisorio. Foto.



65



64

Nonostante la cascina non fosse un'azienda agricola di vastissime dimensioni produceva ortaggi, frutta e latte in buona quantità tanto da rifornire giornalmente un lattaio e poter vendere il resto dei prodotti al Verziere; i fruitori più assidui dei prodotti provenienti dai terreni della cascina erano i degenti della clinica Villa Turro che veniva quotidianamente rifornita.

Alla fine degli anni Trenta la cascina cominciò a perdere la sua funzione produttiva mantenendo solo la funzione di dimora.

Il portico e le parti adiacenti alle stalle cominciarono ad essere utilizzate come magazzini, laboratori o addirittura come parcheggi per le auto e gli stessi prati furono in parte affittati perdendo in ogni caso la loro funzione di orti.

Da alcuni anni la cascina è disabitata e nonostante il recente rifacimento della copertura, c'è l'evidente rischio che lo stato di abbandono possa portare in breve tempo ad un degrado della struttura assai preoccupante.

La speranza più viva è quella che possa essere finalmente realizzato un progetto di ristrutturazione responsabile e di riutilizzo degli spazi.

La cascina secondo il quartiere

Per comprendere come gli abitanti del quartiere recepiscano e accolgano la presenza di questo edificio abbiamo distribuito dei questionari agli allievi della scuola elementare di via Russo e alle loro famiglie.

Tra gli adulti, circa un terzo ha dichiarato di conoscerla ma non necessariamente di esserci stato. Alcuni ricordano di esserci stati quando erano bambini, altri perchè in passato, qui aveva il suo laboratorio un falegname e pochi altri dicono di esserci casualmente passati.

Pochissimi conoscono l'antica destinazione dell'edificio ma sono contenti che si trovi proprio nel loro quartiere perchè ricorda loro la campagna e ritengono sia una presenza in grado di far conoscere ai propri figli una realtà diversa.

Quando abbiamo domandato che nuova destinazione avrebbero voluto dare alla cascina è emerso il desiderio comune di realizzare un centro di aggregazione con fini culturali e ludici, per giovani, anziani e bambini. Qualcuno vorrebbe valorizzare lo spazio verde, pochi pensano ad un uso abitativo.

Tra i bambini, meno della metà conosce e frequenta la cascina di piazza Governo Provvisorio. Qualcuno ci è passato, qualcuno abita nella piazza o ricorda di averci giocato quando era molto piccolo.

Pochissimi sanno cosa fosse in passato ma sono felici che sia nel loro quartiere perchè, nel contesto in cui vivono è un edificio anomalo; molti lo immaginano come spazio per giocare e associano alla struttura la presenza di animali. Qualcuno la giudica bella e antica.

E' molto interessante notare che, quando abbiamo chiesto ai bambini di immaginare una nuova destinazione per quest'edificio, molti abbiano pensato ad una fattoria o ad uno spazio che ospiti animali, parco giochi o come campo sportivo e qualcuno come struttura dove svolgere attività varie o come libreria.

64 Cascina p.za Governo Provvisorio. Foto.

65 Cascina p.za Governo Provvisorio. Foto.

## CASCINA VIA SAN MAMETE

Il quartiere di Crescenzago, oggi parte integrante della città di Milano, costituiva, prima del 1923, un borgo autonomo.

Il primo insediamento databile con certezza risale al 1140, anno in cui una comunità di Canonici regolari Agostiniani edificò, presso l'attuale via Berra, il complesso conventuale di Santa Maria Rossa, trasformato nel XV secolo e presto decaduto.

Tra il 1456 e il 1465, grazie al contributo di Francesco Maria Sforza, si assistette ad un'opera di riorganizzazione territoriale della città che culminò nella costruzione del Naviglio della Martesana, reso navigabile a partire dal 1471; esso influì in modo rilevante sulla morfologia del territorio e sulla tipologia dei conseguenti insediamenti umani.

La parte situata a destra della Martesana, irrigata da rogge e fontanili, era dominata dai campi e costellata da insediamenti rurali.

Entrambe le sponde del Naviglio erano caratterizzate da una vegetazione rigogliosa che contribuì, nel XVIII secolo, a conferire al luogo un aspetto ameno e un'atmosfera piacevole e rilassante, caratteristiche che gli fecero meritare il nome di "Riviera". Essa divenne meta delle gite fuori porta dei milanesi, dei quali i più abbienti possedevano addirittura lussuose residenze.

Una ricca vegetazione caratterizzava anche la parte più strettamente rurale del borgo dove sorgeva il Bosco di Crescenzago, parte della vasta distesa boschiva che si espandeva fino ai confini con Sesto San Giovanni. Esso si sviluppava alle spalle di quella che oggi si chiama via S. Mamete e che allora aveva la denominazione di via Lazzaretto. Tale strada derivava il suo nome, come facilmente si può dedurre, dalla presenza di un ricovero per appestati edificato in seguito ad una visita del Cardinale Carlo Borromeo, nel 1576, quando Milano fu colpita da una grave epidemia di peste. Nel corso del secolo XVIII fu trasformato in cascina e, a causa del suo stato di degrado e abbandono, alla fine degli anni Ottanta fu abbattuto.

Negli stessi anni, affianco al ricovero degli appestati fu costruito l'oratorio di San Mamete al Lazzaretto, un edificio di modeste dimensioni ma di pregevole aspetto. Esso subì nel XVII secolo delle trasformazioni ma conservò, all'interno della sagrestia, un affresco cinquecentesco raffigurante la Deposizione fra i SS. Rocco e Sebastiano con l'immagine di una finestra a trompe l'oeil da cui si scorge l'immagine del Lazzaretto.

Proprio di fronte all'oratorio di San Mamete, al numero civico 75, si trova una cascina che testimonia le origini rurali di Crescenzago.

La documentazione cartografica ne attesta la presenza a partire dal XIX. Sulle carte del Catasto Lombardo Veneto, nel punto in cui oggi vediamo la cascina, è segnalata la presenza di una Casa Colonica. L'edificio in esame non era peraltro l'unico casolare ad uso rurale del luogo. Infatti, proprio di fronte ad esso e confinante con la chiesetta è attualmente ubicata al numero civico 74, una struttura con la medesima destinazione d'uso. Essa è già citata nelle carte del Catasto Teresiano, con la doppia denominazione di Porzione di casa da Massaro e Casa d'affitto, appartenente al Livellario dell'Abbazia di Santa Maria di Crescenzago, Don Giuseppe Cravenna. Nel Catasto Lombardo assume poi la medesima definizione della cascina in questione, ossia Casa colonica.

L'edificio, sito in via San Mamete 75, ha mantenuto la sua funzione di cascina per gran parte del secolo scorso. Allora vi risiedeva la famiglia del padrone ma, come spesso accadeva nei complessi edilizi rurali, anche le famiglie dei lavoratori fittaboli la abitavano.

Il complesso, sviluppato attorno ad un'aia centrale, è composto da tre corpi principali, realizzati in mattone, che ospitavano sia spazi abitativi sia destinati ad uso lavorativo.

Il più vasto, quello situato sul lato destro era l'antica stalla con la caratteristica facciata "a capanna"; sono ancora visibili tre aperture per la ventilazione, un tempo coperte da graticole in matto-

-ni e attualmente tamponate, che sottolineavano la tripartizione dello spazio interno. Si può notare il prolungamento del tetto a coppi a copertura di un portico laterale che veniva denominato barchessa.

Gli edifici attigui erano probabilmente adibiti a magazzini per attrezzi e granai, mentre il lato sinistro rappresentava la parte abitata. Fino a pochi decenni fa si poteva osservare, attorno all'edificio, la presenza di numerosi terreni, occupati da distese boschive e campi coltivati ad erba, granaglie, frumento orzo, granturco etc. che fino agli anni Sessanta erano irrigati con le acque provenienti dal Canale Villoresi.

La cascina era abitata da fittavoli che praticavano l'allevamento e coltivavano i terreni circostanti.

Negli anni Ottanta si verificò una massiccia espansione edilizia che portò alla cementificazione di buona parte dei terreni agricoli. Proprio in quegli anni il territorio circostante perse i suoi ultimi caratteri rurali. Considerati gli scarsi risultati della produzione anche i lavoranti della cascina di via San Mamete interruppero le attività di allevamento e agricoltura cosicché l'edificio mantene unicamente la sua funzione abitativa.

Negli anni Novanta, in attesa della costruzione della nuova parrocchia, Gesù a Nazaret, per gli abitanti del quartiere, considerate le ridotte dimensioni della chiesetta di San Mamete, i locali della cascina vennero utilizzati per ospitare le attività della chiesa parrocchiale. Così la stalla venne trasformata in uno spazio ospitale e accogliente dove si celebrava la Santa Messa, il magazzino divenne un bar e gli altri spazi furono sfruttati per le attività parrocchiali.

Per gli abitanti del quartiere la nuova chiesa assunse la particolare e significativa denominazione di Cattedrale-Stalla. E' lecito pensare che questo edificio si sia potuto fino ad oggi conservare anche grazie a questa curiosa destinazione. Così, nel 1997 fu portata a termine la costruzione della nuova sede della chiesa parrocchiale Gesù a Nazaret, in via Trasimeno 53 e da allora la

cascina verte in condizioni di abbandono e degrado.

La cascina di via San Mamete è inserita nel particolare complesso ambientale dominato dal Naviglio Martesana che, dal dicembre 1998, è assoggettato alla tutela prevista dalla legge 29 giugno 1939 n° 1497 per i beni di elevato pregio ambientale e paesaggistico. Sarebbe quindi auspicabile riuscire a preservarla in quanto costituisce una testimonianza storica e culturale di un mondo contadino tipico della pianura padana e una preziosa traccia degli insediamenti rurali che si svilupparono lungo le fertili rive del Naviglio Martesana.

La cascina secondo il quartiere

Per comprendere il ruolo sociale che questa cascina ricopre nel quartiere, abbiamo distribuito un questionario agli allievi della scuola elementare di via San Mamete e alle loro famiglie.

Da quanto è emerso, più della metà degli adulti conosce la cascina ma una minima parte di essi ci si è recato. Da quando l'edificio ha perso la sua funzione di cascina e in seguito di chiesa, la sua frequentazione è sostanzialmente cessata. Alla nostra domanda "per quale motivo ci sei stato" la risposta più frequente è risultata "ero di passaggio".

Nonostante questa apparente noncuranza, la maggior parte delle persone intervistate conosce l'antica destinazione dell'edificio e si dichiara contento della sua presenza nel quartiere. Molti ritengono che si tratti di un'importante testimonianza del passato e vorrebbero che la struttura venisse ristrutturata e riqualificata; alcuni pensano anche ad un riutilizzo di tipo sociale destinato ad anziani e bambini.

Anche i più piccoli mostrano una particolare sensibilità nei confronti della cascina, che conoscono ma che per le attuali condizioni non frequentano. Essi ne percepiscono già il valore storico e si domandano perché sia ridotta così; la identificano come un ambiente naturale poiché, istintivamente, la associano alla presenza di verde e di animali.



## ANTICO BORGO RURALE DI GRECO

Il quartiere di Greco era anticamente un borgo autonomo rispetto al capoluogo milanese. Le prime notizie scritte risalgono al IX secolo. Intorno al Mille era un borgo agricolo, un piccolissimo centro abitato circondato da un'estensione di campi. Le prime testimonianze scritte in grado di attestare con certezza l'esistenza del borgo risalgono al XIV secolo. Il nucleo originario corrisponde all'area compresa tra l'attuale via Conti, piazza Greco, via delle Rimembranze di Greco e la linea ferroviaria.

L'esistenza e la rilevanza del borgo rurale di Greco sono attestate anche dal Manzoni che, ambientando il romanzo "i Promessi Sposi" all'epoca della dominazione spagnola ci induce ad immaginare la descrizione che offre del borgo proprio in quel periodo. L'autore parla, nel capitolo XXXIII, di un luogo chiamato Greco "poco lontano dalla città" e narra che Renzo "uscì dalla strada maestra per andare ne' campi in cerca di qualche cascino...", restituendoci una fedele immagine di Greco e del suo contesto.

Attorno al minuscolo originario nucleo, nel corso dei secoli, si costituì un centro abitato più consistente che tra il 1600 e il 1700 raggiunse un notevole sviluppo urbanistico.

La presenza di canali e acque sorgive permetteva alla vegetazione di crescere rigogliosa e ai campi di estendersi e produrre ortaggi in grosse quantità. Questi presupposti indussero molte famiglie patrizie milanesi ad acquistare fondi nel contado di Greco e a costruirvi residenze per la villeggiatura. La famiglia Litta risiedette per qualche tempo in una villa situata in via Conti, un tempo via Litta, attigua alla chiesetta parrocchiale di San Martino, ricostruita intorno al XVI secolo su una fondazione del XII. La villa fu abbattuta negli anni Settanta.

Negli anni Venti il borgo di Greco fu annesso al comune di Milano mantenendo un'anima rurale, accanto alla nuova impronta industriale, determinata dalla forte presenza di fabbriche nel circondario (Breda, Pirelli, Marelli etc.).

L'attuale cascina Conti, così denominata per la sua ubicazione

in via Carlo Conti, è ciò che rimane del borgo rurale di Greco.

La parte più antica del complesso, sul lato destro rispetto all'entrata, risale al XV secolo mentre gli altri edifici sono più recenti. Nei documenti catastali settecenteschi (Catasto Teresiano) il nucleo è già presente e rimane pressoché invariato nelle mappe del Catasto Lombardo Veneto del 1863.

Nei primi anni del Novecento il complesso era abitato da ventotto famiglie. Molte persone avevano abbandonato il lavoro dei campi per diventare operai ma circa la metà degli abitanti praticava ancora le attività agricole e di allevamento.

I campi circostanti, che si estendevano fino a via delle Rimembranze, erano coltivati a foraggio e servivano ad alimentare il bestiame allevato nella cascina, bovini e cavalli da traino.

Le mucche venivano fatte pascolare sui prati a marcite.

Gli altri terreni, irrigati grazie alle acque sorgive (provenienti dalla roggia Gualdina) erano coltivati ad ortaggi e fornivano abbondanti raccolti che venivano venduti al Verziere.

Il complesso edificato di via Conti presenta un impianto tipico delle architetture rurali lombarde. In passato l'accesso era costituito da un arco in mattoni, abbattuto accidentalmente nel 1995.

Gli edifici sono sviluppati attorno ad un'ampia corte centrale e presentavano funzioni sia abitative che lavorative. Accanto agli spazi abitati non mancavano infatti strutture adibite a fienili, a magazzini per attrezzi e atte ad ospitare il bestiame, ubicate principalmente in bassi fabbricati al centro del cortile.

Gli edifici sono realizzati in mattone e si sviluppano su un piano terra e su un primo piano. La parte più antica è provvista di una torretta fortificata, tipologia diffusa nel Quattrocento in ambito lombardo, di pregevole aspetto e discretamente conservata.

Gli edifici più recenti presentano ballatoi in pietra e ferro mentre quelli più antichi sono provvisti di caratteristici ballatoi in legno che vertono attualmente in condizioni pessime.

Il deterioramento delle strutture coinvolge purtroppo l'intero complesso, abbandonato a se stesso e disabitato dagli anni

Novanta.

Lasciare Cascina Conti a questo degrado significa cancellare consapevolmente non solo un edificio rurale ma una testimonianza viva del nostro passato.

La cascina secondo il quartiere

Ci siamo chiesti come gli abitanti del quartiere di Greco accolgano la presenza del complesso rurale e abbiamo distribuito nella scuola elementare di via Bottelli dei questionari coinvolgendo allievi e genitori.

Tra gli adulti più della metà conosce la cascina e sa dove si trova ma sono pochi quelli che abitualmente la frequentano. Buona parte di loro non ci è mai stata. Alcuni ci sono semplicemente passati, altri volevano visitarla proprio perchè è parte integrante del quartiere.

Molti la conoscono come cascina o fattoria, alcuni non sanno cosa fosse in passato; quasi nessuno sa che era il nucleo del borgo rurale di Greco.

La stragrande maggioranza si dichiara felice di accogliere il complesso nel proprio quartiere perchè lo riconosce come memoria storica, come angolo di campagna, e perchè valorizza il quartiere. Alcuni non la vorrebbero perchè è un esempio di degrado.

Pensando ad un ipotetico riutilizzo quasi tutti hanno immaginato un centro di aggregazione per bambini e anziani o uno spazio culturale.

Alcune persone hanno espresso la loro curiosità riguardo alla storia della cascina.

Anche tra i bambini molti la conoscono e sanno dove si trova ma, così come gli adulti, meno della metà l'ha potuta visitare. Un piccolo nucleo racconta di averla vista durante una gita scolastica, alcuni ci sono solo passati accanto. Meno della metà sa che in passato era una cascina o una fattoria, qualcuno pensa ad una casa o ad una trattoria mentre gli altri non sanno che funzio-

ne avesse.

Quasi tutti sono felici che si trovi proprio nel loro quartiere, perchè la definiscono storica, ci sono affezionati e la associano ad un ambiente naturale.

Alcuni pensano che si potrebbe trasformarla in un centro per anziani, per poveri o ammalati, in un centro di aggregazione o in un parco giochi, altri vorrebbero degli orti o una fattoria.



66

## ANFITEATRO LA MARTESANA

Dopo mille peripezie, inefficienze, lungaggini burocratiche, palleggiamenti di responsabilità, l'amministrazione comunale, finalmente, si appresta a riconsegnare alla città l'anfiteatro Martesana.

La storia del "manufatto" è inscidibilmente legata a tutte le vicende politiche di zona che hanno visto esaurirsi presidenti, passare consiglieri, consumarsi crisi e rimpasti del Consiglio di zona. Insomma: di tutto e di più.

Il Corrierone nel passato aveva dedicato all'anfiteatro una foto piuttosto eloquente a testimonianza dello stato di degrado in cui versava, rubricata come "Milano da bocciare" e i cittadini della zona si erano sbizzarriti nel fare a gara per segnalare alla città la loro indignazione che poi, negli anni, si è tramutata in rassegnazione.

In una città dove gli spazi di aggregazione sono una risorsa scarsa, anzi scarsissima, la rinascita dell'anfiteatro rappresenta una bella notizia.

In meno di nove mesi sono state rinforzate gradinate e strutture, risanati i locali, rifatti da cima a fondo i servizi igienici, il tutto per una spesa complessiva di 565 mila euro. Ora, come dicono i tecnici, la struttura è sismoresistente, anche se, si sono accorti, non esiste il collegamento fognario e l'impianto di riscaldamento non è mai entrato in funzione.

Ma oggi non ci resta che coniugare pensieri e parole solo al futuro. A chi si affida la gestione della struttura? Per cosa potrà essere utilizzata? Sarà l'occasione per potenziare l'illuminazione dell'intera area? Le ricette sono le più diverse e disparate e tutte degne di cittadinanza.

Ci permettiamo di dare qualche consiglio che trasformeremo in proposta portandolo al parlamentino di zona. Intanto, affidare i locali ad associazioni che siano presenti durante il quotidiano e

contestualmente rendere lo spazio vivo con eventi ricreativi e sportivi, mi sembrerebbe già un buon presupposto.

Poiché la nostra zona ha la fortuna di essere attraversata dal naviglio, bisognerebbe capitalizzare questo privilegio. Riportare l'associazione della canoa di Greco, con la sua storia, nelle acque della nostra zona sarebbe un grande successo per tutti. E poi come difendere la struttura dall'assalto di grafitari, devastatori e male intenzionati? Certo, si possono innalzare cancellate, installare telecamere o addirittura mettere l'esercito a presidio della struttura. Una ulteriore provocazione: il giorno dell'inaugurazione promuoviamo una competizione tra grafitari e "l'opera" più bella avrà diritto di rimanere esposta per un certo periodo tempo. Se non hanno rispetto per la "cosa pubblica" speriamo, almeno, abbiano rispetto per la "cosa loro".

66 Anfiteatro del Parco della Martesana.

## LICEO CARAVAGGIO

Nella memoria di molta gente che abita da tempo sulla via Padova, oltrepassato il ponte della ferrovia, l'edificio giallo ocre, immerso nel verde e parzialmente celato da un muro di cinta che si incunea nella lunga arteria milanese per poi continuare sino a lambire i margini del parco della Martesana, ha mantenuto il nome di Pio Istituto per i Sordomuti poveri di Campagna, per brevità chiamato Pio Istituto.

Quel complesso dalle forme sobrie ed equilibrate, costruito nel 1926 allo scopo di accogliere e far crescere cristianamente i figli di contadini indigenti afflitti da sordità, dove si insegnava l'educazione, il linguaggio dei segni e l'esercizio del mestiere di ciabattino, falegname, sarto, praticato in loco, per oltre mezzo secolo ha testimoniato, con discrezione, la generosità dei cittadini benefattori nei confronti di tanti bambini duramente colpiti nel corpo e nell'anima.

Quando nel 1986, quasi mille persone, per lo più adolescenti, entrarono nell'edificio chiuso da tempo, gli abitanti del quartiere non tardarono ad accorgersene.

Intorno a quel palazzo tranquillo e operoso la vita si stava diversamente animando: era cambiato lo "spirito del luogo".

Una nuova comunità, sempre scolastica, questa volta rumorosa, confusionaria e forse, ai loro occhi, anche un po' eccentrica, si era insediata nel quartiere di via Padova.

Da allora, al n. 47 di via Prinetti, abita il Liceo Artistico Caravaggio, una istituzione, come tante altre che, pur navigando a vista tra i problemi e le contraddizioni del sistema scolastico, ha scelto di coniugare la preparazione culturale e artistica con la formazione umana e civile, di infondere negli allievi il senso di appartenenza, di offrire loro occasioni per mettere a frutto conoscenze e competenze acquisite, di valorizzare le individualità, di premiarne l'impegno ed i risultati raggiunti, di promuovere, per usare un termine specifico, la cittadinanza attiva.



68



67

Negli ultimi dieci anni il Collegio dei docenti e il Consiglio di Istituto del Liceo hanno orientato le scelte scolastiche proprio in questa direzione, impegnando energie e risorse per sostenere, anche finanziariamente "Due volte benessere", un progetto pluriennale di Educazione ambientale ed alla salute.

Duplici lo scopo: il primo di informare e sensibilizzare gli studenti alle problematiche ambientali, attraverso procedimenti e azioni concrete, il secondo di collaborare con altre realtà presenti nel territorio di appartenenza.

Duplici l'impegno: il primo di prendersi cura e di riqualificare gli spazi scolastici, in particolare il giardino e l'orto, il secondo di partecipare allo studio delle soluzioni per risanare e valorizzare un tratto del percorso prospiciente il canale della Martesana.

Nel biennio 02/05, il progetto, chiamato inizialmente "Giardini e cortili: finestre sulla città", ha impegnato, a vario titolo, tutte le classi di indirizzo architettonico/ambientale, figurativo e visivo, in un lavoro didattico di riqualificazione del cortile e del giardino della scuola, dove è stato allestito e rappresentato dal gruppo teatrale della scuola uno spettacolo itinerante, alla riscoperta dei caratteri e della magia del luogo.

Nel 2005 il bando di concorso "il Giardino dipinto", aperto a tutte le scuole artistiche della Regione Lombardia, ha segnato l'inizio della rinascita del giardino, un tempo bellissimo, invaso dalle auto parcheggiate sulle aiuole e ridotto, dopo tanti anni di incuria, in un grave stato di abbandono.

La riqualificazione e la manutenzione del giardino sono entrate, così, a far parte del progetto di Educazione ambientale. Sono stati inseriti nella programmazione didattica di alcune classi il censimento di tutte le specie arboree e arbustive presenti, i progetti di riqualificazione del cortile ed il recupero del giardino secolare che si affaccia sulla via Prinetti. Per due anni studenti di classi diverse si sono alternati per ridare al giardino il bel volto di un tempo.

67 Liceo artistico Caravaggio.  
Foto.

68 Liceo artistico Caravaggio.  
Foto.

Non è facile, si sa, mantenere in buone condizione gli ambienti e le attrezzature che non appartengono a chi li usa, tanto più se si tratta di una scuola media superiore.

Questo è il motivo che ha guidato la scelte delle iniziative messe in atto nel progetto di educazione ambientale "Giardini e cortili: finestre sulla città" e che fanno leva sui concetti di appartenenza e di bene comune e che riguardano il decoro e l'estetica delle aule e degli spazi comuni, il risparmio energetico, la raccolta differenziata dei rifiuti, la cura del giardino e dell'orto biologico, la partecipazione alle campagne ambientaliste promosse a livello nazionale da Legambiente.

Luoghi confortevoli e personalizzati, servizi e attrezzature efficienti, finestre che si aprono su spazi verdi ben curati, sono, per una scuola, punti di forza che concorrono a migliorare la qualità dei rapporti interpersonali, predispongono all'ascolto e favoriscono la concentrazione nello studio.

La sede del liceo Caravaggio può contare su locali, ampi e luminosi che si affacciano sul giardino secolare, sull'orto biologico in allestimento e sull' ampio cortile porticato che conduce alle due palestre sovrapposte. Oltre alle aule di lezione la scuola dispone di ateliers di pittura e di scultura ,di laboratori informatici,di una biblioteca specializzata in testi d'arte, di una sala mostre, del bar e dell'aula magna.

L'edificio, dopo la radicale ristrutturazione dell'86 che, tuttavia, ha mantenuto, nell'impianto architettonico, nella dimensione, nella forma degli spazi e delle aperture, negli ornamenti, l'austero e rassicurante carattere di un edificio "del tempo che fu", nel corso degli anni si è dotata di nuove tecnologie elettroniche e informatiche che, unite ai mezzi tradizionali ed all'uso degli spazi nelle ore lasciate libere dalla scuola, potrebbero costituire una risorsa anche per gli abitanti della zona.

Comunque, la prima vera opportunità di aprire la scuola al quartiere è stata offerta dal un concorso, bandito dalla Regione Lombardia nel 2008.

Del progetto "Il canestro di Caravaggio", presentato ed ammesso al finanziamento, è stata ben accolta la proposta di inserire, nella didattica tradizionale di quattro classi, un percorso di educazione ambientale radicato nell' habitat locale (la zona 2), in grado di incidere sui cambiamenti nei comportamenti individuali delle classi coinvolte e traducibile in azioni concrete che avessero una evidente visibilità.

Per una classe seconda del biennio il progetto interdisciplinare ruota attorno alla progettazione ed alla costruzione dell'orto biologico e del frutteto della scuola;

per le classi terze, indirizzo figurativo, architettura e design, catalogazione e conservazione dei beni architettonici e ambientali, è stato scelto come campo di indagine un tratto del canale Martesana che parte da Gorla ed arriva dove finisce via Padova.

Si tratta di una realtà in continua trasformazione, un brano di storia della vecchia Milano che sta scomparendo, dove si succedono e si alternano, in una dolorosa discontinuità, antiche ville e vecchie cascine, edifici recenti e costruzioni fatiscenti, spazi verdi attrezzati ed orti abusivi; un punto di osservazione molto stimolante per far capire concretamente agli studenti cosa significa gestione, controllo e salvaguardia del territorio, a chi ed a cosa sono dovuti i cambiamenti, quali sono gli orientamenti in materia di salvaguardia dell'ambiente e come si diventa soggetti attivi.

## CASA DELLA CULTURA ISLAMICA

La Casa della Cultura Islamica è un'associazione fondata nel 1993, ha la sua sede in locali in affitto in via Padova 144 e vede nel proprio Consiglio Direttivo persone da lungo tempo residenti regolarmente in Italia, occupate in diversi settori lavorativi compreso quello delle libere professioni e provenienti da diversi paesi.

Svolge numerose attività in collaborazione con i servizi pubblici cittadini, con le realtà presenti nella zona. E' tra i fondatori con molte realtà cattoliche, buddiste ed ebraiche del Forum delle Religioni a Milano. Lavora per l'integrazione e sostiene l'inserimento dei bambini musulmani nelle scuole pubbliche. Agisce in sintonia con il quartiere circostante nel quale non ha mai rappresentato un problema.

E' frequentata da molti musulmani per la preghiera del Venerdì, tra le 13.00 e le 14.30, per la quale ha ottenuto l'uso temporaneo di palestre del Comune. Sono circa 1200 i fedeli che pregano nella sede di Via Padova, circa 800 quelli che frequentano la palestra di via Cambini (meno della capienza del locale) e circa 800 i frequentanti la palestra di Via Iseo.

Intorno a questa attività non si è verificato mai alcun fatto problematico per le zone circostanti.

Nella sede di Via Padova 144 esiste una biblioteca di testi sulla cultura araba e sull'Islam, scritti in diverse lingue; vengono frequentemente accolti gruppi di scolaresche che chiedono incontri per approfondire la conoscenza delle reciproche culture.

Da sempre la Casa della Cultura Islamica esprime posizioni moderate, si impegna a difendere le cause giuste ad esempio l'appello all'emittente araba Al Jazeera per la liberazione delle "due Simone", la ferma condanna degli attentati terroristici di Londra, Riad, Nassiriya, Istanbul. Per questa posizione moderata e democratica ha visto aumentare il numero dei sostenitori musulmani, extracomunitari e italiani.

Nel campo dell'assistenza ai nuovi immigrati sosteniamo la loro presenza fino all'avviamento al lavoro. In alcuni mesi dell'anno offriamo più di 250 pasti caldi al giorno.

La Casa della Cultura Islamica ha operato per anni nel recupero e nel sostegno morale degli immigrati presenti nelle strutture carcerarie; alcuni di loro hanno ripreso la via della legalità e attualmente lavorano onestamente.

Confermiamo la nostra disponibilità ad ospitare quanti volessero prendere conoscenza della nostra realtà e venirci a visitare.

Il nostro recapito è il seguente: 0228510513, fax 0226893901, cell.3478404884, email: [cci.milano@libero.it](mailto:cci.milano@libero.it).

## ORTI VIA ALGHERO

Una vicenda che ha diviso gli abitanti della zona: da una parte il Comitato che ha raccolto centinaia di firme per bloccare il progetto e per chiedere di trasformare l'area in parco attrezzato e dall'altra gli ortisti, alcune decine di persone interessate a coltivare sotto casa un pezzo di terreno.

Ininfluyente e passivo il ruolo del Consiglio di Zona 2 che, per scelta della maggioranza di centrodestra ma anche per la corresponsabilità del Partito Democratico, come al solito, ha respinto burocraticamente qualsiasi proposta di cambiamento, approvando quanto i tecnici avevano deciso in precedenza, anche se non coincidente con la delibera a suo tempo approvata dallo stesso Consiglio di Zona.

Le firme del comitato sono state cestinate, inascoltata la richiesta di fermare i lavori per le necessarie modifiche del progetto avanzate dai consiglieri Aprea e Pinardi, ignorata la proposta di Sinistra Democratica di sospendere l'intero progetto ed approntarne uno nuovo di riqualificazione dell'intera sponda destra del Naviglio sia a completamento del Parco Martesana, in vista dell'EXPO 2015, sia con l'obiettivo di bloccare la cementificazione in atto e di liberare la sponda dalle attività dei rottamatt.

Ora che i lavori di allestimento degli orti stanno per essere ultimati, molti ritengono che l'impatto visivo sia poco esaltante e che l'area, guardata dall'alto, assomigli ad un cimitero.

Certo vi sarà chi continuerà a sognare un parco attrezzato che si affacci sulla sponda del Naviglio con alberi, vialetti, panchine, aiuole di fiori, parco giochi per i bambini, area per cani, campo bocce per gli anziani e un ponticello che colleghi le due sponde: un sogno per il quale vale la pena di continuare a battersi finché possa diventare realtà.

Ora su tutta la vicenda è calata l'ombra dell'intervento dell'ARPA che ha già bloccato la coltivazione nei 157 orti consegnati nel

2006 in via Chiesa Rossa per la presenza, con valori sopra della norma, di piombo, zinco, rame, mercurio, benzene, ecc. su frutta e verdura.

Vi è il dubbio che anche in Via Alghero si sia proceduto senza la necessaria attenzione sia per la bonifica del terreno, che si dice superficiale, che per il contesto ambientale, tenendo conto delle attività passate e di quelle attuali limitrofe, dove si trattano materiali nocivi.

Il consigliere Aprea ha chiesto che siano fatti ulteriori e più approfonditi rilevamenti nei confronti del terreno e nel riguardo dei fattori ambientali.

Per quanto riguarda il bando e il contratto di assegnazione degli orti discussi nell'ultima commissione "Ambiente", a cui hanno partecipato membri del comitato e cittadini, si è chiesto ad alta voce che l'area sia mantenuta a parco, non vi sia nessun cambio di destinazione d'uso, le assegnazioni siano di carattere temporaneo e revocabili in qualsiasi momento di fronte a nuovi progetti, i contratti di affitto siano di due anni rinnovabili solo di altri due e che al bando possano partecipare tutti i cittadini della Zona 2.

Il rischio è che siano stati spesi tanti soldi inutilmente e che la comunità tutta non ne tragga alcun beneficio.

Non cessa in noi però la speranza che prima o poi la ragione e il buon senso oltre che l'interesse collettivo possano nel tempo prevalere.





# LS

## LUOGHI SENSIBILI

\*Faremo una rilevazione accurata delle attività economiche poste lungo la via; evidenzieremo l'entità della presenza dei bambini stranieri nelle scuole; proporremo interviste ai testimoni privilegiati del territorio (amministratori, responsabili di servizi e di istituzioni, custodi, commercianti, componenti delle associazioni); individueremo, per coinvolgerle, le risorse presenti nel territorio così come le situazioni di degrado abitative e relazionali. Poi formuleremo proposte e ci batteremo per ottenere interventi socialmente efficaci. Via Padova può diventare una risorsa per i suoi cittadini e per la città.\*

(Comitato Vivere in zona 2)



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE

parco Trotter

via Crespi - via Arguà

lato est stazione Centrale



## ARCATE DELLA STAZIONE CENTRALE 01



Riqualificazione delle arcate sotto al sedime ferroviario della Stazione Centrale.

## ARQUÀ, CRESPI E DINTORNI 02



Le vie discusse: Arqua, Crespi e dintorni. Citate dalla cronaca come esempio di degrado. L'unica risposta del comune alla richiesta di un Piano di Riqualificazione e di Risanamento dell'area consiste nell'installazione di telecamere nella zona.

In questo territorio vi è una forte concentrazione di extracomunitari che abitano spesso in alloggi fatiscenti e sovraffollati. Nella zona, infatti, compresa Via Padova, sono stati aperti molti negozi etnici e attività commerciali gestite dagli stessi extracomunitari.

## PARCO TROTTER- CASA DEL SOLE- LA CITTÀ DELL' INFANZIA 03



Ottant'anni di vita. Un grande polmone scolastico, culturale e ambientale che va rivalutato. Un'opportunità per i ragazzi, per il quartiere e la città.

Va ripreso il "Progetto Abita" del Politecnico di Milano. Va ristrutturato l'ex Convitto e le strutture che fiancheggiano Via Padova per insediarvi attività scolastiche e polifunzionali destinate al quartiere ( Scuola media, biblioteca, laboratori, centrosociale per anziani ...).



edificio Finanza - via Tarabella



tracciata



piscina Campini



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE

EX PISCINA CAMBINI **04**



Chiusa da anni si trova in stato di degrado. Gli abitanti della Zona hanno raccolto centinaia di firme per la sua riapertura. Unica nella Zona, Sarebbe un contributo per riqualificare il quartiere e l'adiacente centro sportivo.

CENTRO SPORTIVO LA BOCCIOFILA **05**



Di proprietà del Comune, il tetto è di amianto. Gli abitanti della Zona si sono mobilitati con una raccolta di firme per la rimozione dello stesso.

EDIFICIO DELLA FINANZA IN VIA TARABELLA **06**



Un fazzoletto di verde fra case popolari, sede degli uffici comunali e di una chiesa. E' stato cementificato a dispetto degli abitanti del luogo, per dare spazio ad un edificio della Finanza che poteva essere costruito su un altro terreno demaniale.



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE



vuoto urbano  
cascina Turro  
ex residence - via Cavezzali



EX RESIDENZE DI  
VIA CAVEZZALI 07



L'edificio, i suoi abitanti, le condizioni di vita, l'entità degli affitti pagati sono stati nei mesi scorsi sotto i riflettori della cronaca cittadina, anche perché c'è stata una persona uccisa.  
L'edificio poteva essere acquisito nel passato dal Comune: un'occasione mancata.  
Attualmente è sprovvisto di riscaldamento e di corrente elettrica. Una vera emergenza umanitaria.

CASCINA TURRO - PIAZZA DEL  
GOVERNO PROVVISORIO 08



La cascina pericolante va recuperata per valorizzare il centro di Turro e destinata ad attività culturali.

VUOTO URBANO ADIACENTE AL  
LICEO CARAVAGGIO 09



L'area, chiusa da un muro è in uno stato di inutilizzo, non permettendo di fatto una maggiore connessione dei flussi pedonali che da via Padova si muovono verso il parco della Martesana.  
In oltre le aree adiacenti ad est risultano occupate da capannoni industriali in disuso o attivi in parte.



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE



capannoni semi abbandonati o con usi impropri  
 acquedotto di via Don Orione  
 casina Conti





CASCINA CONTI **10**



E' una cascina d'epoca che sta crollando con un'area adiacente libera. A ridosso della Piazzetta di Greco, dovrebbe essere recuperata e inserita in un progetto di ampliamento e riqualificazione del Centro di Greco.

ACQUEDOTTO DI VIA DON ORIONE **11**



Il terrazzo dell'acquedotto era stato costruito con destinazione spazio pubblico. Non a caso era munito di progetto e scalette di accesso. Per anni è stato utilizzato come spazio giochi per bambini, poi chiuso perché ritenuto pericoloso. Ora c'è una ristrutturazione in corso con rifacimento del terrazzo nello spazio posto dietro al monumento dei caduti di Crescenzago. Non si sa se sarà recuperato come spazio pubblico.

CAPANNONI SEMI ABBANDONATI O CON USI IMPROPI **12**



Le aree tra via Padova e il parco della Martesana presentano una serie di attività legate a edifici industriali in disuso e in parte da riqualificare. La nuova destinazione d'uso potrebbe riguardare abitazioni-laboratorio.



capannoni dismessi in zona Gorla  
 sponda nord naviglio Martesana  
 deposito ferroviario



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



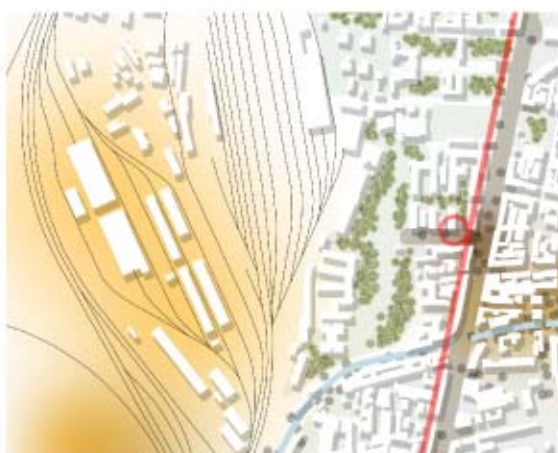
VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE



DEPOSITO FERROVIARIO **13**



Le aree adiacenti alla linea ferroviaria attiva presentano una serie di depositi in stato di degrado e in disuso.

SPONDA NORD DEL NAVIGLIO MARTESANA **14**



Sulla sponda nord il degrado e la cementificazione dilagante sono devastanti e il paesaggio è deprimente. Tutto il percorso va sgomberato dai depositi di rottami, di mezzi e dagli orti busivi. I trenta metri di rispetto, a verde, dalla sponda vanno ripristinati. L'Anfiteatro va reso agibile per attività ricreative e culturali.

AREE INDUSTRIALI IN ZONA TURRO **15**



E' stata ripresa l'ex fabbrica metalmeccanica "Gramegna" chiusa da anni, di proprietà privata, in attesa di destinazione d'uso. Si dovrebbe dare continuità alla striscia di verde alberato di Via Lisiate fino in Via Asiago. Molte sono le aree e i capannoni dismessi a seguito del trasferimento delle precedenti attività.



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE

capannoni e deposito merci  
vuoto urbano  
area via Vittorelli

AREA IN VIA VITTORELLI **16**



Sull'area, in parte occupata il mercoledì dal mercato rionale, vi stazionano da anni roulotte con baracche dei giostrai, una stazione di lavaggio, un parcheggio d'auto, un ex deposito di balle di carte e di stracci. Solo una striscia di territorio a ridosso del Naviglio Martesana è stata attrezzata a verde. Verso la Via Padova, essendo il terreno privato, si parla di una palazzina di quattro piani già in fase di progettazione. Un comitato di cittadini dei palazzi di fronte chiede al Comune che rilevi l'area per attrezzarla tutta a verde. Sono state raccolte le firme. L'area viene utilizzata ogni anno, in questi giorni, per la Fiera di San Giuseppe con giostre e tiri a segno.

VUOTO URBANO **17**



Area dismessa.

CAPANNONI E DEPOSITO MERCI **18**



Are ospitanti depositi abusivi e capannoni industriali abbandonati e in stato di degrado. L'area si presta particolarmente per la creazione di una connessione pedonale con via Vittorelli, passando sulla Martesana.



ex-cimitero di Crescenazago  
vuoti urbani  
area verde - via Vimercate



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE

AREA VERDE IN  
VIA VIMERCATE **19**



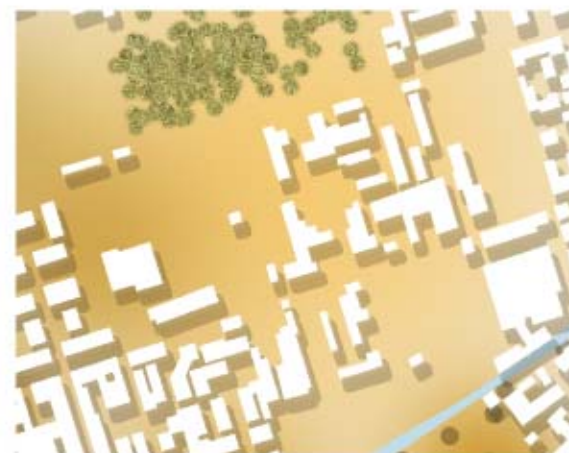
Area a verde da riqualificare con verde attrezzato e strutture per lo svago.

VUOTI URBANI **20**

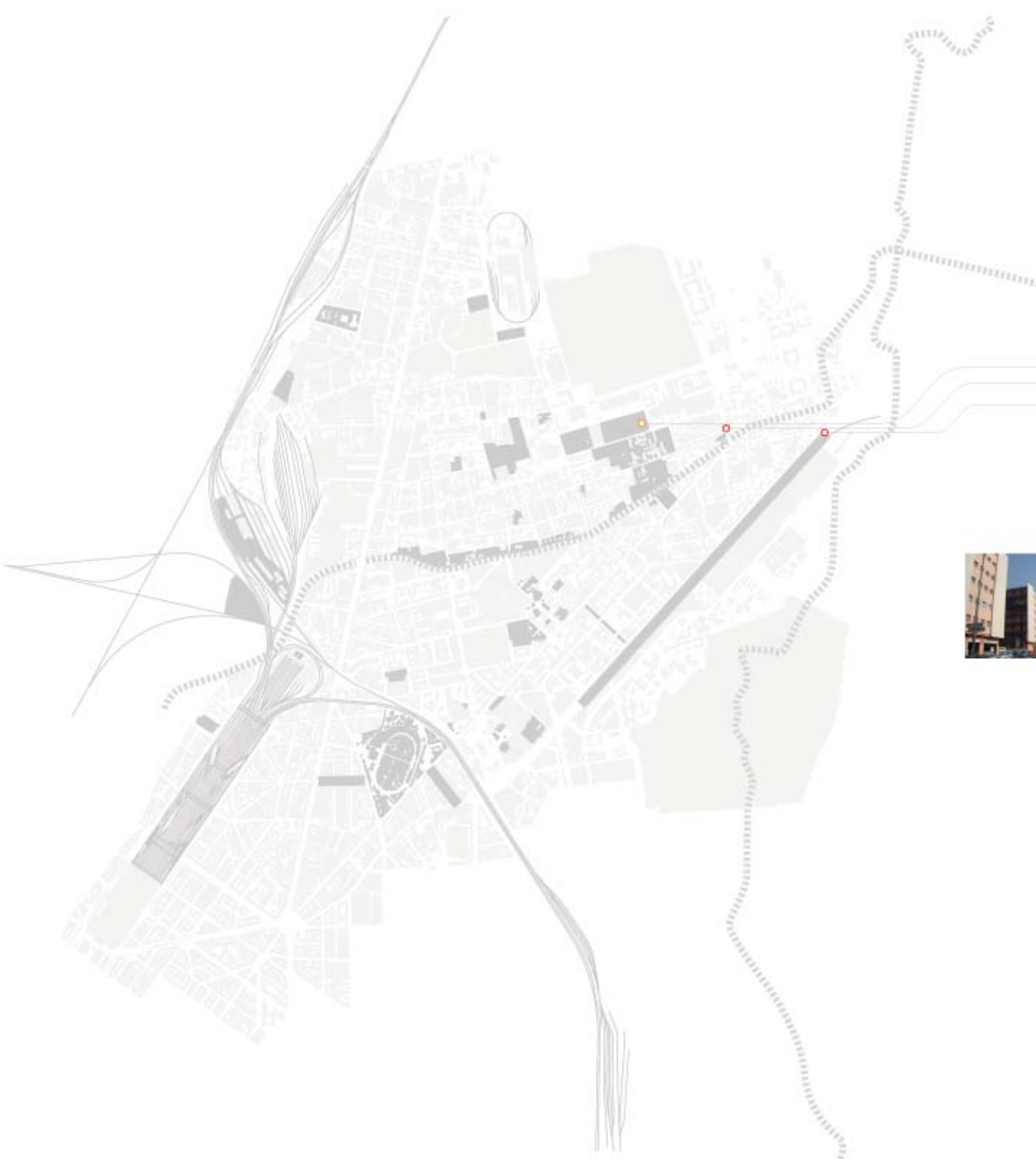


Aree dismesse tra i nuclei storici di Crescenzago e Precotto. L'area è occupata da capannoni industriali dismessi e da depositi abusivi.

EX CIMITERO DI CRESCENZAGO  
VIA DEL RICORDO **21**



Si tratta di un'area destinata ad edilizia popolare: un progetto che non decolla e di cui non si conoscono i dettagli. Una nuova gettata di cemento che va compensata con il recupero a verde dell'area prospiciente.



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE



area Siemens  
piazza Costantino



linea metropolitana e sottopassi



LINEA METROPOLITANA 2  
E SOTTOPASSI **22**



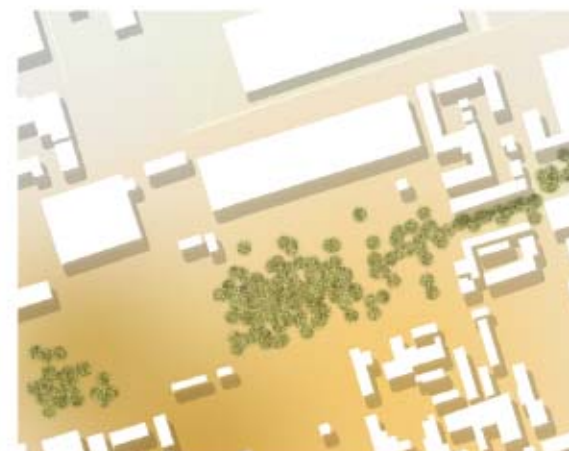
Il tratto della Linea 2 da Cimiano a Cascina Gobba si trova in superficie con l'inconveniente che taglia in due il quartiere e crea difficoltà di accesso al Parco Lambro e scuole adiacenti. I rumori delle ruote su rotaia sono assordanti. Si può e si dovrebbe interrare anche perché con il quartiere Rizzoli l'area si è densamente popolata. Degrado e paura sia di giorno che di notte a percorrerli. Sporczia, scarsa illuminazione, assenza di scivoli per disabili e anziani li caratterizzano. Con l'interramento del metrò sarebbero soppressi.

PIAZZA COSTANTINO **23**



Nel passato era il centro del quartiere e ospitava la sede del Comune di Crescenzago. E' un edificio d'epoca che il Comune di Milano ha messo in vendita. Attualmente l'edificio ospita la sede dell'ANPI, della Banda di Crescenzago, di Legambiente e di altre associazioni che si oppongono alla cartolarizzazione. A lato c'è uno spazio recintato, utilizzato come parcheggio auto. Va recuperato come piazza per concorrere a costituire un centro identitario e di socialità.

EX AREA SIEMENS  
CON BOSCO SPONTANEO **24**



Un'area collocata di fronte all'ex Cimitero che va difesa a verde. Un polmone che compenserebbe la cementificazione fatta in questi anni nelle vie adiacenti (Via Caroli).



vuoti urbani  
 area verde - via Mariani  
 deposito merci



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE

010203 040506 070809 101112 131415 161718 192021 222324 252627

DEPOSITO MERCI **25**



Area da recuperare a verde o a residenza popolare.  
Attualmente occupata da un deposito merci.

AREA VERDE  
DI VIA MARIANI **26**



Area a verde da riqualificare con attrezzature gioco per bambini.

VUOTI URBANI **27**



Area esposta a degrado e a tutti quei usi anomali tipici della marginalità urbana.



verde via Beda  
casa in via Pindaro  
area via Frigis



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE

AREA IN VIA FRIGIA **28**



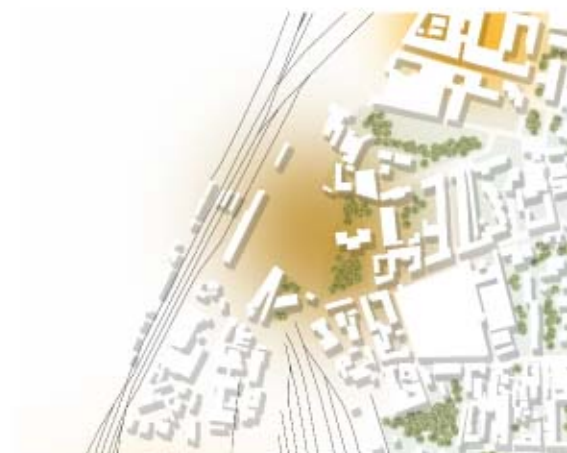
Di proprietà del Comune, occupata in passato da un deposito di rifiuti, chiusa per irregolarità, si trova di fronte alla scuola media "Italo Calvino". Gli abitanti della zona chiedono che sia destinata a verde attrezzato.

CASA IN VIA PINDARO **29**



Un edificio incompleto da anni, lasciato incustodito e con evidenti segni di deterioramento. Alcuni immigrati vi trascorrono la notte. Si parla di mancanza di fondi per la realizzazione del progetto.

VERDE IN VIA BREDA **30**



Area verde esposta a degrado e a tutti quei usi anomali tipici della marginalità urbana.

# LS

LUOGHI SENSIBILI



# LS

## LUOGHI SENSIBILI



EDIFICI ESISTENTI



AREE DISMESSE



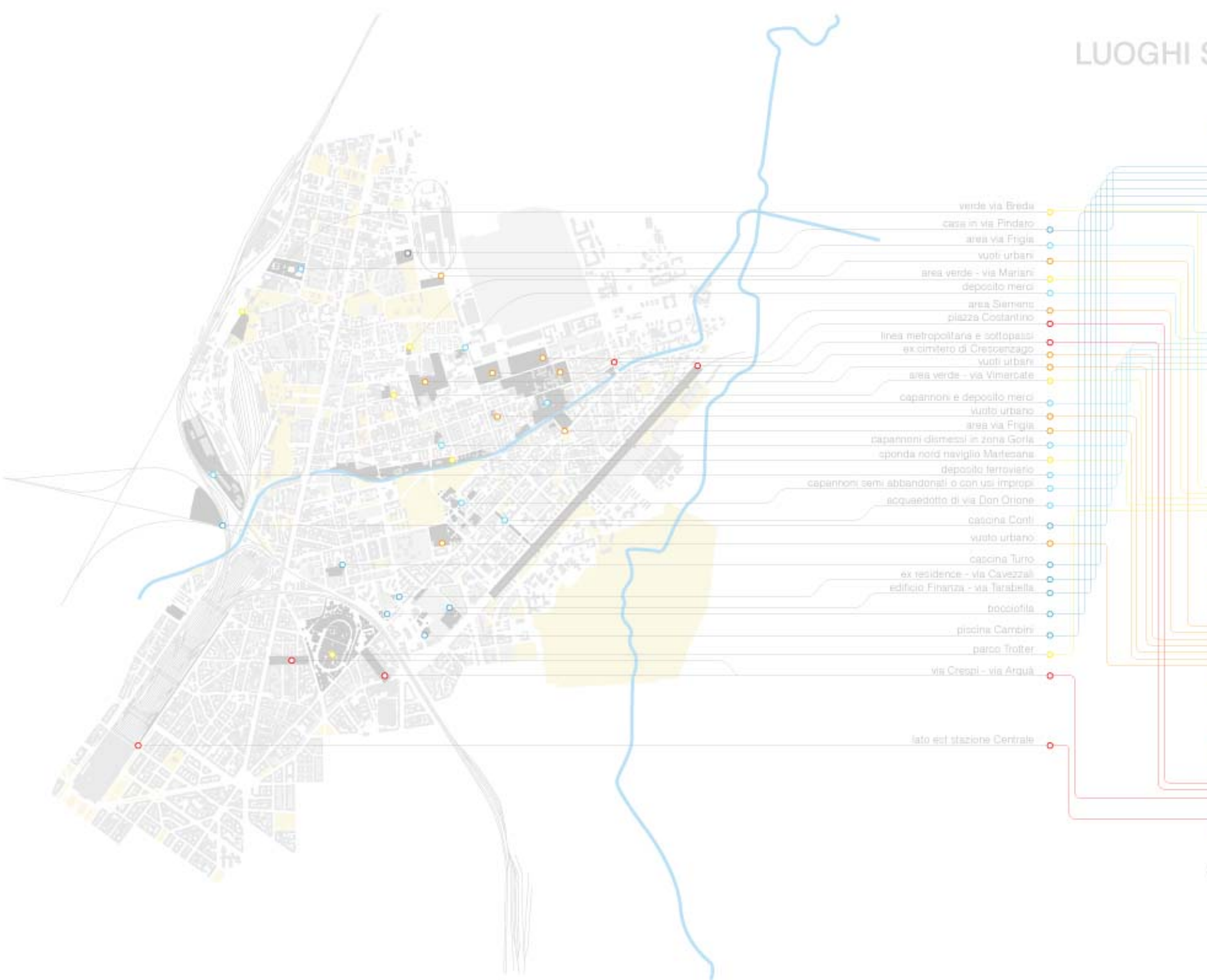
AREE VERDI



VUOTI URBANI



STRUTTURE URBANE



verde via Beda

casa in via Pindaro

area via Frigia

vuoti urbani

area verde - via Mariani

deposito merci

area Siemens

piazza Costantino

linea metropolitana e sottopassi

ex cimitero di Crescenzago

vuoti urbani

area verde - via Vimercate

capannoni e deposito merci

vuoto urbano

area via Frigia

capannoni dismessi in zona Gorla

sponda nord naviglio Martesana

deposito ferroviario

capannoni semi abbandonati o con usi impropri

acquedotto di via Don Orione

cascina Conti

vuoto urbano

cascina Turro

ex residence - via Cavezzali

edificio Finanza - via Tarabietta

picciotola

piscine Campini

parco Trotter

via Crespi - via Arguà

lato est stazione Centrale





# ST-MP-PR

## STRATEGIE - MASTER PLAN - PROGETTO

Le generalizzate promesse d'integrazione proprie dello stato riformista, legate all'idea di cittadinanza, sembrano dileguarsi nel quadro delle politiche neoliberali, che non mancano di sortire il proprio effetto a livello urbano e territoriale. Le migrazioni internazionali che in misura crescente interessano gli spazi urbani, costituiscono uno dei più significativi segnali delle trasformazioni in corso. Esse producono spesso un effetto amplificatore della marginalità: "in molte città europee, tale marginalità sembra riguardare principalmente popolazioni immigrate e/o minoranze svantaggiate e discriminate, in altre vi è una parte di popolazione autoctona spinta ai margini del mercato del lavoro o famiglie deprivate, in altre ancora prevale una situazione di mix sociale tra questi due gruppi che condividono lo stesso status di precarietà" (Alietti, 2007).



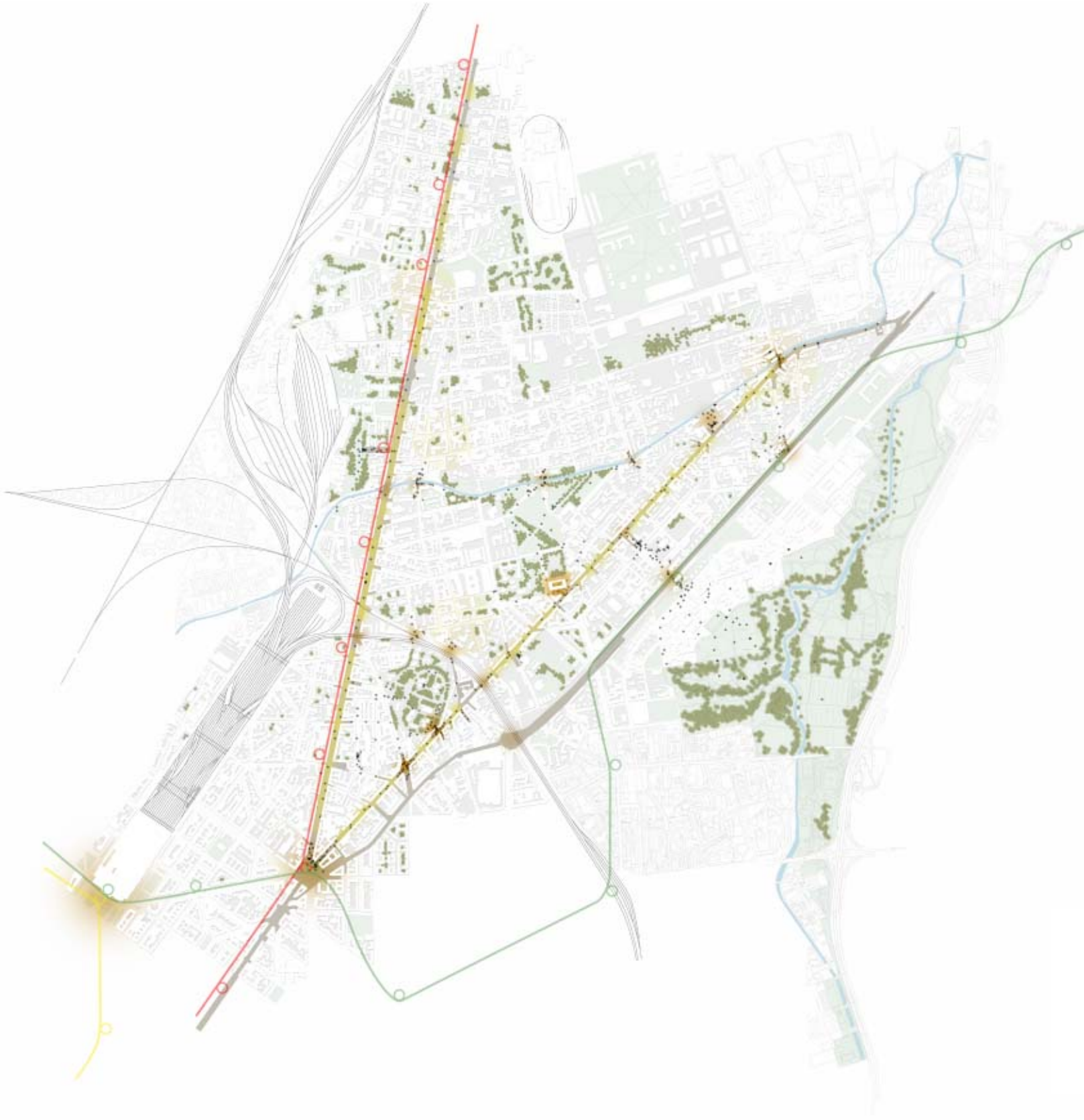
VITA FLUSSI NODI **INVITO MAX**



SPAZIO E PAESAGGIO **DENSIFICAZIONE MAX**

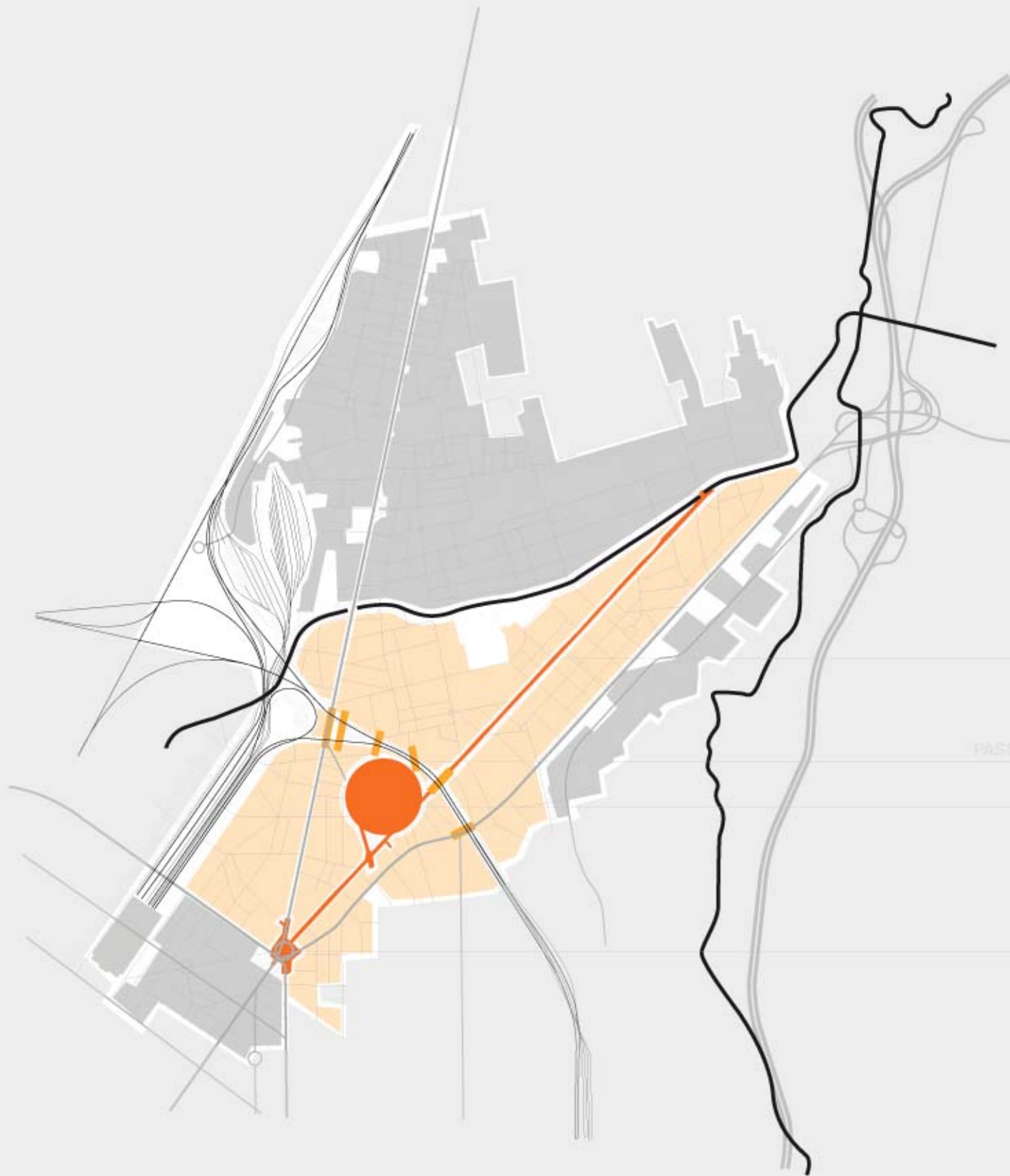


EDIFICI STRUTTURE **CONSERVAZIONE MAX**



# ST

TROTTER  
VIA PADOVA



VIA PADOVA

PASSAGGI FERROVIA

TROTTER

LORETO

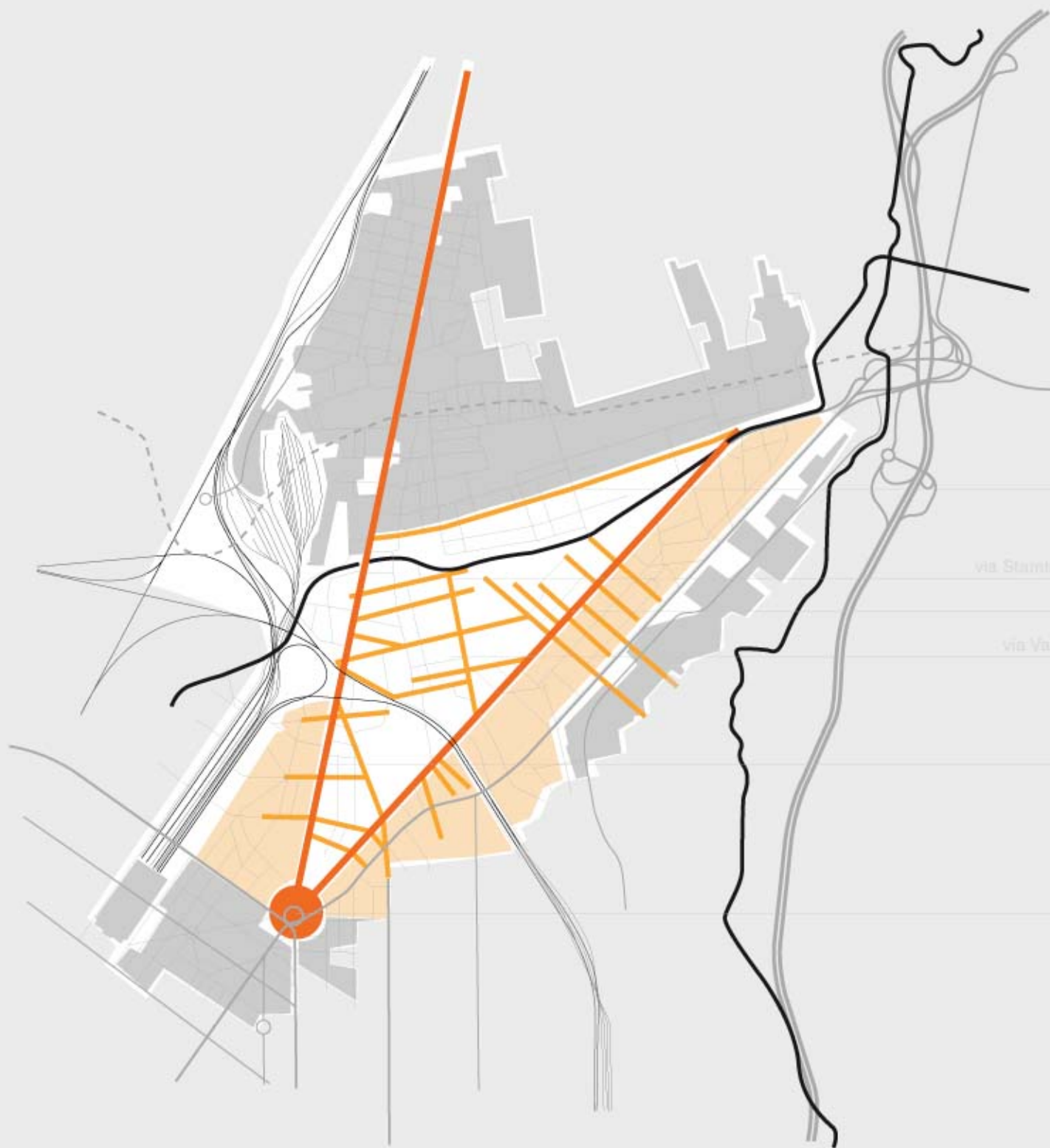
# ST

NUCLEI  
STORICI



# ST

CONNESSIONI  
PADOVA MONZA



via Alligò

via Stamira - via Petrocchi

VIA PADOVA

via Valtoria - via Toselli

VIALE MONZA

LORETO

ST  
VERDE



# ST

TROTTER  
CITTA'



TURRO

PASSAGGI FERROVIA

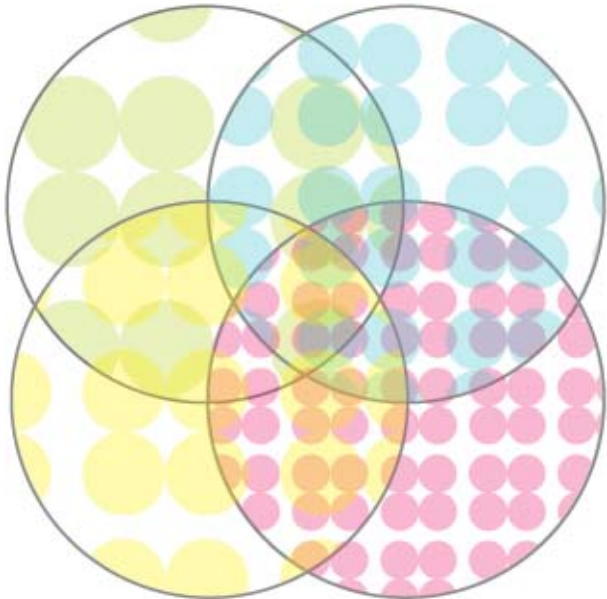
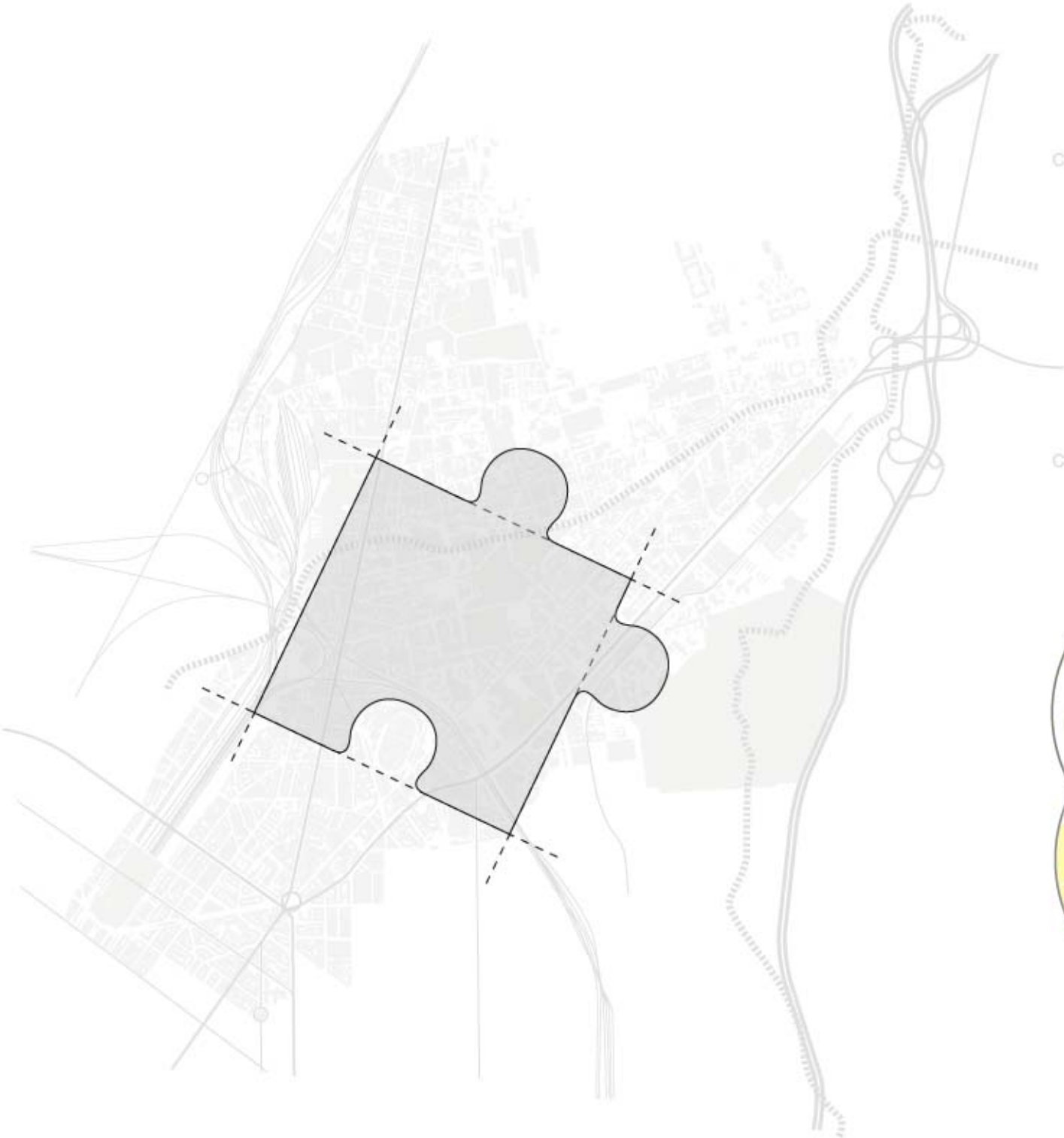
TROTTER

LORETO



# IL PEZZO MANCANTE

ST  
PUZZLE



# DENTRO E FUORI

ST  
PUZZLE

CENTRO

ACQUA



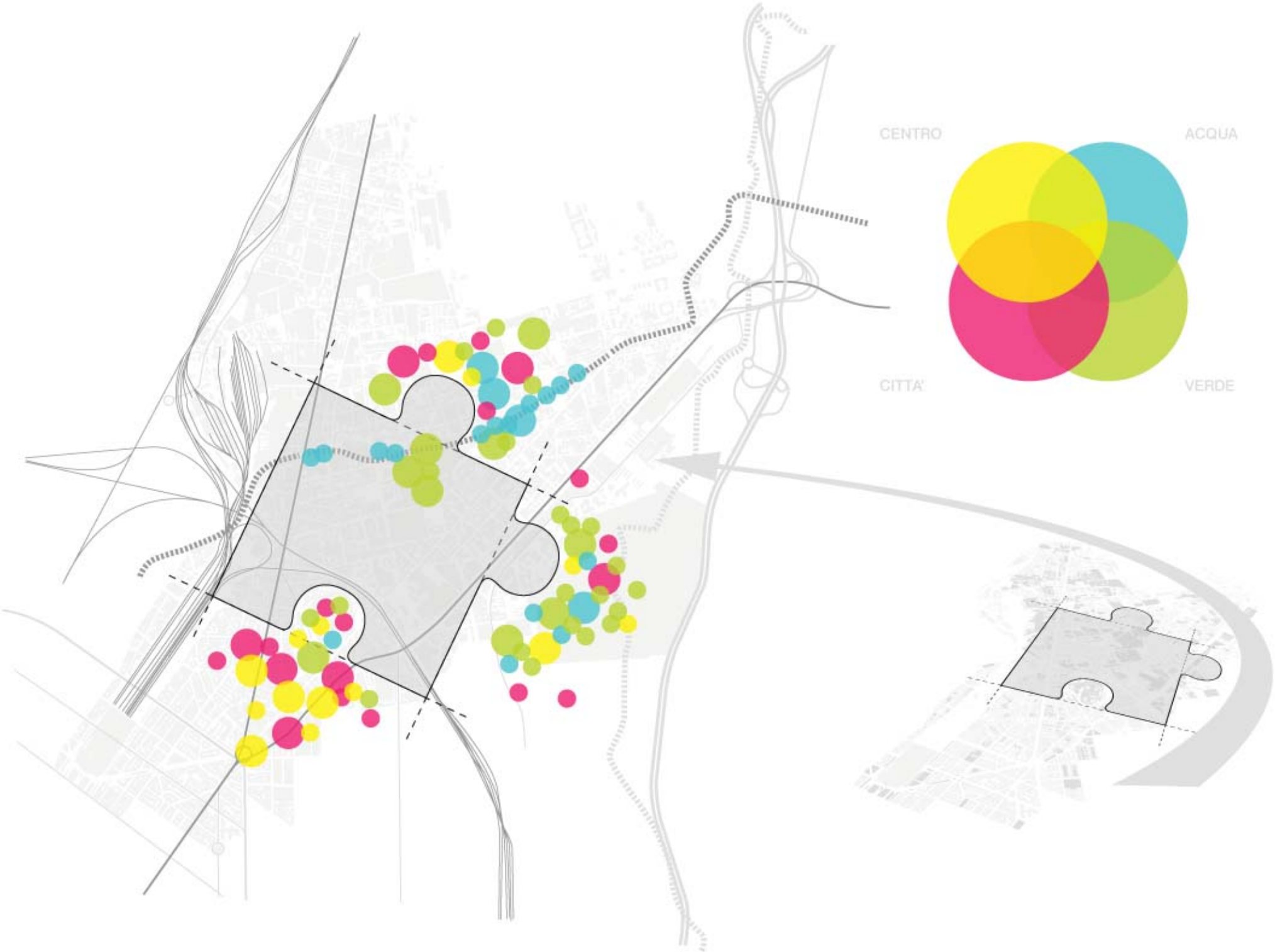
CITTA'

VERDE



# INFRASTRUTTURE EXT

ST  
PUZZLE



## PROGETTO

### VIA PADOVA E SOCIETÀ MULTIETNICA

Il percorso di ricerca ha portato a confrontarsi con un complesso di aspetti correlati, che chiamano in causa ad un tempo la storia di un settore urbano, con le sue metamorfosi e le sedimentazioni del passato, l'esperienza e le memorie dei suoi abitanti, le trasformazioni subite dalle aree urbane come conseguenza dei processi di globalizzazione ed, infine, sempre in relazione con questi stessi processi di globalizzazione, le migrazioni che investono quegli stessi territori e che, agli occhi dei residenti, soprattutto dei residenti "storici", si caratterizzano probabilmente come il principale segnale del fatto che le cose non sono più quelle d'un tempo.

Potremmo ipotizzare che la globalizzazione e l'affermazione di politiche liberiste si collochino alla base di un nuovo ordine urbano. Tra i fattori di una simile trasformazione, accanto alla già menzionata svolta in senso liberista, che ha caratterizzato la politica economica degli ultimi decenni, va sottolineato il ruolo della rivoluzione informatica [...]

Le generalizzate promesse d'integrazione proprie dello stato riformista, legate all'idea di cittadinanza, sembrano dileguarsi nel quadro delle politiche neoliberali, che non mancano di sortire il proprio effetto a livello urbano e territoriale. Le migrazioni internazionali che in misura crescente interessano gli spazi urbani, costituiscono uno dei più significativi segnali delle trasformazioni in corso. Esse producono spesso un effetto amplificatore della marginalità: "in molte città europee, tale marginalità sembra riguardare principalmente popolazioni immigrate e/o minoranze svantaggiate e discriminate, in altre vi è una parte di popolazione autoctona spinta ai margini del mercato del lavoro o famiglie deprivate, in altre ancora prevale una situazione di mix sociale tra questi due gruppi che condividono lo stesso status di precarietà" (Alietti, 2007).

Si instaura una sorta di circolo vizioso tra l'utilizzo mediatico e politico delle tematiche della sicurezza e il vissuto d'insicurezza

dei cittadini residenti. Nel caso della zona in oggetto, tale circolo vizioso sembra avere di recente preso corpo nell'annuncio di utilizzo delle forze armate in viale Padova, dove la gente lamenta di "non poter più uscire di casa". Sarebbe naturalmente facile, arrivati a questo punto, accusare i residenti di "razzismo", mettere all'indice la loro incapacità di confrontarsi con il nuovo e con l'"altro", imputare ogni problema di convivenza ad un presunto "conservatorismo" connaturato alla psicologia delle masse. Corrisponderebbe ad un'opzione teorica di carattere esclusivamente "psicologistico", tale da indurre ad eludere le profonde dinamiche di carattere sociale, economico ed urbano che spiegano, invece, il reale e concreto disagio della popolazione locale

Il rischio di un'eccessiva semplificazione si muove lungo due percorsi esplicativi antitetici. Il primo ci porta a territorializzare il problema, spostandoci da un immaginario sociale ad un immaginario geografico. In un'ottica di questo genere si tratta di recuperare il controllo di un territorio che ci sfugge di mano, che è in misura crescente il ricettacolo di attività extralegali e dove i segnali sempre più visibili della devianza interferiscono con il vissuto di sicurezza dei residenti. Questo primo percorso, pertanto, spinge in direzione di una soluzione di carattere "militare". Il secondo percorso porta a psicologizzare il problema, attribuendo cioè il disagio degli abitanti alle loro resistenze psicologiche, alla loro mentalità retrograda, incapace di accettare, senza reagire con angoscia, l'irrompere del diverso. Nel primo caso il problema sono gli "outsider", la loro maggior propensione a delinquere e la loro mancata interiorizzazione delle norme del "vivere civile"; nel secondo caso il problema risiede negli "established", nei loro stereotipi e pregiudizi.

Ciascuno dei due percorsi esplicativi porta, naturalmente, a comprendere solo una parte estremamente ridotta del problema. L'"accompagnamento" del nuovo venuto nel suo contesto d'accoglienza, attraverso un'azione di orientamento relativo ai

servizi e alle opportunità offerte dal territorio, ma anche alle regole che lo caratterizzano, presenta in certi casi un'indiscutibile utilità, come mostrano di aver compreso alcuni soggetti pubblici e di privato sociale soprattutto operanti nel settore dell'inserimento abitativo. La presenza di un tessuto associativo relativamente vivace sul territorio, nonché di soggetti che si prestano ad un'azione di mediazione (per esempio alcuni circoli politico-culturali ed alcune attività parrocchiali), può svolgere da questo punto di vista un ruolo di rilievo.

D'altro canto, buona parte del problema, piuttosto che da una mancata assimilazione delle regole da parte degli uni, o da un atteggiamento di rifiuto da parte degli altri, deriva da un insieme di comportamenti dettati da un insieme di comportamenti dettati da esigenze di carattere pratico, prima tra tutte l'esigenza abitativa. Molto del disagio della convivenza deriva, cioè, dalle condizioni abitative cui gli immigranti del quartiere si trovano costretti. Ma il problema della casa non manca di interessare anche una cospicua quota di italiani: quanto basta per rendere auspicabile un'implementazione degli interventi di housing sociale, nel quadro di un serio ripensamento delle politiche abitative, probabilmente più che non iniziative di militarizzazione del territorio. Di nuovo, il fastidio prodotto da un utilizzo "deviante" del territorio pone il problema degli spazi d'incontro e del loro utilizzo regolato, che, ancora una volta, trova le proprie soluzioni al livello di un'avveduta politica urbana, che si faccia governance attraverso il coinvolgimento delle realtà attive a livello locale. La sfida della città multiculturale, cosmopolita o plurale non può prescindere da processi attivi di partecipazione dei cittadini alla definizione dei problemi e delle possibili risposte sia a livello istituzionale, sia a livello societario.

## **CULTURA**

La capacità di produrre e attirare cultura di Milano è stata a lungo uno straordinario vantaggio competitivo, favorita dalla

presenza di istituzioni prestigiose e luoghi di sperimentazione; così come strategica è risultata la sua capacità di integrare le risorse concentrate nella città con le reti lunghe dei territori che attorno ad essa interagiscono.

Oggi però una crescente frammentazione e una diminuita forza attrattiva sembrano caratterizzare la vita culturale della metropoli.

Questo è tanto più preoccupante ora che, più che in altri momenti, riuscire ad essere un luogo creativo, di elaborazione culturale, di formazione e di studio, ma anche di intrattenimento e di divertimento, rappresenta uno straordinario vettore di innovazione e di competizione per le città, per le quali la diversità culturale e la molteplicità delle forme di produzione e fruizione di cultura rimangono non solo elementi fondamentali della qualità dell'esperienza urbana quotidiana dei cittadini, ma anche fattori essenziali per attrarre risorse sulla scena mondiale. Soprattutto quando le città sono caratterizzate, come Milano, da una spiccata vocazione alla produzione artistica e culturale e dalla presenza di filiere rilevanti dell'economia della conoscenza.

In effetti, la città si presenta ancora come un'importante piattaforma di eventi culturali; un nodo di reti significative che attira talenti e capacità, uno dei luoghi più dinamici d'Italia, che ospita eventi di varia natura: sport cultura, fiere, manifestazioni, calendari teatrali, concerti e corsi per il tempo libero. Milano è ancora a livello italiano lo spazio in cui si intersecano i percorsi formativi dei giovani, i programmi di ricerca delle università e degli istituti di ricerca pubblici e privati, le carriere e le vite dei creativi, le esperienze imprenditoriali etniche; luogo di risorse consumate in cultura e che possono investire in cultura (Milano è la seconda città italiana per reddito pro capite, dopo Bologna).

Nonostante ciò, vista da fuori, Milano, a volte, sembra essere una città di passaggio, in cui i talenti trovano occasioni solo momentanee, senza trovarvi stimoli significativi per rimanere: capitale italiana della ricerca pubblica e privata e dello studio

universitario, città creativa per eccellenza, ma che non alimenta le proprie risorse, non le riproduce, non le mette a disposizione di tutti, non offre spazi e sostegno alle classi creative di oggi perché diventino le classi dirigenti del futuro. La produzione culturale della città ha un orizzonte e un respiro sempre più corto: le sue università hanno scarsa capacità di internazionalizzazione, la sua classe creativa preferisce andare a vivere e lavorare in altre città europee, i suoi circuiti culturali sono spesso ancora molto elitari e chiusi.

Nel campo della sanità si susseguono interventi dei singoli attori senza un disegno complessivo che risponda ad un programma progettuale compiuto: San Raffaele, Besta, Istituto Oncologico, Niguarda, ognuno si muove con scelte proprie senza un indirizzo generale condiviso dall'amministrazione.

Nel contempo vi è stato un notevole impulso delle cliniche private che sgomitano per ampliarsi spesso in situazioni complesse e non urbanisticamente compatibili e che trovano terreno favorevole nel graduale e sottile disimpegno del settore pubblico. Ugualmente si assiste allo sviluppo del mercato delle iniziative private per le residenze sanitarie per anziani. Carenti sono le strutture per disabili, emarginati e giovani, nessuna iniziativa per i centri multiservizi mentre l'offerta di nuovi posti negli asili nido è fortemente insoddisfacente.

Vista la crescente frammentazione della vita culturale della metropoli, le sfide da affrontare possono essere ricondotte ad alcune famiglie molto chiare:

- democratizzare la cultura, senza rinunciare alla qualità: fare uscire la produzione culturale dai circuiti ristretti della sua fruizione; farla dialogare con l'impresa e l'economia, ma anche con la vita quotidiana dei cittadini. Mettere la cultura in contatto e a servizio della città e la città in contatto e a servizio della cultura, creando luoghi di scambio e contaminazione capaci

anche di rinnovare l'immagine della città nel mondo;

- accogliere talenti offrendo loro sostegno e qualità della vita, dando loro motivi per vivere nella regione urbana e contribuire al miglioramento della sua qualità: si tratta di mettere a loro disposizione non solo risorse economiche e culturali, ma anche spazi e ambienti di vita quotidiana di qualità, in grado di offrire sicurezza e tranquillità;

- aprire, attorno alle differenze e alla giustapposizione, cantieri culturali diffusi e strategici: valorizzare la presenza di stimoli culturali multipli, mettendo in relazione le diverse culture che la città e la regione urbana ospitano. L'imprenditoria etnica, lo scambio e la contaminazione con culture lontane devono essere di nuovo al centro di un progetto di accoglienza capace di dare nuova linfa al sistema;

- rilanciare la capacità di dialogo e interazione tra luoghi di produzione di cultura: le Università e gli istituti di ricerca pubblici e privati devono essere al centro di rinnovati investimenti che rilancino la propensione alla sperimentazione, la qualità della produzione e della gestione quotidiana; si tratta di promuovere occasioni di messa in rete, costruendo capacità di fare sistema e un'offerta integrata innovativa, in particolare agli studenti, ma anche capacità di alimentare la generale ricchezza culturale della città di città;

- interpretare, attraverso una nuova centralità del progetto, la costruzione e la gestione di nuovi spazi collettivi che disegnano la città contemporanea: le piazze grandi e piccole e i parchi urbani, le strade lente e le reti, gli spazi dei flussi e dell'interferenza, del commercio e dello scambio; i luoghi della natura e della (agri)cultura, i palazzi pubblici e le cattedrali civili e religiose, stadi, teatri, palazzi pubblici, edifici per il culto, spazi della comunità e della civitas, dei servizi, della festa, del rito, dello sport giocato e guardato, della musica; gli "interni del tempo libero", le palestre e le piscine, i locali notturni, i fast food, le discoteche e le sale da concerto; gli spazi aperti domestici e

gli spazi di prossimità, i superluoghi delle stazioni piccole e grandi, i centri commerciali, ecc.

### **ABITARE**

La città continua a perdere abitanti. Questo è un dato che non accenna a cambiare.

Le scelte fatte dalla attuale giunta comunale hanno sempre favorito gli interessi "forti" contro quelli degli abitanti. Questi hanno reagito spesso creando comitati e associazioni per la difesa dei propri interessi, ma anche degli interessi comuni dei cittadini.

La grande quantità di persone che utilizzano i servizi di Milano per lavoro o studio senza abitarci porta a un peggioramento della qualità di vita di chi abita ancora in città, favorendo l'ulteriore esodo verso i comuni esterni, vicini e lontani. Questa tendenza alla fuga dalla città va contrastata se non si vuole che Milano diventi solo un luogo di lavoro di giorno ed un luogo di divertimento la notte.

Va rinforzato l'attaccamento delle persone ai luoghi in cui abitano coinvolgendoli nelle decisioni che li riguardano e dando loro la possibilità di riappropriarsi del territorio fisicamente e sentimentalmente.

La sfida che il "Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche comunali" del 2000 ha posto non trova conferma nello sviluppo delle politiche abitative. Tutte le nuove abitazioni costruite in questi anni non sono alla portata delle tasche di gran parte dei cittadini che quando sono alle prese con il problema della casa scelgono un mercato più conveniente fuori Milano anche nelle province confinanti. La trasformazione di uffici sfitti in residenza non ha sbocco essendo gli immobili a bilancio per cifre superiori ed il cambio di destinazione ne farebbe sminuire il valore. Il caro prezzi del mercato delle nuove case espelle le giovani coppie e impedisce il naturale ricambio generazionale della città. L'offerta di nuove abitazioni avviene in modo numeri-

camente compatibile con l'assorbimento del mercato, circa 1.000-1.500 alloggi all'anno, mentre la quota più importante di scambi avviene nel settore della compravendita dell'usato.

Non è il numero di Piani approvati che determina la potenzialità alloggiativi, ma la compatibilità con il mercato possibile. Un numero troppo elevato di offerte di case può influire sui prezzi calmierando la spesa e quindi è inimmaginabile che troppe case vengano immesse sul mercato contemporaneamente tramite i PII.

Nel contempo la politica pubblica, al di là dei programmi annunciati, è praticamente inesistente: 650 alloggi dal 1997 ad oggi e nessuno dei circa 850 alloggi di edilizia sovvenzionata previsti nei 5 PRU. Dall'approvazione del Documento nel 2000 è cresciuta la domanda insoddisfatta delle famiglie socialmente deboli, mentre non è stata perseguita una seria politica per un'offerta diversificata tra case in proprietà e affitto, tra edilizia libera e convenzionata.

Negli stessi PII, la piccola quota di edilizia pubblica consigliata nei singoli interventi non è più considerata essenziale, così come si rileva che nell'edilizia convenzionata la differenza in termini di prezzi è minima e non corrisponde alla proposta di diversificazione dell'offerta abitativa rispetto ai vantaggi volumetrici ottenuti. L'apporto dei PII in 4 anni si riscontra in meno di 5 cantieri aperti su 100 PII presentati. Se i PII dovevano rappresentare il contraltare ad un sistema di procedure rigido, non sono rintracciabili i cambiamenti volti ad una semplificazione e maggiore flessibilità e non hanno rappresentato una risposta alla questione delle abitazioni e della residenza per la grande platea urbana ed extraurbana.

All'interno di questo orientamento e tenendo presente che l'edilizia residenziale pubblica esistente rappresenta una risorsa tanto più significativa quanto più, interagendo con una nuova tipologia di offerta, riesce a produrre un comparto abitativo a destinazione sociale diversificato, si ritiene utile segnalare due

indirizzi come prospettive verso cui orientare la strategia progettuale dei nuovi interventi abitativi;

- articolare il comparto dell'offerta introducendo forme differenziate di locazione all'interno di comparti urbani unitari e prestando attenzione alla realizzazione di nuove opportunità spaziali per servizi alla residenza e al quartiere. Questo per evitare da un lato una forte omogeneità delle soluzioni (tutto a canone sociale/tutto a canone moderato) e dall'altro una eccessiva concentrazione dei carichi insediativi all'interno di una stessa area (la ricerca di un equilibrio nella distribuzione dei pesi tra nuovi insediamenti e città esistente risulta essere un fattore importante per facilitare lo scambio e l'integrazione tra le parti e contenere i fenomeni di rigetto e di ghettizzazione);

- intendere la casa pubblica come soluzione transitoria nel tentativo di rafforzare il significato dell'intervento pubblico sulla casa attraverso un processo che renda l'alloggio pubblico in locazione una risorsa capace di rigenerarsi non solo attraverso la nuova costruzione, ma anche a partire dalla mobilità delle famiglie all'interno del patrimonio esistente. E' cruciale, per le politiche abitative pubbliche, riuscire a rispondere alle diverse domande sociali di casa che nel tempo tendono a modificarsi; in tal senso i rischi di paralisi e di blocco generati da una pratica diffusa che vede le famiglie assegnatarie permanere nell'appartamento per tutto il ciclo di vita della famiglia anche quando non si è più in presenza dei requisiti (il reddito, ad esempio) per avere l'alloggio, rappresenta un limite strutturale e un indebolimento dell'azione pubblica. La tendenza a vivere l'alloggio pubblico come se si trattasse di una proprietà privata contribuisce ad aumentare la criticità di una situazione che nel nostro Paese risulta essere già fortemente esposta a causa della ridotta percentuale di alloggi in locazione: circa il 20% sul patrimonio complessivo è in affitto e solo il 5% è rappresentato

dal patrimonio pubblico.

## VERDE

La qualità urbana si misura anzitutto per la qualità ambientale e gli spazi a verde che la città deve poter offrire. Rispetto a quanto previsto dal "Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche comunali" del 2000, il piano di una cintura verde è ampiamente coperto da vuoti: le aree del Parco Ticinello non sono state ancora consegnate dalla proprietà secondo le convenzioni stipulate, le aree a verde della Pirelli Bicocca non sono agibili (Esplanade, Collina dei ciliegi), per il parco del Sieroterapico non è ancora partita la bonifica, dei 950.000 mq di spazi a verde previsti nei Pru solo l'8% è stato realizzato, il parco Bisceglie-Calchi Taeggi è ancora occupato dalla cava di Geregnano da bonificare, il parco di Vaiano Valle come il Parco della Merlata non esiste, altri spazi significativi anche se di dimensioni più piccole non sono stati attrezzati: Baravalle, ex ospedale Bassi di via Jenner, area Marelli di via Adriano, Monluè/Ponte Lambro. In questo contesto la politica di valorizzazione delle tipiche Cascine lombarde ha subito una selvaggia deresponsabilizzazione affidando le stesse ai privati per i più svariati usi. Il Parco Agricolo Sud Milano è continuamente aggredito da interventi su aree lasciate al degrado e all'inattività per giustificarne la riqualificazione.

I progetti del verde previsti nei grandi Piani attuativi (Bovisa, Montecity, Portello, Garibaldi, Fiera) non saranno ultimati prima di dieci anni.

L'analisi della situazione ci consegna ancora molto standard a verde cartaceo: manca la sinergia con gli altri temi strategici a discapito della competitività della qualità del vivere e di superamento dei fenomeni di marginalità territoriale. In questo contesto peraltro nella città costruita molte aree a verde vengono sottratte alle loro destinazioni per i cantieri dei parcheggi distruggendo il tessuto dei mini spazi dedicati all'incontro e alla



socializzazione delle persone specie anziane che non hanno possibilità di recarsi nei grandi parchi della periferia. Nei parchi, ma in genere in tutta la città, scarsa è l'attenzione per il sistema della acque, dei canali e dei Navigli quale risorsa per creare un effetto privilegiato dello spazio urbano e soprattutto Milano è una città sporca con evidenti conseguenze economiche e sociali.

La città risulta dotata di quasi 16 milioni di mq di spazi verde, che corrispondono a 12,27 mq per ogni cittadino, ma nonostante ciò, nell'immaginario collettivo, la città non risulta dotata di un sistema di spazi aperti e verdi sufficienti e di qualità.

Questo perché il verde di Milano è costituito da aree spesso discontinue, non connesse tra loro e non sempre di comoda accessibilità, e non dispone di un'area verde significativa come le grandi città europee che dia valore, un punto interno che possa essere connesso al verde esterno, generando una relazione interno-esterno di verde continuo.

La città vede dunque progressivamente impoverire ed erodere i propri spazi aperti, consumare le aree inedificate, congestionare e sovraccaricare gli ultimi spazi liberi interni alla città consolidata, esaurirsi e consumarsi la qualità delle reti corte sulle quali vivono le pratiche quotidiane (i parchi in cui andiamo a correre, gli spazi in cui facciamo attività sportive, le scuole in cui portiamo i nostri figli, i marciapiedi e le panchine dei nostri spazi pubblici). Ciò porta ad un impoverimento della città, perché sono proprio queste reti di prossimità, in cui si svolge e a cui è affidata la nostra quotidianità, quelle che richiedono costi di manutenzione elevati, a fronte di nessun profitto economico. Ma rinunciare alla rete corta significa impoverire la città della sua dimensione sociale e collettiva.

Sottraendo spazi alle attività e ai soggetti più deboli e meno organizzati, riducendo le possibilità di intersezione tra culture e persone, tra differenti popolazioni e pratiche, la città finisce per

funzionare per sottosistemi non relazionati producendo potenzialmente, in una prospettiva di forte polarizzazione sociale, da un lato nuove segregazioni, dall'altro l'incapacità delle élite di essere parte attiva nella costruzione della città, del capitale fisso e dei valori collettivi. Questo impoverimento, alla lunga, potrebbe riverberarsi sullo stesso sviluppo, producendo una città in cui è sempre meno interessante e conveniente vivere e investire sul futuro.

Da questo scenario emerge la necessità di confrontarsi con due grandi sfide strettamente connesse:

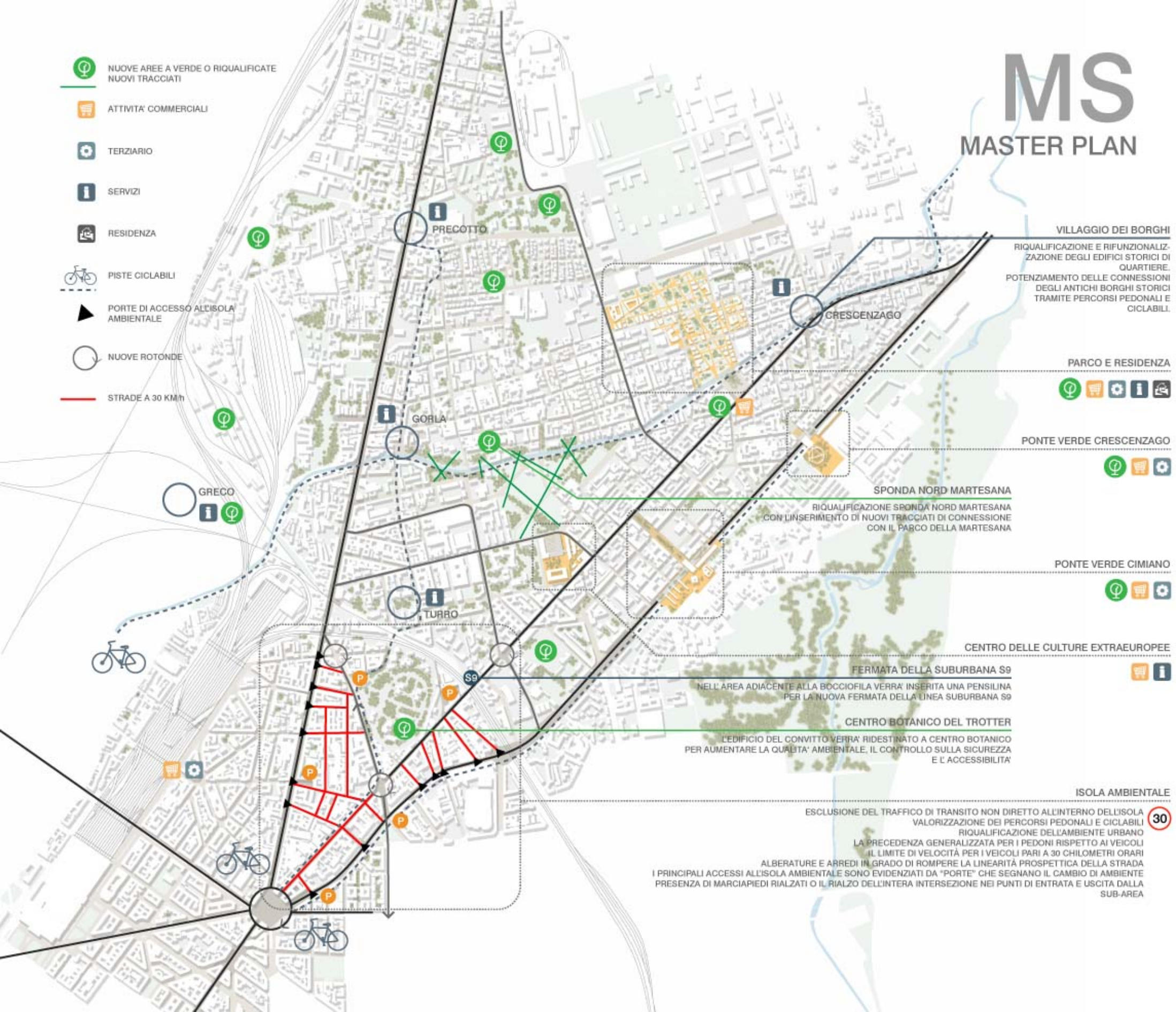
- mantenere e generare nuovi spazi da condividere, inventando una politica per le reti corte per oggi e per il futuro: rallentare lo spreco di suolo, evitare la congestione degli spazi disponibili, restituire spazi aperti alla città e ai suoi cittadini, trattando gli spazi aperti a partire dal valore che risiede nella loro stessa esistenza, indipendentemente dal valore d'uso oggi espresso;
- ricostruire e irrobustire il sistema della naturalità della metropoli: natura, biodiversità, disetaneità sono caratteristiche proprie dei sistemi ecologici che contaminano anche il sistema urbano; lo spazio verde non è solo quello della fruizione sociale e dello svago, ma è anche lo spazio della natura in città; ciò significa non solo grandi parchi e aree verdi urbane pubbliche e private, ma sistemi agroecologici e neoagroforestali coordinati in un disegno ecologico unitario, integrati con le istanze dei soggetti ambientali (aziende agricole periurbane, associazioni ambientaliste, scuole, pensionati, ecc.) per una nuova infrastruttura paesistico-ambientale-sociale;



# MS

## MASTER PLAN

-  NUOVE AREE A VERDE O RIQUALIFICATE  
NUOVI TRACCIATI
-  ATTIVITA' COMMERCIALI
-  TERZIARIO
-  SERVIZI
-  RESIDENZA
-  PISTE CICLABILI
-  PORTE DI ACCESSO ALL'ISOLA  
AMBIENTALE
-  NUOVE ROTONDE
-  STRADE A 30 KM/h



### VILLAGGIO DEI BORGHI

RIQUALIFICAZIONE E RIFUNZIONALIZZAZIONE DEGLI EDIFICI STORICI DI QUARTIERE.  
POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI DEGLI ANTICHI BORGHI STORICI TRAMITE PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

### PARCO E RESIDENZA



### PONTE VERDE CRESCENZAGO



### SPONDA NORD MARTESANA

RIQUALIFICAZIONE SPONDA NORD MARTESANA CON L'INSERIMENTO DI NUOVI TRACCIATI DI CONNESSIONE CON IL PARCO DELLA MARTESANA

### PONTE VERDE CIMIANO



### CENTRO DELLE CULTURE EXTRAEUROPEE



### FERMATA DELLA SUBURBANA S9

NELL'AREA ADIACENTE ALLA BOCCIOFILA VERRA' INSERITA UNA PENSILINA PER LA NUOVA FERMATA DELLA LINEA SUBURBANA S9

### CENTRO BOTANICO DEL TROTTER

L'EDIFICIO DEL CONVITTO VERRA' RIDESTINATO A CENTRO BOTANICO PER AUMENTARE LA QUALITA' AMBIENTALE, IL CONTROLLO SULLA SICUREZZA E L'ACCESSIBILITA'

### ISOLA AMBIENTALE

ESCLUSIONE DEL TRAFFICO DI TRANSITO NON DIRETTO ALL'INTERNO DELL'ISOLA  
VALORIZZAZIONE DEI PERCORSI PEDONALI E CICLABILI  
RIQUALIFICAZIONE DELL'AMBIENTE URBANO  
LA PRECEDENZA GENERALIZZATA PER I PEDONI RISPETTO AI VEICOLI  
IL LIMITE DI VELOCITA' PER I VEICOLI PARI A 30 CHILOMETRI ORARI  
ALBERATURE E ARREDI IN GRADO DI ROMPERE LA LINEARITA' PROSPETTICA DELLA STRADA  
I PRINCIPALI ACCESSI ALL'ISOLA AMBIENTALE SONO EVIDENZIATI DA "PORTE" CHE SEGNANO IL CAMBIO DI AMBIENTE  
PRESENZA DI MARCIAPIEDI RIALZATI O IL RIALZO DELL'INTERA INTERSEZIONE NEI PUNTI DI ENTRATA E USCITA DALLA SUB-AREA

30

MS

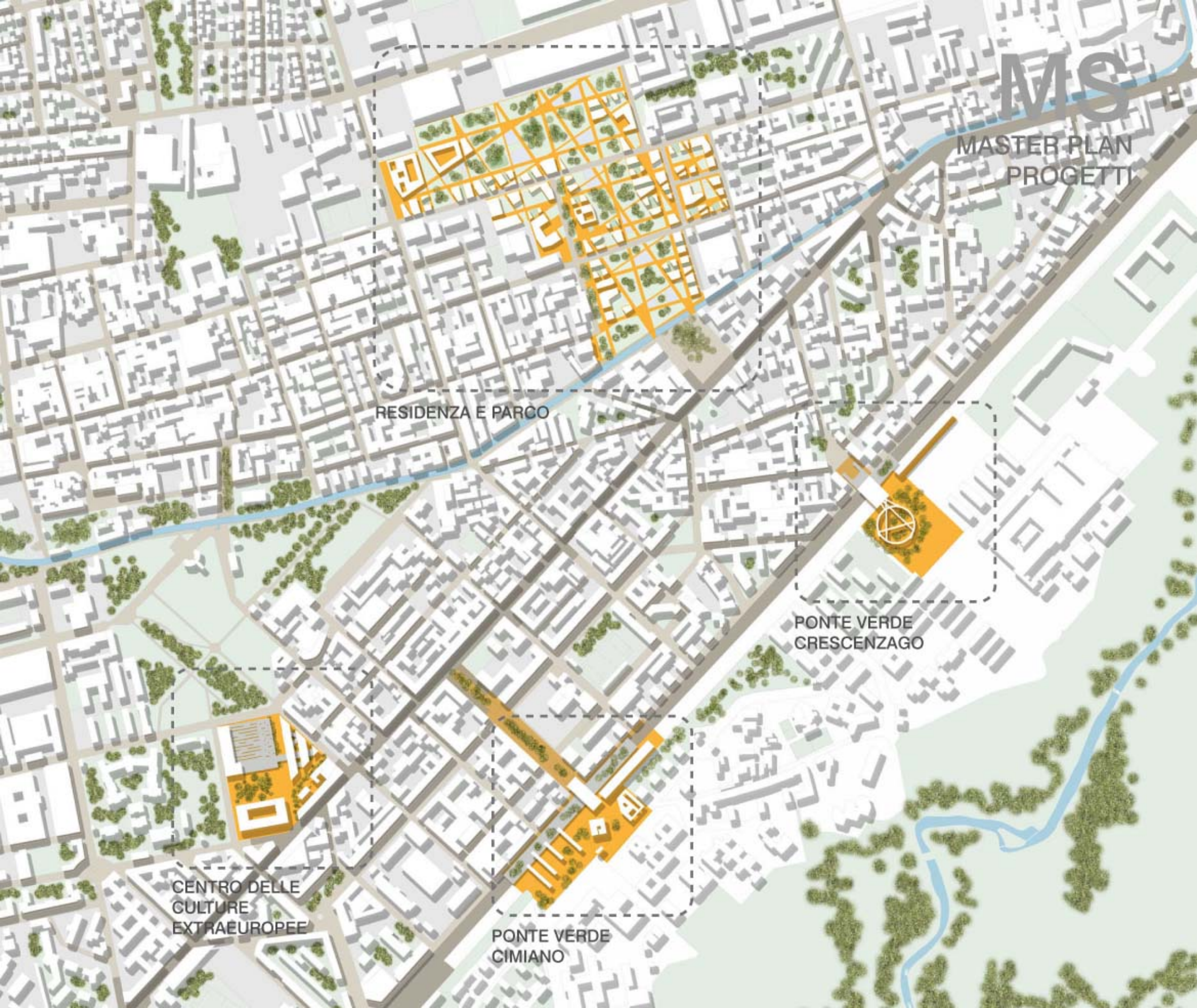
MASTER PLAN  
PROGETTI

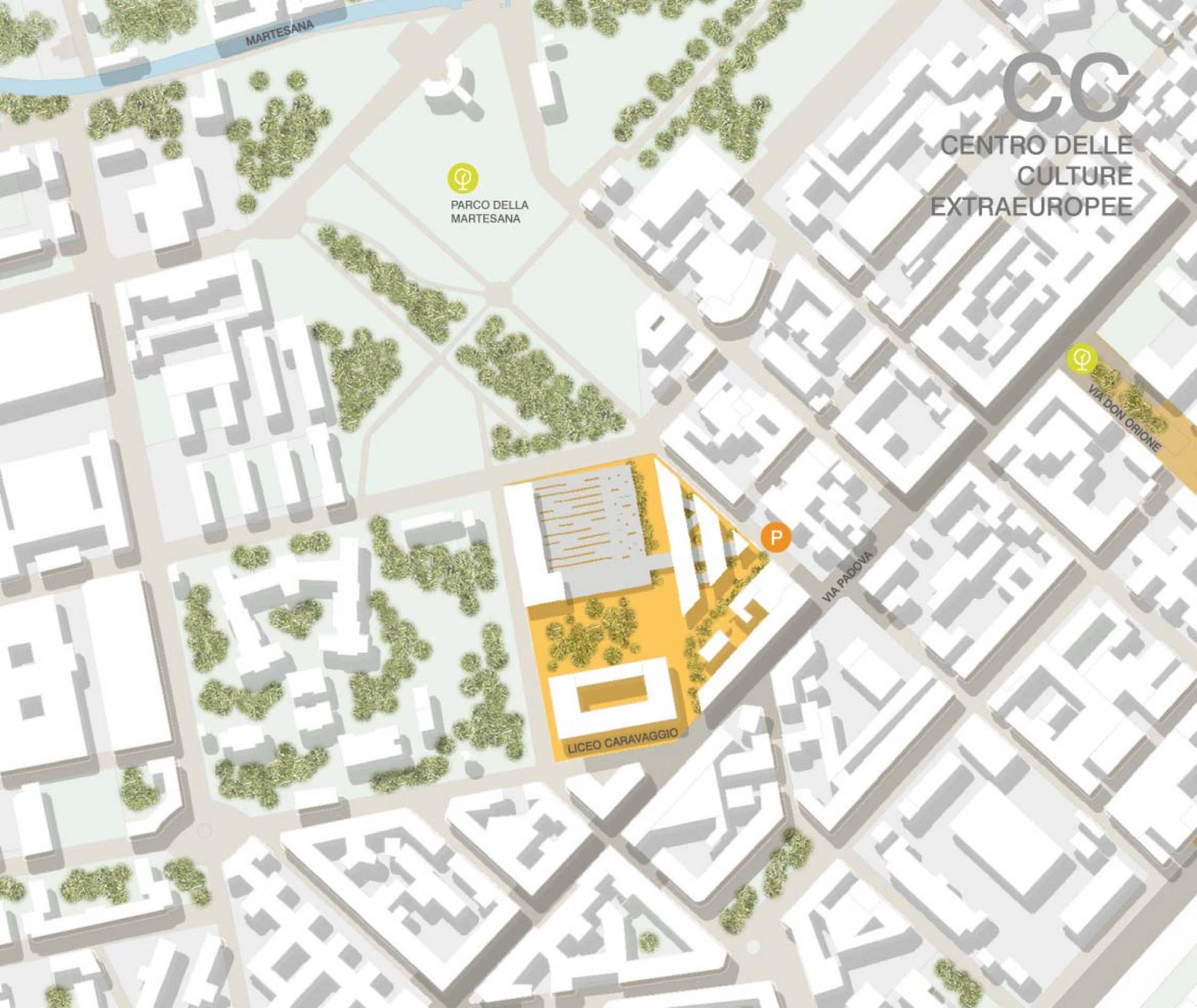
RESIDENZA E PARCO

PONTE VERDE  
CRESCENZAGO

CENTRO DELLE  
CULTURE  
EXTRAEUROPEE

PONTE VERDE  
CIMIANO





MARTESANA



PARCO DELLA  
MARTESANA

CC

CENTRO DELLE  
CULTURE  
EXTRAEUROPEE



VIA DON ORIONE



VIA PADOVA

LICEO CARAVAGGIO

# CC

## PIANO 0

AREA VERDE 0

BIBLIOTECA 1

MENSA 2

AUDITORIUM 3

BILGIETTERIA 4

PORTINERIA 5

BIGLIETTERIA 6

AMMINISTRAZIONE 7

MOSTRA PERMANENTE 8

ESPOSIZIONI 9

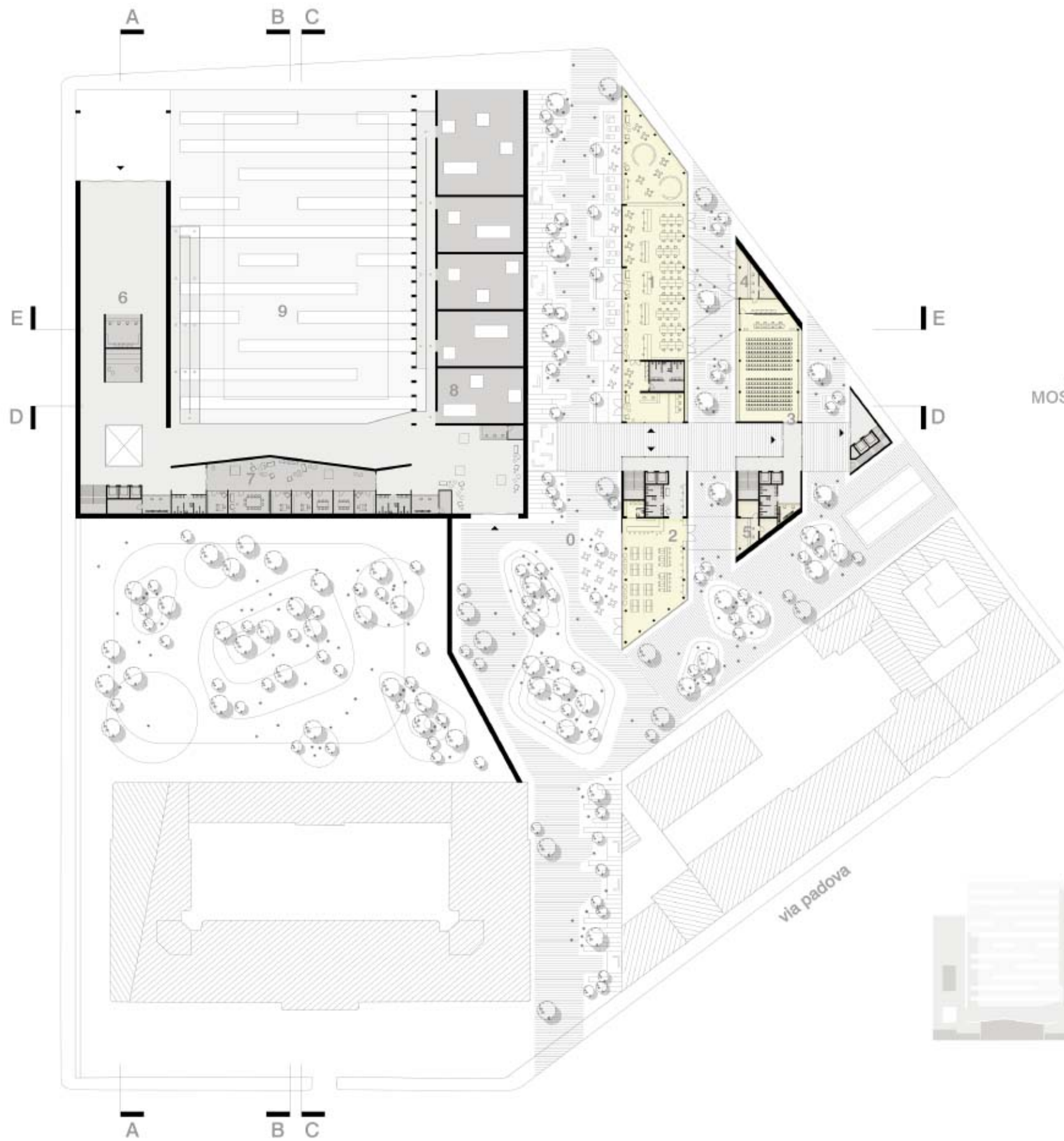
PERCORSI

SPAZI CHIUSI

AMMINISTRAZIONE

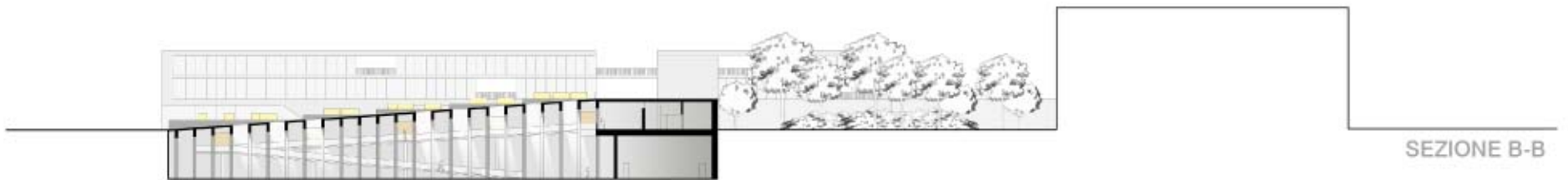
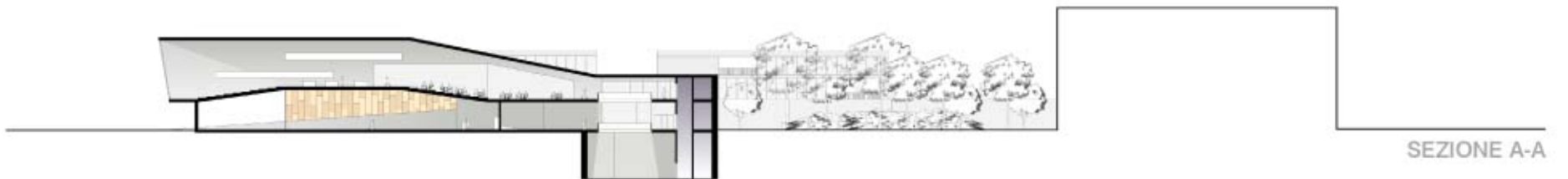
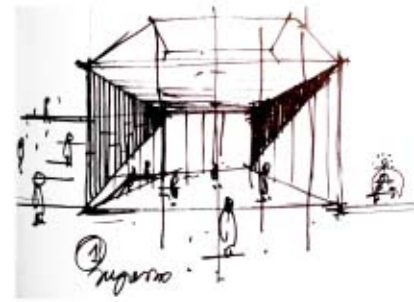
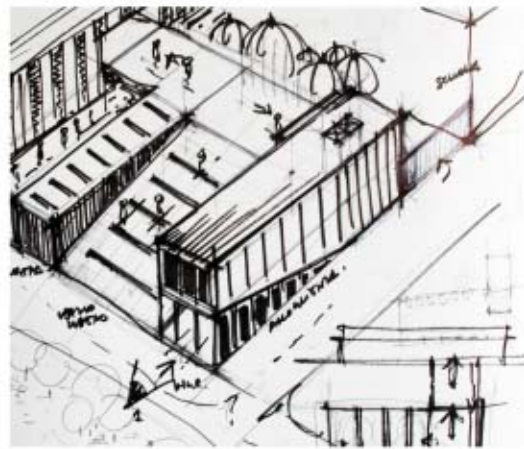
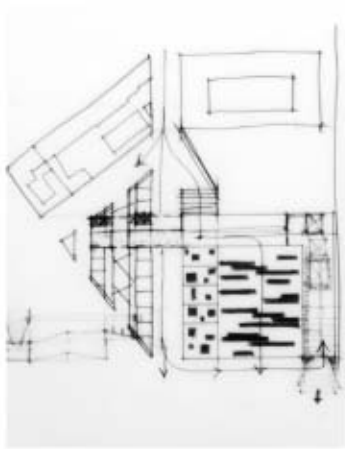
SERVIZI

SPAZI COMUNI



via padova





# CC

PIANO 1

SEGRETERIA E PRESIDENZA 10  
AULE E SPAZI COMUNI 11

GALLERIA 12  
CAFE 13

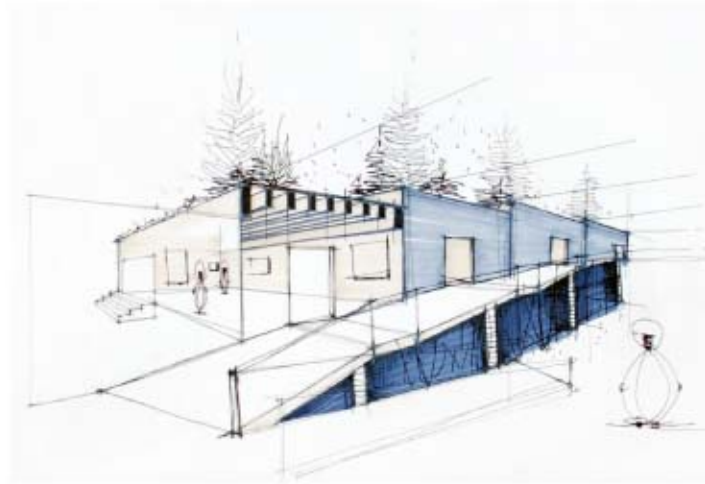
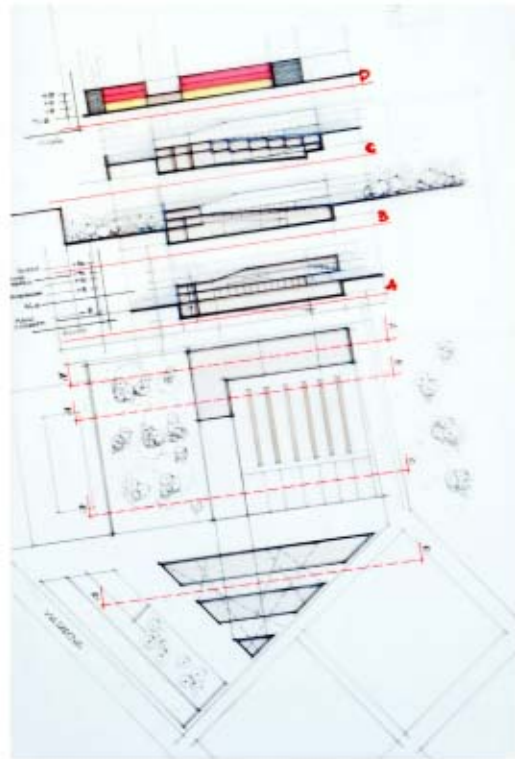
BOOK SHOP E SALA LETTURA 14  
PIAZZA ESTERNA 15



- PIAZZA ESTERNA
- PERCORSI
- SPAZI CHIUSI
- AMMINISTRAZIONE
- SERVIZI
- AULE







VISTA



SEZIONE D-D



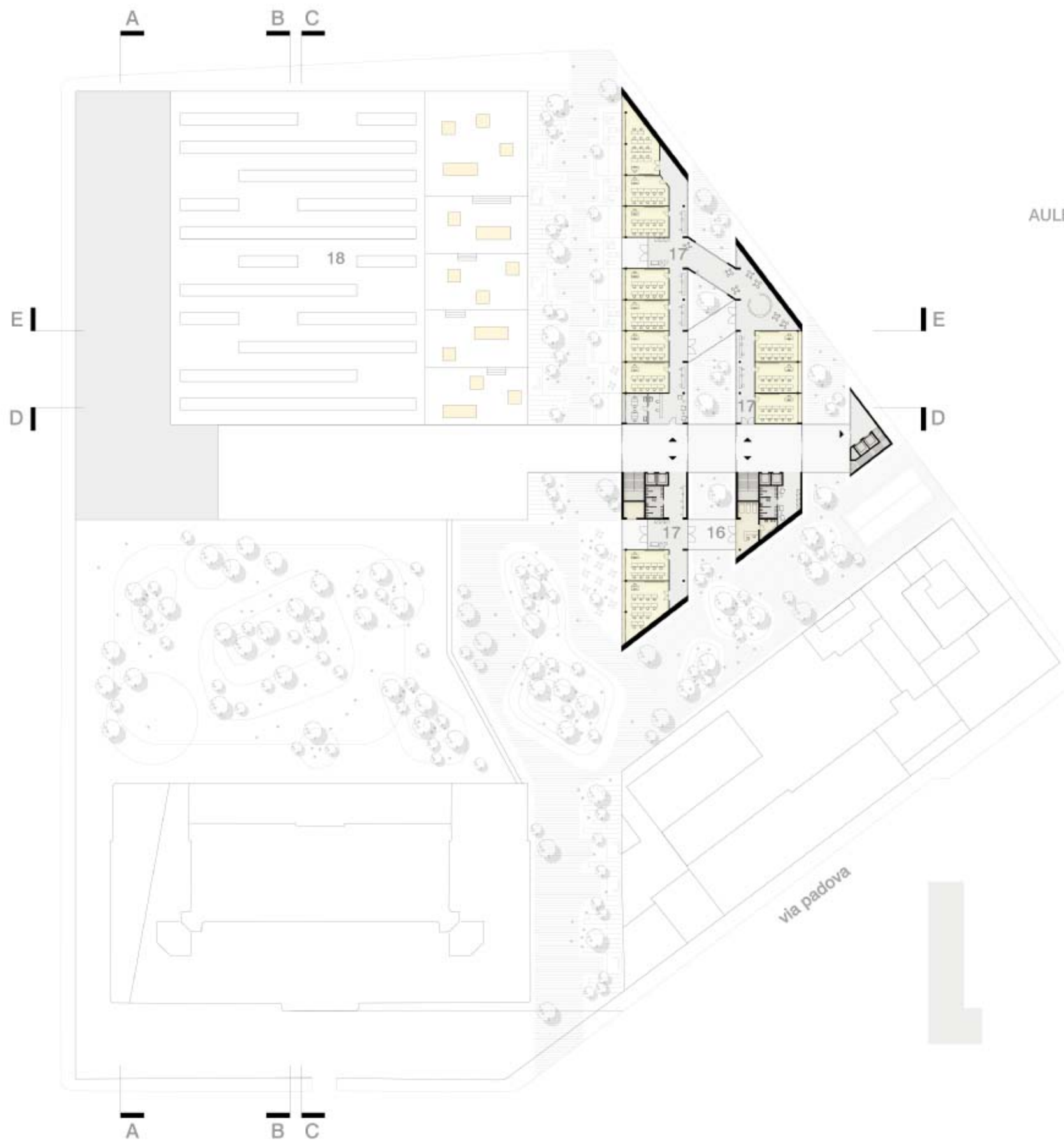
SEZIONE E-E

# CC

## PIANO 2

INFERMERIA 16  
AULE E SPAZI COMUNI 17

PIAZZA ESTERNA 18



- EDIFICIO
- PERCORSI
- SPAZI CHIUSI
- AMMINISTRAZIONE
- SERVIZI
- AULE



# CC

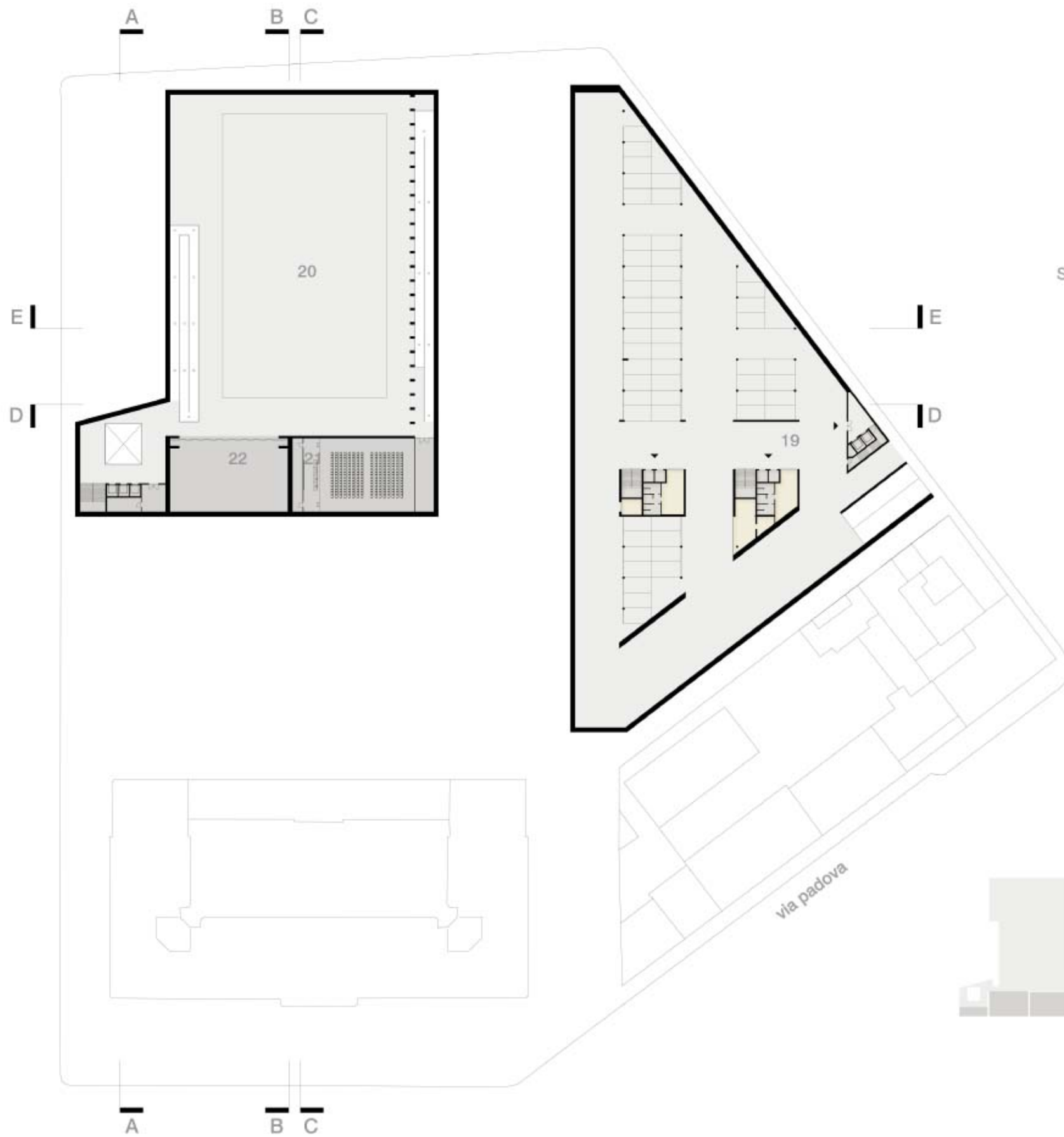
## PIANO -1

PARCHEGGIO 19

ESPOSIZIONI 20

AUDITORIUM 21

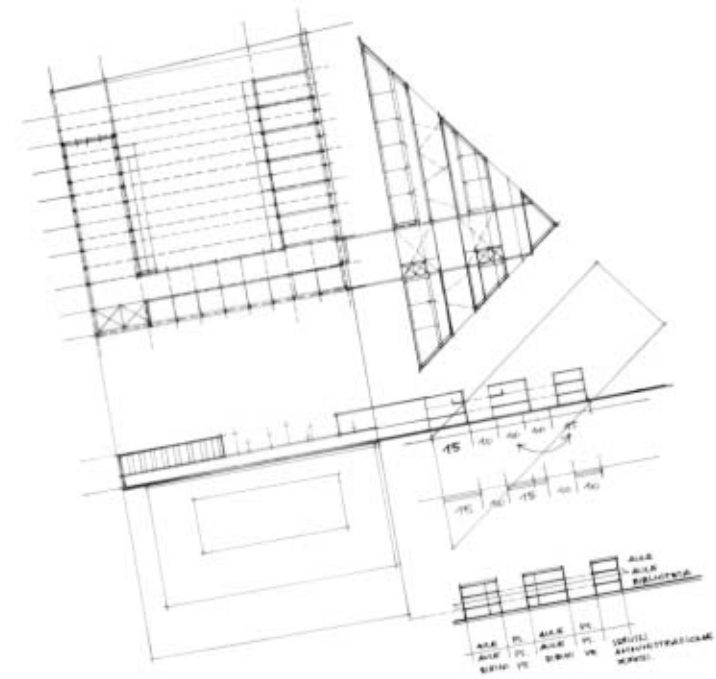
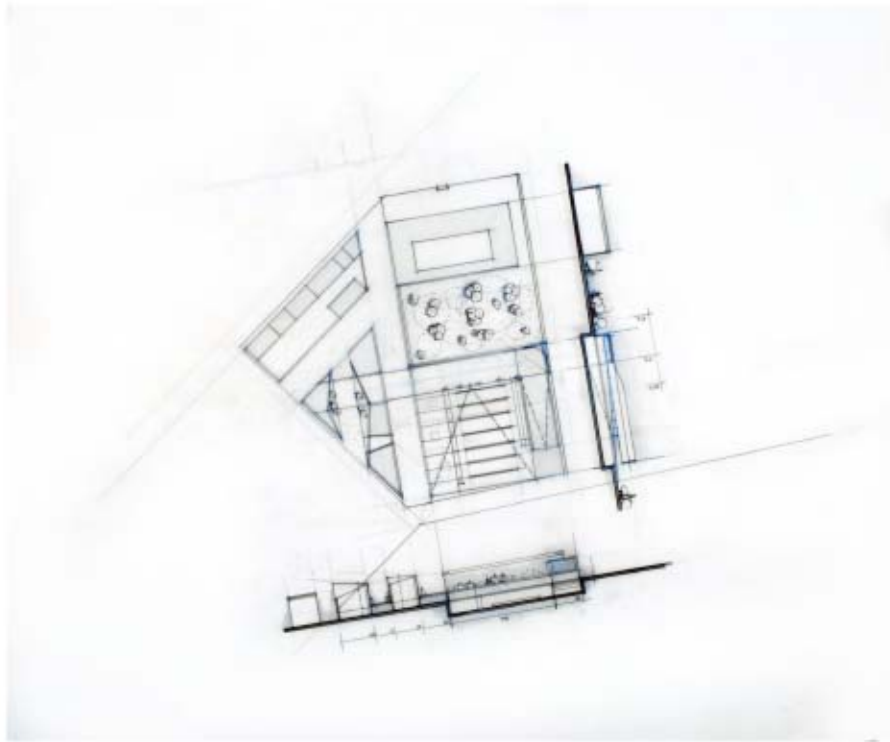
SPAZIO ESIBIZIONI 22



- PERCORSI
- SPAZI CHIUSI
- SERVIZI
- LOCALI TECNICI

# CC

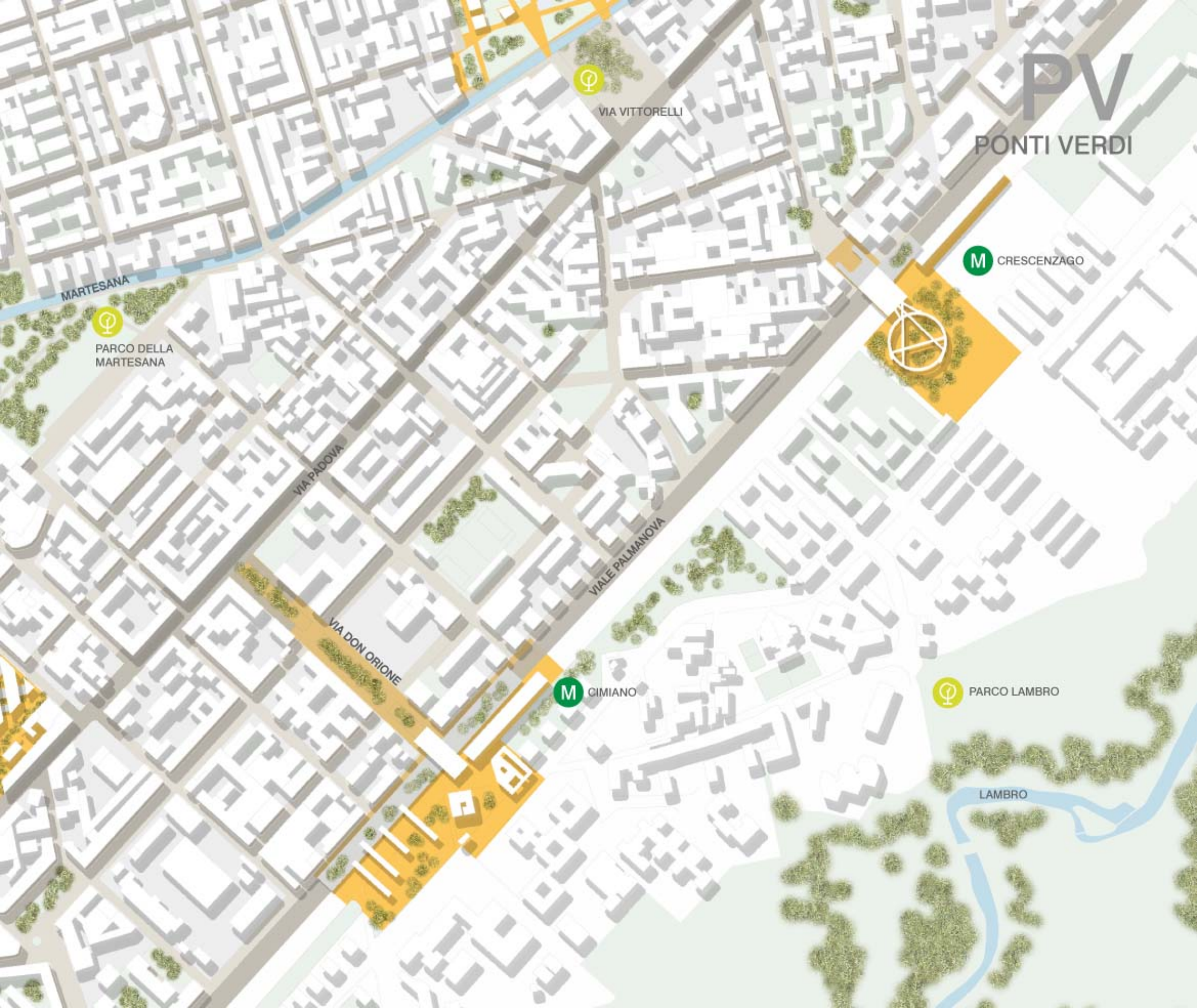
SCHIZZI DI PROGETTO







# PV PONTI VERDI



MARTESANA



PARCO DELLA  
MARTESANA



VIA VITTORELLI



CRESCENZAGO

VIA PADOVA

VIALE PALMANOVA

VIA DON ORIONE



CIMIANO



PARCO LAMBRO

LAMBRO

## PONTE VERDE DI CIMIANO E ACQUEDOTTO VIA DON ORIONE

Il terrazzo dell'acquedotto era stato costruito con destinazione spazio pubblico.

Non a caso era munito di progetto e scalette di accesso.

Per anni è stato utilizzato come spazio giochi per bambini, poi chiuso perché ritenuto pericoloso.

Ora c'è una ristrutturazione in corso con rifacimento del terrazzo nello spazio posto dietro al monumento dei caduti di Crescenzenago. Non si sa se sarà recuperato come spazio pubblico.

Degrado e paura sia di giorno che di notte a percorrerli. Sporcizia, scarsa illuminazione, assenza di scivoli per disabili e anziani li caratterizzano.

Al fine di risolvere la profonda divisione tra l'area che guarda verso il parco Lambro e la zona 2 l'idea di progetto prevede la realizzazione di un tunnel longitudinale sopra via Palmanova ed un edificio a ponte trasversale in coincidenza con l'acquedotto di via Don Orione.

L'edificio a ponte funge da elemento di connessione e raggiungimento della banchina della fermata della metropolitana di Cimiano.

La parte superiore del tunnel è a verde. L'integrazione con altre funzioni è necessaria al fine di rendere il progetto sostenibile e a fornire un numero di servizi idoneo alla fermata della metropolitana. La piattaforma sopraelevata ospiterà attività commerciali di supporto e un'ampia area sarà predisposta ad accogliere mercati temporanei.

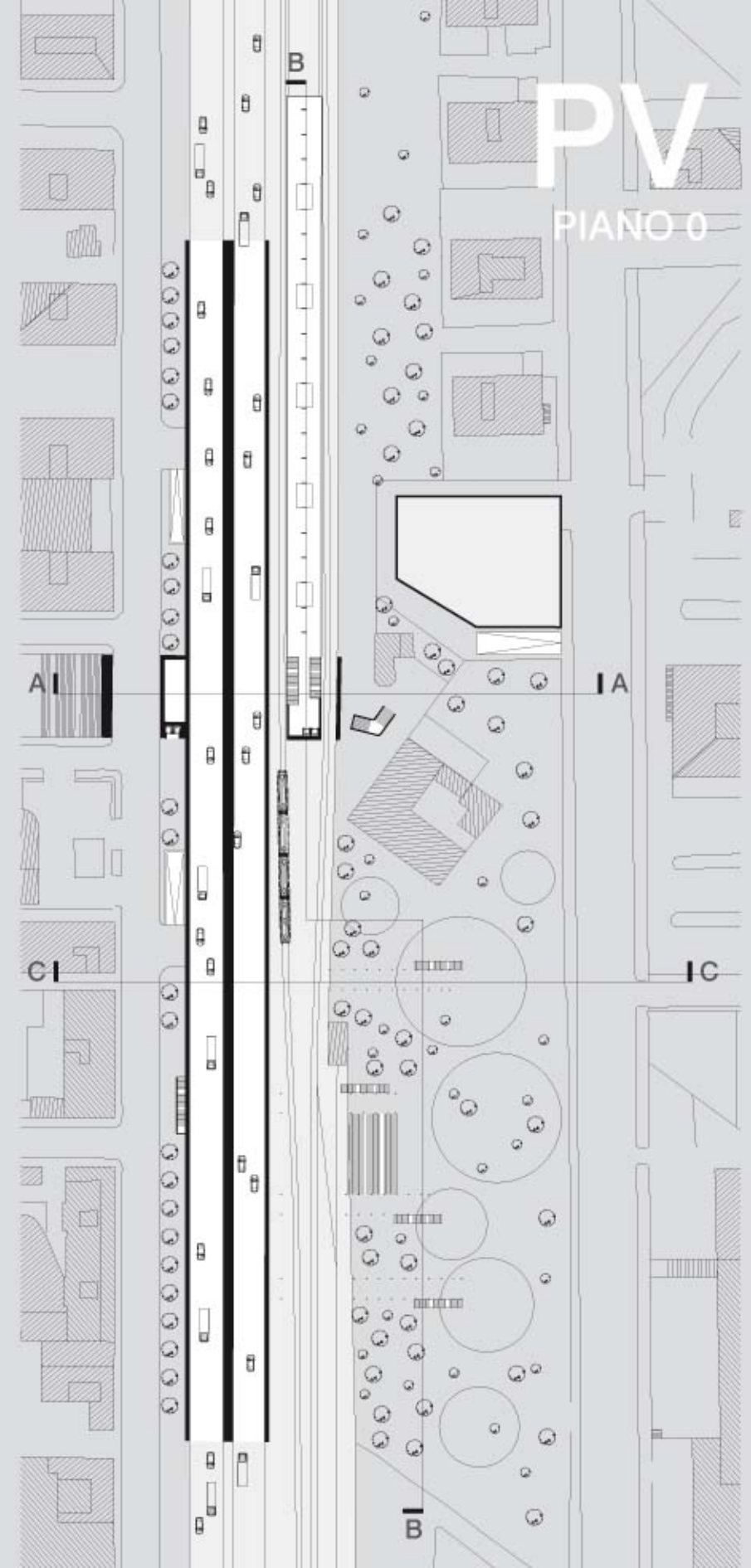
La fermata stessa di Cimiano, per la sua posizione limite al centro della città diviene punto di interscambio con il traffico privato in entrata. Sono previsti infatti due piani di parcheggi interrati, utili a potenziare questa funzione.

L'intero progetto ha l'obiettivo di intensificare il rapporto tra l'infrastruttura e la vita delle piante che crescono su di essa. Prati, gruppi di alberi, muschi, rampicanti e fiori crescono sulla piattaforma.

Nel tratto sud del tunnel, per aumentare e facilitare le connessioni con l'area a verde esistente di via Don Giovanni Calabria, sono state posizionate serre fotovoltaiche che dalla piattaforma si estendono verso il verde sottostante.

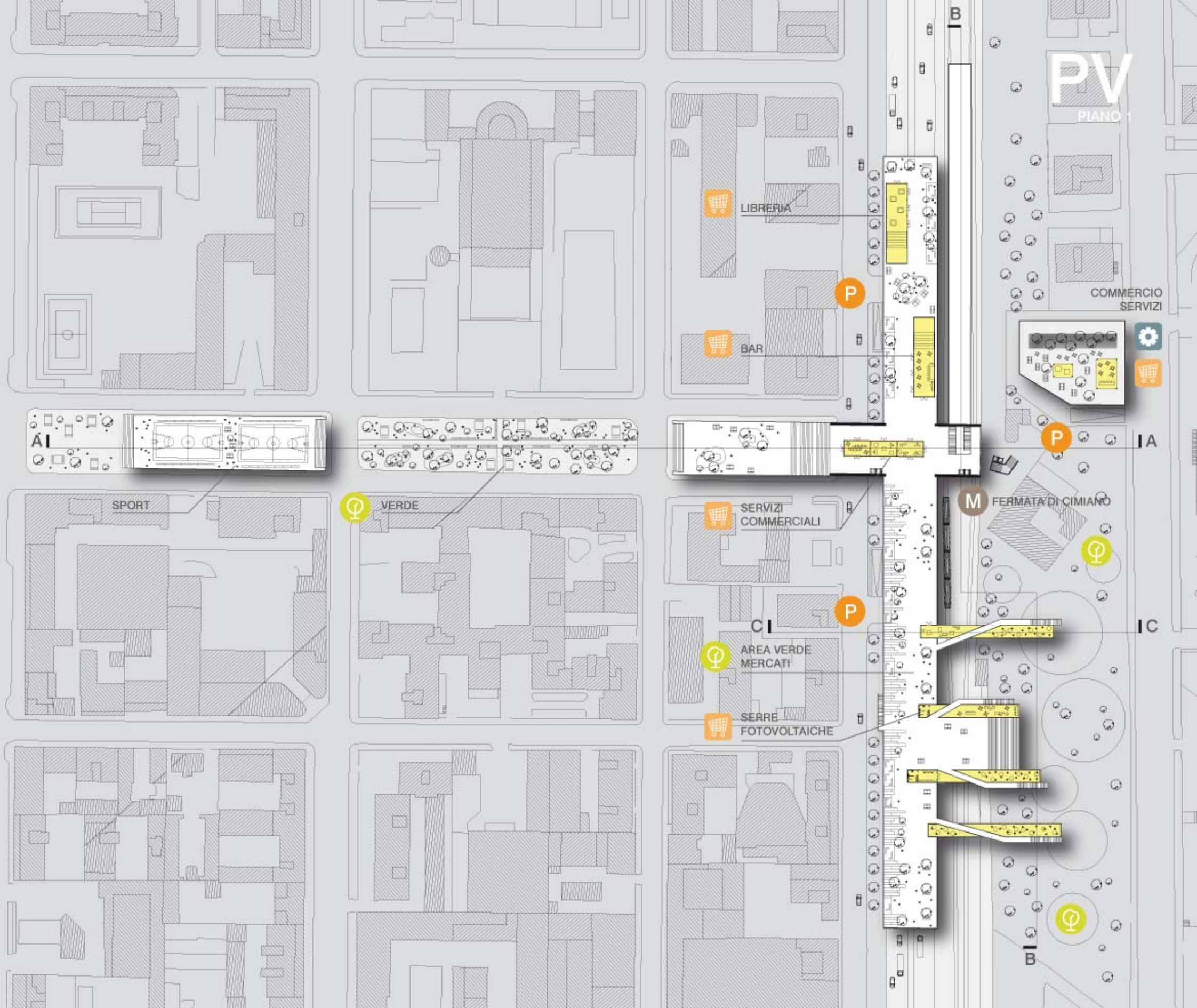
Il carattere di questi elementi è dunque duplice: quello di integrare strutture artificiali nel paesaggio per il potenziamento del verde e di energia e di connessione tra due aree su livelli diversi.

La prima parte dell'acquedotto vicina a via Padova verrà adibita a verde attrezzato ad attività sportive e ricreative.



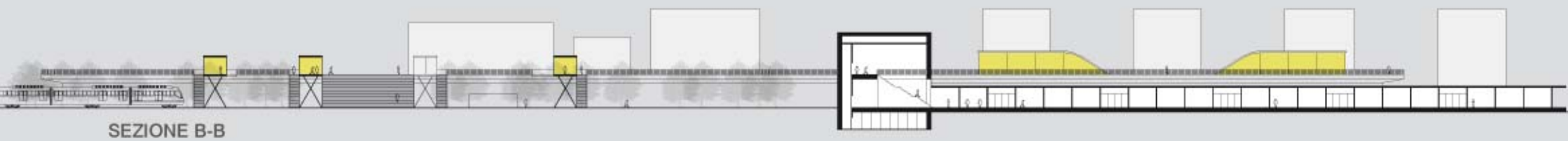
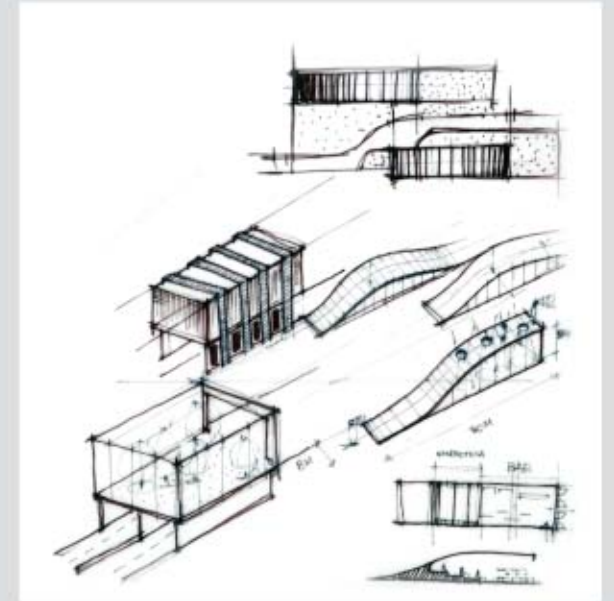
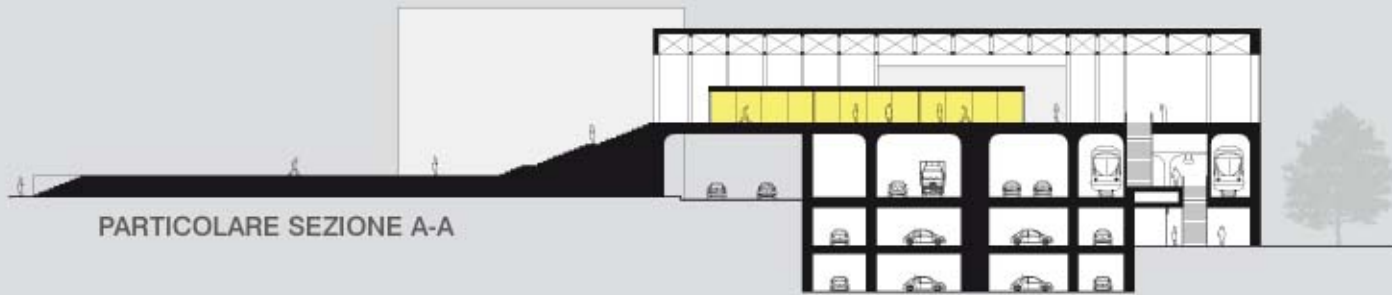


PV  
PIANO 1



# PV

SEZIONI





## PONTE VERDE DI CRESCENZA- GO

Come nel caso della fermata di Cimiano, la fermata della stazione di Crescenzago è servita da due sottopassi la cui visibilità e utilizzo presentano evidenti problematiche, soprattutto legate al tema della sicurezza e della funzionalità.

Obiettivo dell'intervento è dare alla connessione tra l'area del centro storico di Crescenzago e la fermata della metropolitana, una serie di servizi utili a migliorarne l'utilizzo.

Alla base del progetto persiste l'idea di creare una piattaforma integrata da un edificio a ponte per il superamento di viale Palmanova.

Tale passaggio prevede l'inserimento di verde, aree di sosta e servizi commerciali.

Nell'area a est della fermata della metropolitana, il parcheggio con funzione di interscambio, viene in parte interrato per lasciare spazio ad un'area a verde. A sostegno di quest'ultima viene individuato un percorso sopraelevato, una passerella circolare.

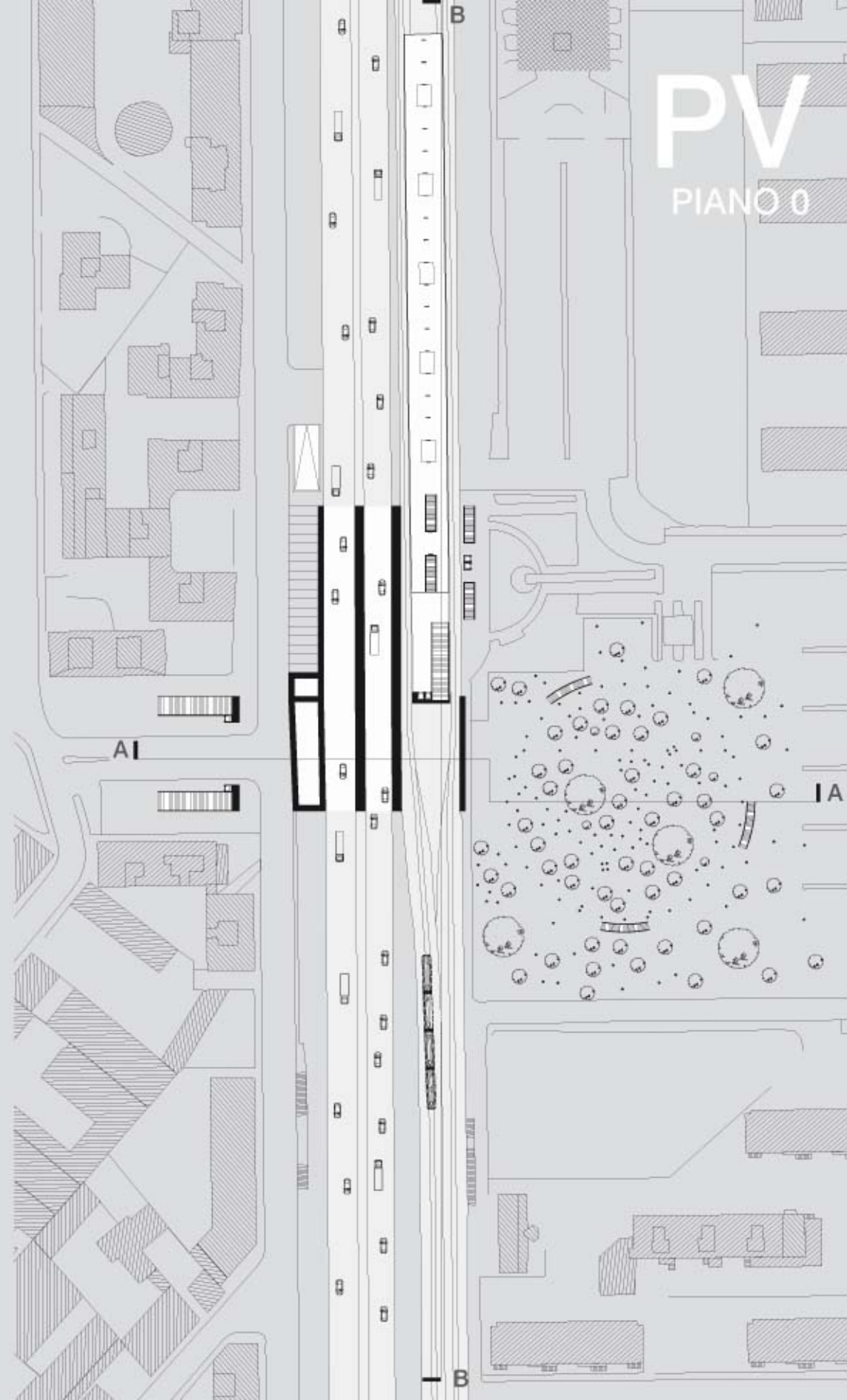
La passerella è pensata come una struttura leggera, per instaurare un dialogo con l'intensità del paesaggio circostante, risultato di decenni di speculazione edilizia e connotato da un'elevata presenza di inquinamento, causato dalla vicinanza con viale Palmanova.

Una sottile architettura in acciaio a forma di anello è appoggiata a una serie di puntelli la cui struttura a forbice permette un migliore inserimento nel terreno.

La parete esterna dell'anello è costituita da una serie di pannelli protettivi con una duplice funzione: produrre energia tramite l'inserimento di pannelli fotovoltaici e offrire informazioni sulla tipologia di vegetazione nella parte sottostante.

Il perimetro interno è delimitato da un semplice corrimano.

Anche in questo caso la sostenibilità dell'intervento è garantita dall'inserimento di attività commerciali private e dall'integrazione di parcheggi interrati lungo il tratto di viale Palmanova, al fine di garantire la funzione di interscambio con il trasporto privato.



PV  
PIANO 1

M FERMATA DI CRESCENZAGO

PASSERELLA CIRCOLARE

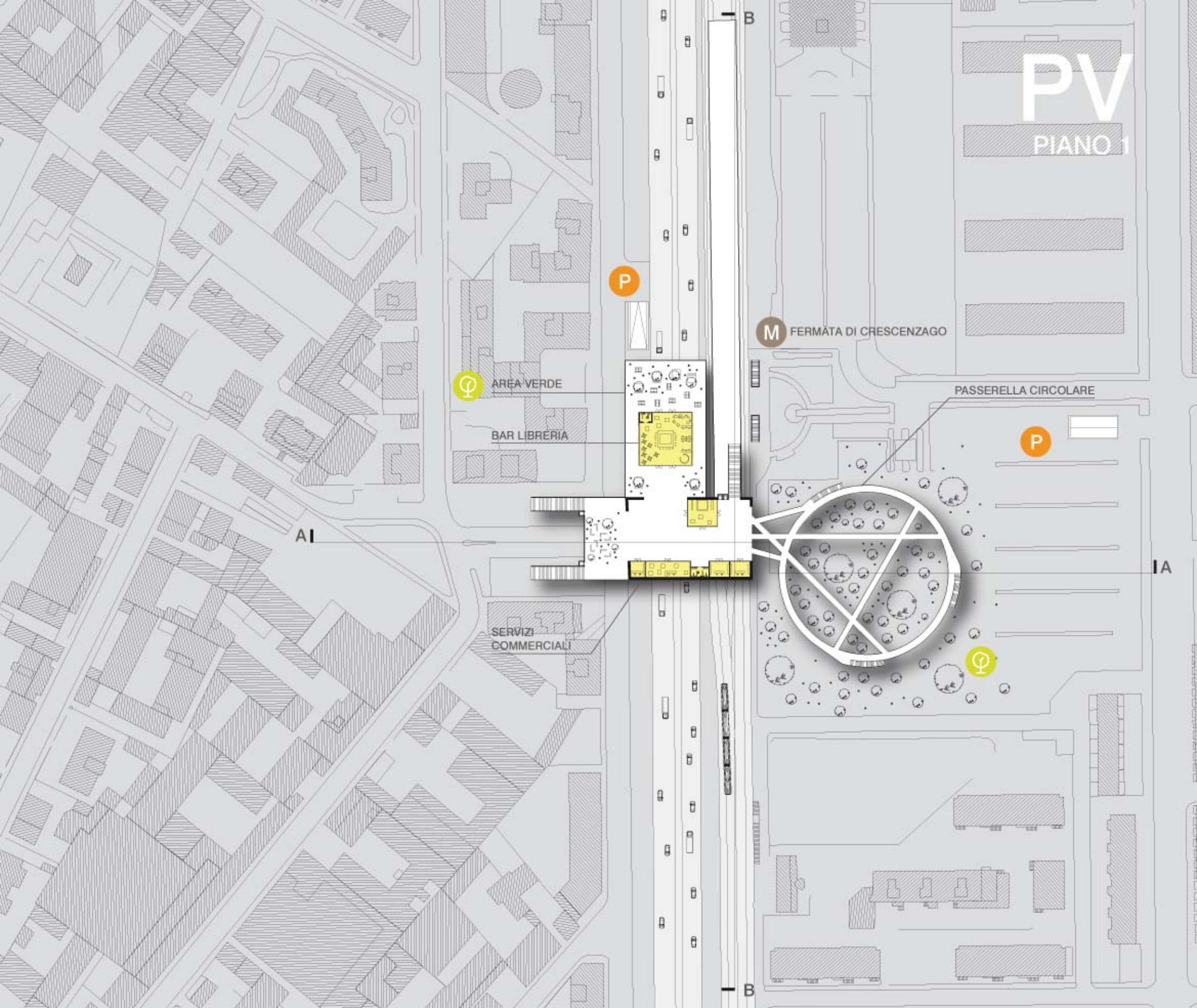
AREA VERDE

BAR LIBRERIA

SERVIZI  
COMMERCIALI

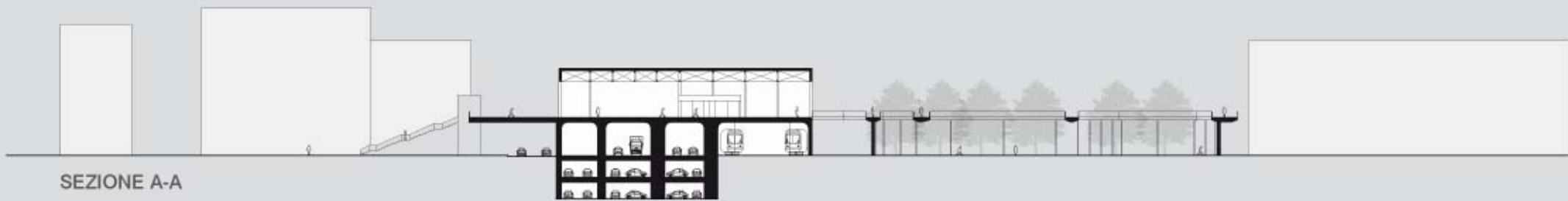
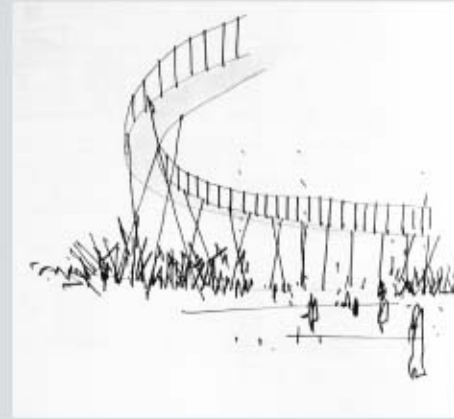
AI

IA

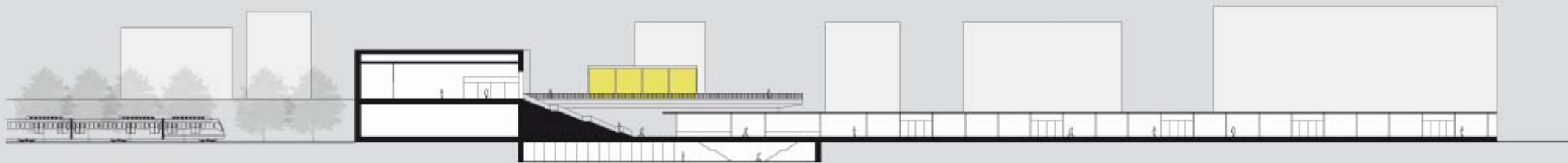


# PV

SEZIONI



SEZIONE A-A



SEZIONE B-B







NUOVO QUARTIERE  
ADRIANO

REY  
RESIDENZA  
PARCO

VIA DEL RICORDO

VIA MEUCCI

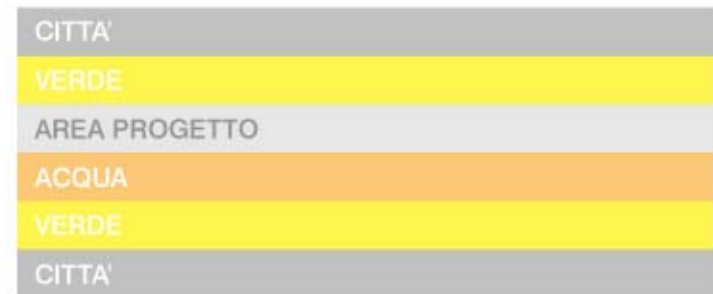
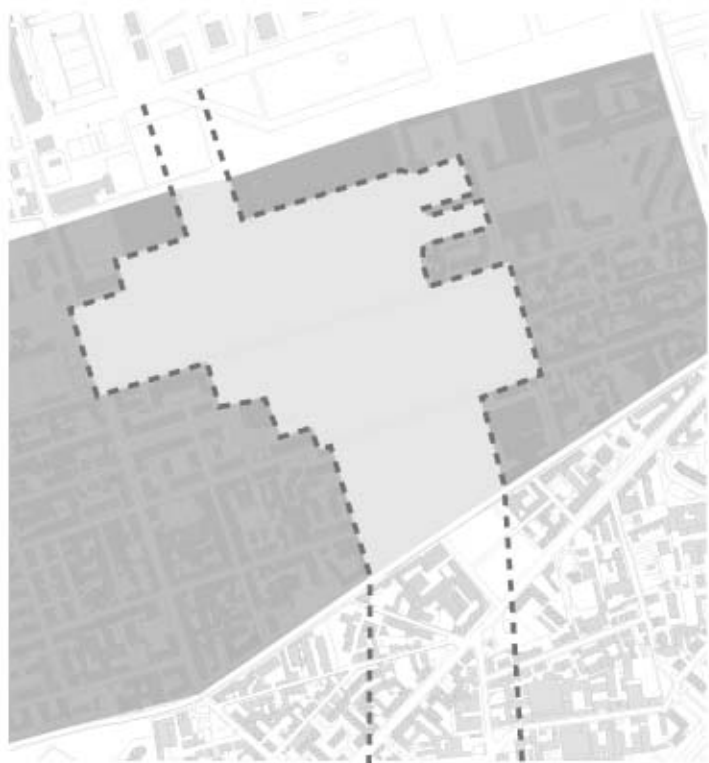
MARTESANA

VIA VITTORELLI

VIA PADOVA



CITTA' - VERDE - ACQUA - AREA PROGETTO

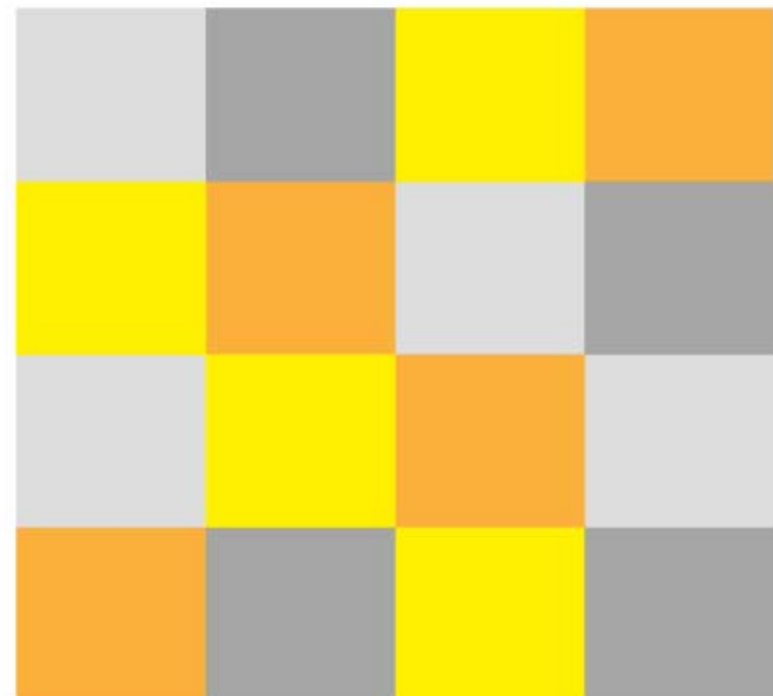


STRATIGRAFIA IN FORMA ASTRATTA

# INTERAZIONE

RE  
CONCEPT

## INTERAZIONE DELLE FUNZIONI



SEQUENZA MISCHIATA DELLE DIVERSE QUALITA'

# ASSI E SCALE

RE  
CONCEPT

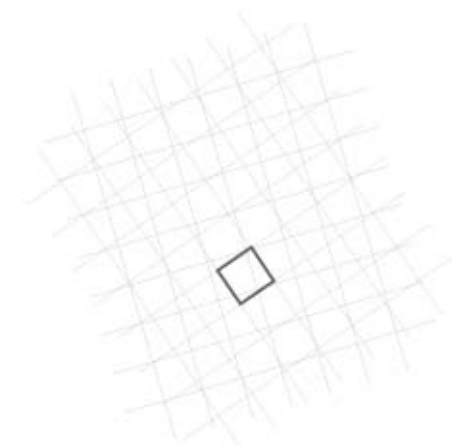
SVILUPPO DELLE INTERAZIONI TRAMITE L'UTILIZZO DI 2 DIREZIONI E 3 SCALE DIFFERENTI

- 80m: FUNZIONI E PERCORSI PRINCIPALI
- 40m: FUNZIONI E PERCORSI SECONDARI
- 20m: FUNZIONI E FORMA DEGLI EDIFICI



# RE

CONCEPT

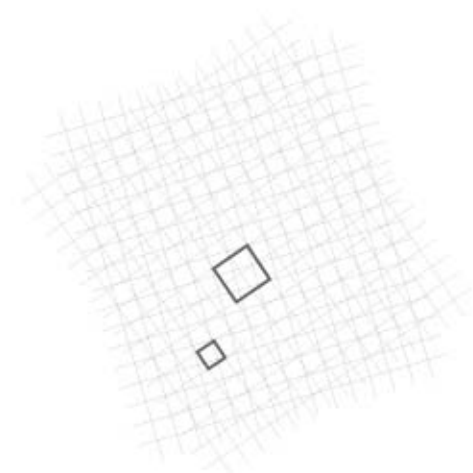
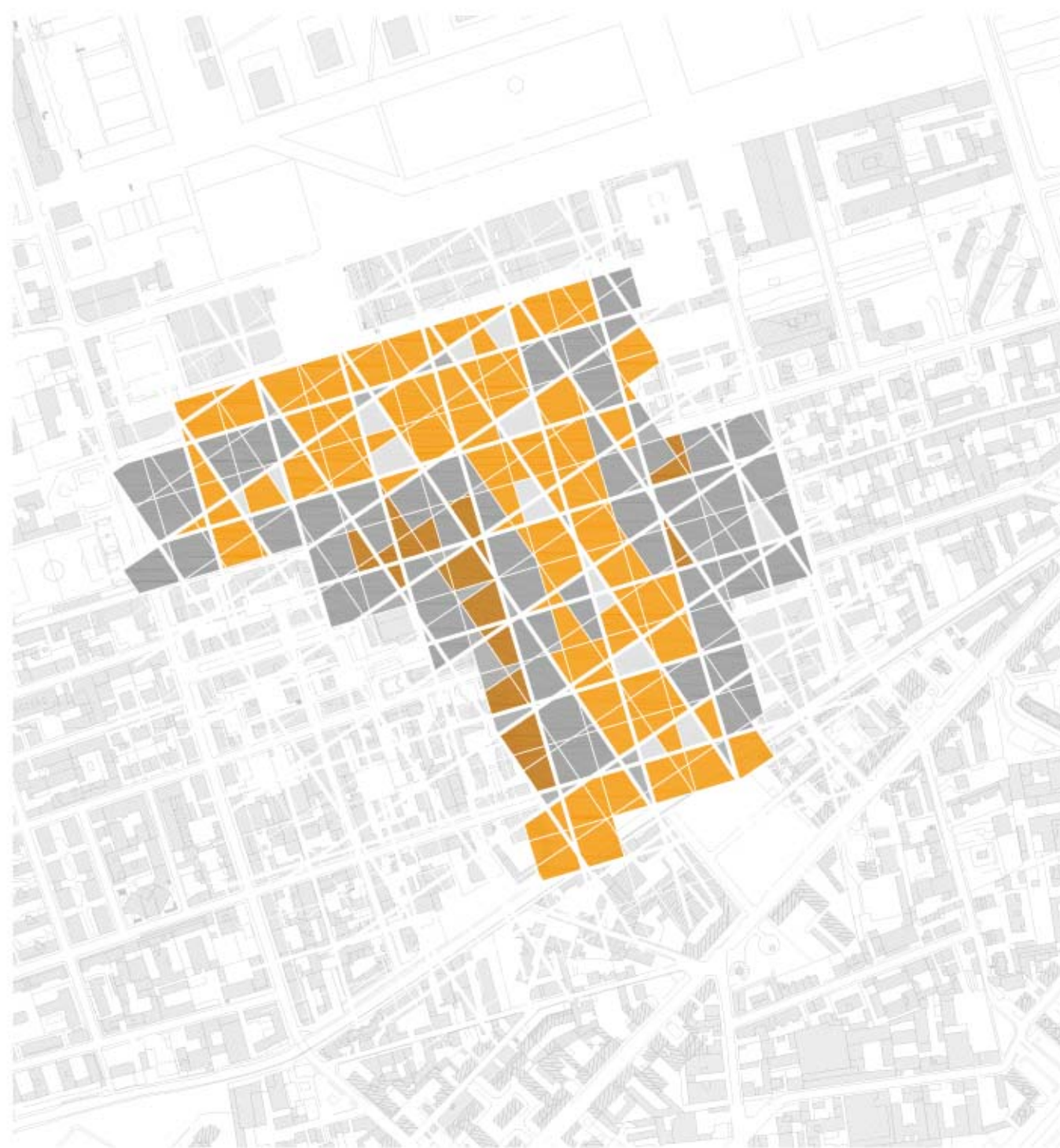


80m

- PERCORSI PRIMARI
- EDIFICI
- ACQUA
- PARCO
- CITTA' ESISTENTE

# RE

CONCEPT

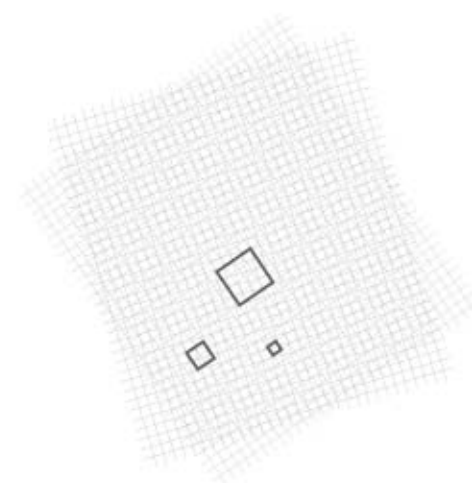
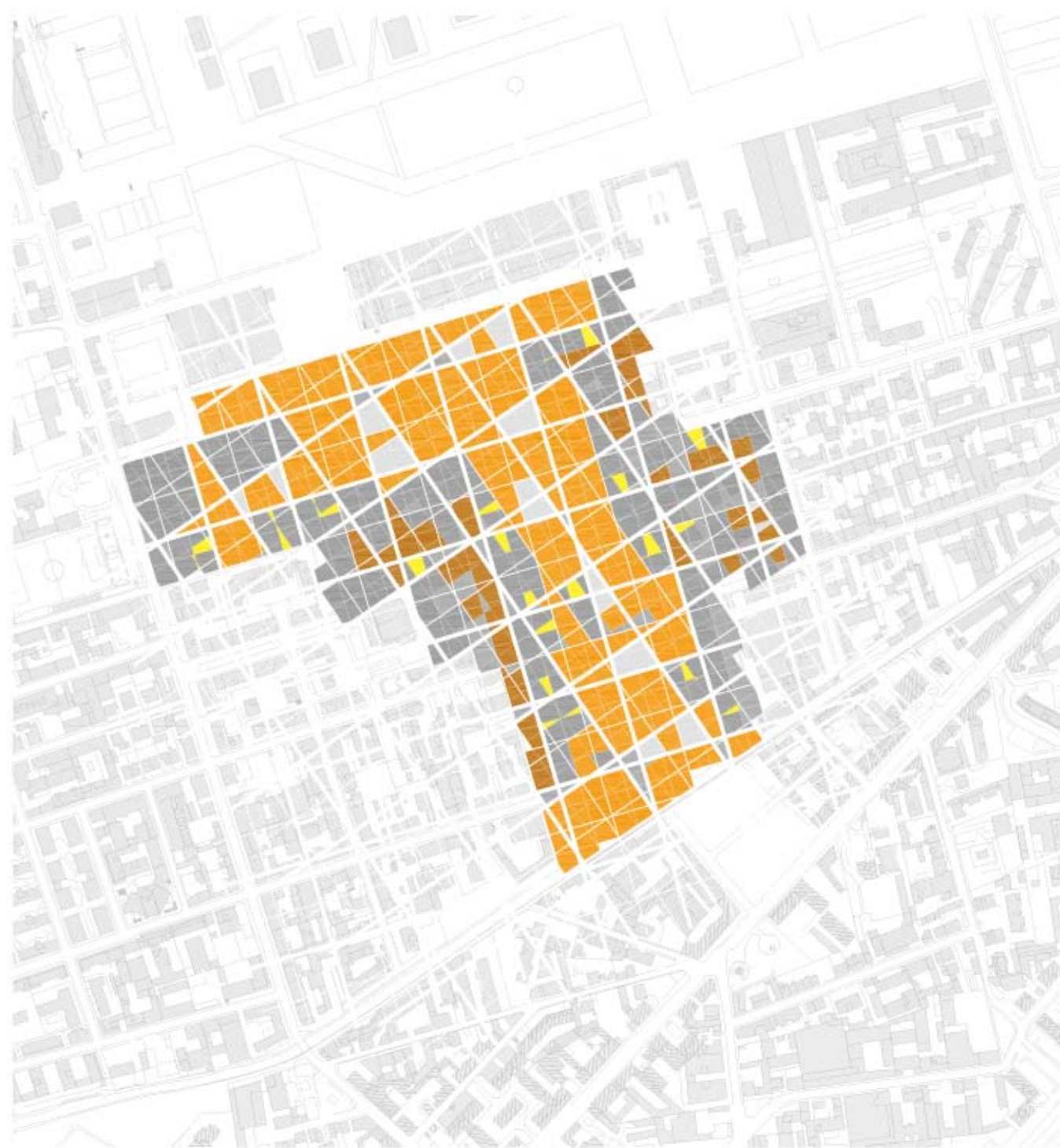


80m  
40m

- PERCORSI PRIMARI
- PERCORSI SECONDARI
- EDIFICI
- SPAZIO PUBBLICO
- ACQUA
- PARCO
- VERDE PUBBLICO

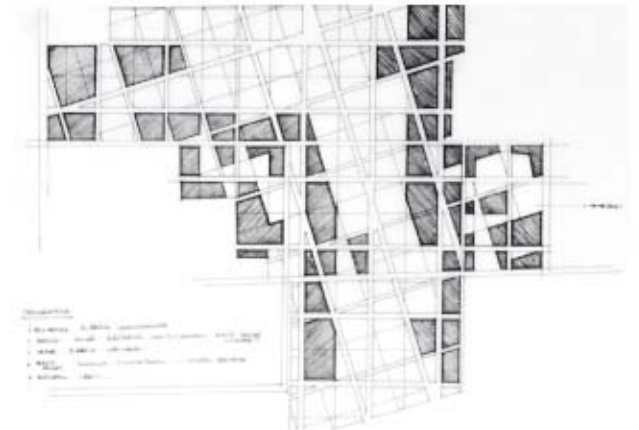
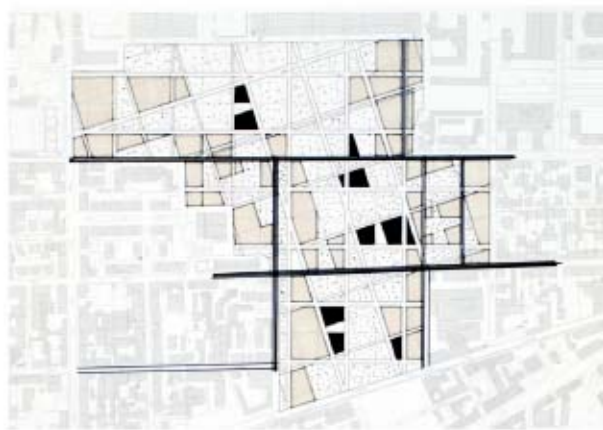
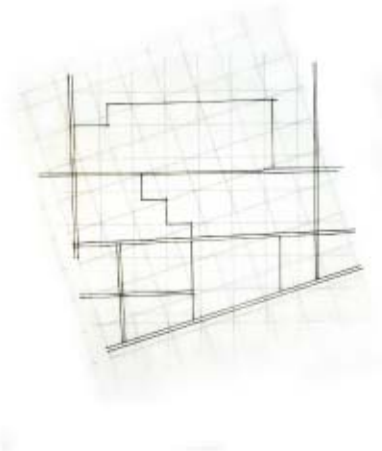
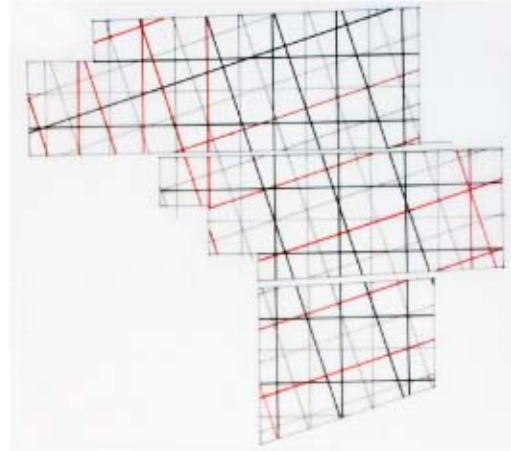
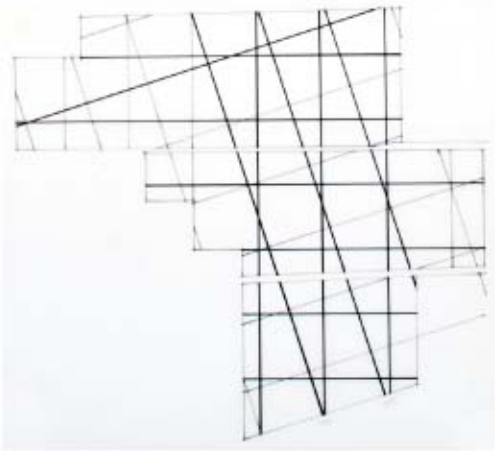
# RE

CONCEPT

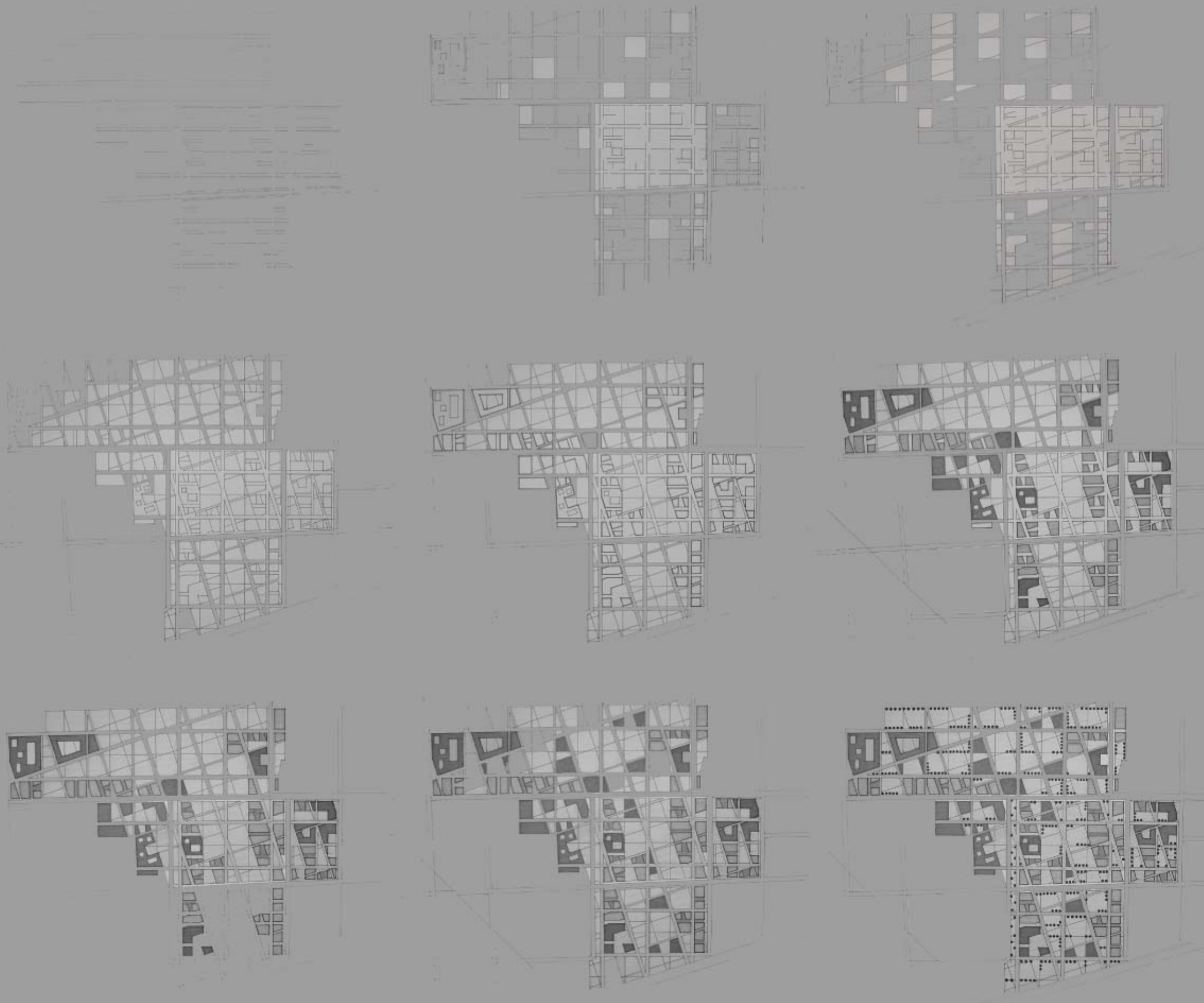


80m  
40m  
20m

- PERCORSI PRIMARI
- PERCORSI SECONDARI
- EDIFICI
- EDIFICI
- SPAZIO PUBBLICO
- ACQUA
- VERDE PRIVATO
- PARCO
- VERDE PUBBLICO





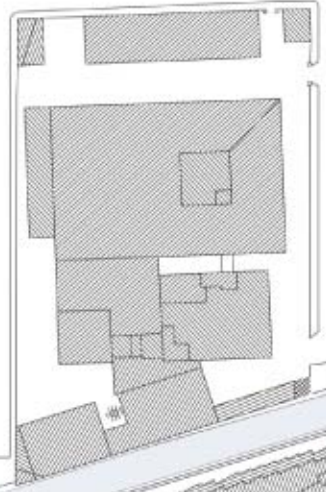
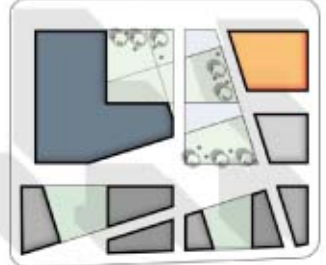
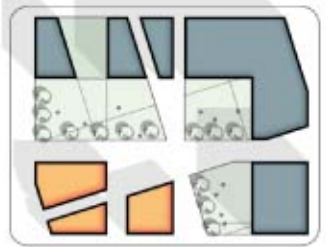
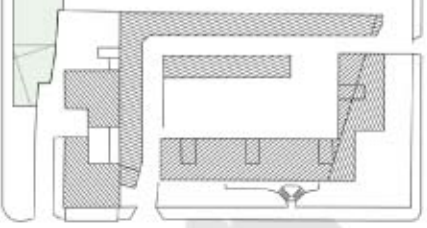








RE  
FUNZIONI



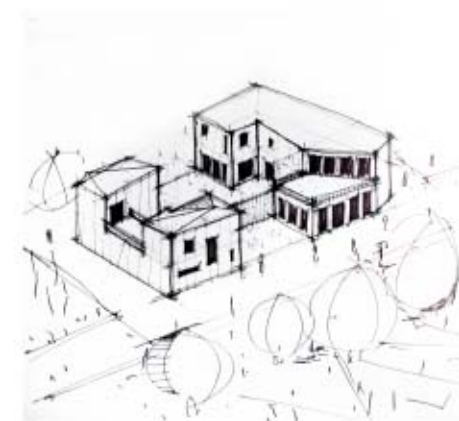
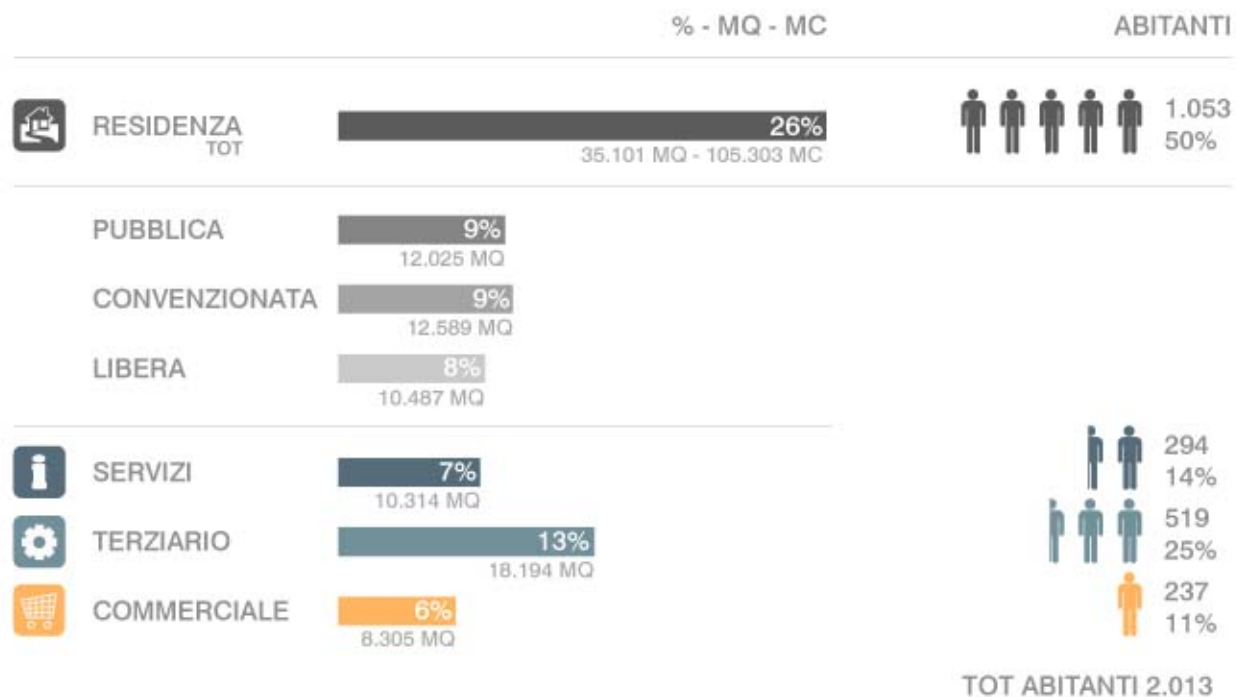
# RE

VISTA



# RE

## FUNZIONI



**P** **PARCHEGGI** 60.530

 **VERDE PRIVATO** **3%**  
4.000 MQ

 **VERDE PUBBLICO** **45%**  
63.303 MQ

 **VERDE PROCAPITE 30MQ**





# BG

## BIBLIOGRAFIA

### > ELENCO DEI RIFERIMENTI:

- > I. Angelini. **Prime Stazioni a Milano**. BBE. Torino. 1987.
- > F. Ogliari, F. Abate. **Cinquant'Anni di Vapore a Milano**. Arcipelago Edizioni. Milano. 2000.
- > C. Castellaneta. **Storia di Milano**. Rizzoli. Milano. 1992.
- > G. Angeleri, C. Columbia. **Milano Centrale, storia di una stazione**. Edizioni Abete, Roma, 1985.
- > AA. VV. **La stazione Centrale di Milano, monografia ufficiale illustrata**. Edita a cura dell'Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi di Guerra, Sezione di Milano. 1931.
- > A. B. Belgiojoso, L. Marescotti. **Il passante ferroviario e la trasformazione di Milano**. CLUP. Milano. 1986.
- > I. Briano. **Storia delle ferrovie in Italia**. Cavallotti Editore. Milano. 1977.
- > G. Hamilton Ellis. **Lo sviluppo dell'ingegneria ferroviaria**, in: Charles Singer, **Storia della tecnologia**, vol. 5, tomo 1. Bollati Boringhieri. Torino. 1993.
- > C. Lacchè. **Quell'antico odore di fumo dei treni**. Edizioni Medicea. Firenze. 1986.
- > F. Ogliari, P. Muscolino. **Centocinquantanni di collegamenti tra Milano e Monza nella storia dei trasporti italiani**. Socimi Edizioni. Milano. 1990.
- > F. Ogliari. **Ruote e binari in Lombardia**. Silvana Editoriale. Milano. 1993.
- > C. Osnago. **Ferrovie e stazioni**, in: AA.VV, **Milano Tecnica dal 1859 al 1884**. Hoepli. 1885. Ristampa Edizioni L'Archivolto. Milano. 1988.
- > P. Saporito. **La Stazione Centrale di Milano**. Di Baio Editore. Milano. 1981.
- > G. Zambini. **Ferrovie regionali per l'area milanese**. Edizione a cura del Centro studi piano intercomunale milanese. Milano. 1963.
- > G. Fossa, R. Lane. D. Palazzo. R. Pirani. **Trasformare i luoghi della produzione**. Regional Plan Association. Olivares. 2002.
- > R. Rietman, M. Tranquillini. **Un giorno a Milano**. Carta. Milano. 1999.
- > **Milano 1980: l'attuazione della variante generale programmi e piani** - Comune di Milano – ripartizione urbanistica PR.
- > L. Benevolo. **Le origini dell'urbanistica moderna**, Laterza, Bari 1971.
- > L. Benevolo. **Le avventure della città**, Laterza, Bari 1973.
- > H. Bernouilli. **La città e il suolo urbano**, vallardi, Milano 1951.
- > A. Boatti. **Ripensare l'urbanistica**, CittàStudi, Milano 1992.
- > A. Boatti. **Verde e metropoli. Milano e l'Europa**, Clup, Milano 1992.
- > A. Boatti. **L'urbanistica tra piano e progetto**, Franco Angeli, Milano 2001.
- > A. Boatti. **Urbanistica a Milano**, CittàStudi, Milano 2007.
- > G. Boatti. **L'Italia dei sistemi urbani**, Electa, Milano 2008.
- > G. Boatti. **mal d'aria, mal di traffico: curare la città. Il caso di Milano**, Franco Angeli, Milano 2001.
- > Z. Bauman. **Fiducia e paura nella città**, Bruno Mondadori, Milano 2005.
- > A. Bonomi. **Milano ai tempi delle moltitudini**, Bruno Mondadori, Milano 2008.
- > A. Bonomi. **La nuda vita, catalogo della mostra alla Triennale di Milano**, Electa, Milano 2008.
- > A. Bonomi. **Milano ai tempi delle moltitudini**, Bruno Mondadori, Milano 2008.
- > A. Bonomi. **La nuda vita, catalogo della mostra alla Triennale di Milano**, Electa, Milano 2008.
- > A. Agustoni, A. Alietti. **Società urbane e convivenza interetnica**. collana di sociologia. Franco Angeli. 2009.
- > G. Fiorese. **Milano zona 10 Loreto Monza Padova**. Edizioni ICI , Comune di Milano. 1986.

### > BIBLIOGRAFIA INFORMATICA:

- |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
| > <a href="http://www.rfi.it">www.rfi.it</a>   | > <a href="http://www.inarchilombardia.it">www.inarchilombardia.it</a> | > <a href="http://www.italfer.it">www.italfer.it</a>               | > <a href="http://www.treni-dintorni.com">www.treni-dintorni.com</a> | > <a href="http://www.treni-dintorni.com">www.treni-dintorni.com</a> |
| > <a href="http://www.trasporti.regione.lombardia.it">www.trasporti.regione.lombardia.it</a> | > <a href="http://www.grandistazioni.it">www.grandistazioni.it</a>     | > <a href="http://www.urbancenter.it">www.urbancenter.it</a>       | > <a href="http://www.miol.it">www.miol.it</a>                       | > <a href="http://www.miol.it">www.miol.it</a>                       |
| > <a href="http://www.provincia.milano.it">www.provincia.milano.it</a>                       | > <a href="http://www.centostazioni.it">www.centostazioni.it</a>       | > <a href="http://www.europaconcorsi.it">www.europaconcorsi.it</a> | > <a href="http://www.storiadimilano.it">www.storiadimilano.it</a>   | > <a href="http://www.storiadimilano.it">www.storiadimilano.it</a>   |
| > <a href="http://www.comune.milano.it">www.comune.milano.it</a>                             | > <a href="http://www.milanocentrale.it">www.milanocentrale.it</a>     | > <a href="http://www.sottomilano.it">www.sottomilano.it</a>       | > <a href="http://www.esterni.org">www.esterni.org</a>               | > <a href="http://www.esterni.org">www.esterni.org</a>               |