

POLITECNICO DI MILANO
a.a. 2009/2010
Facoltà di Architettura Civile
Laurea Magistrale in Architettura

Ex scali ferroviari – Milano Rogoredo: riqualificazione stabilimento Adafrigor:
COHOUSING COME FORMA DI RISIEDERE COLLETTIVO

Relatore: Mario Fosso

Correlatori: Carlo Ponzini, Stefania Martinelli, Luca Piterà

Studenti:

Silvia Peragine 735970

Anna Tosi 736298

INDICE

1_ ABSTRACT	4
2_ MILANO: ANALISI STORICA E TERRITORIALE	5
- I tre layers	5
PRIMO LAYER: LA MORFOLOGIA DEL TERRITORIO	5
SECONDO LAYER: I PIANI DI ESPANSIONE	5
TERZO LAYER: LA MACCHINA DEL TRAFFICO	7
- Gli IGM	7
IGM 1888	7
IGM 1914	8
IGM 1936	8
IGM 1994	9
- La storia di Rogoredo: dai romani ad oggi	9
LA MILANO ROMANA	9
LA LONGOBARDIA	10
I CAMBIAMENTI DEL XIV - XV SECOLO	10
LA CRISI VISCONTEA	11
IL MONDO RURALE - XVI SECOLO	11
DOMINAZIONE SPAGNOLA A MILANO	12
NON SOLO AGRICOLTURA: L'AMMINISTRAZIONE AUSTRIACA	12
IL RISORGIMENTO E L' UNITA' D' ITALIA	13
LUIGI RIVA E LA FERRIERA DI ROGOREDO	16
REDAELLI E FALCKS	17
IL BORGO INDUSTRIALE: LA FABBRICA E IL QUARTIERE	18
ROGOREDO DAGLI ANNI TRENTA ALLA SECONDA GUERRA MONDIALE	20
IL SECONDO DOPOGUERRA	21
ROGOREDO FINO AD OGGI	21
- I quartieri modello: Qt8, Feltre, Bienne e Basilea	22
MILANO: QUARTIERE QT8	22
MILANO: QUARTIERE FELTRE	23
BIENNE E BASILEA	23
3_ LA DISMISSIONE DEGLI SCALI FERROVIARI E MILANO ROGOREDO	24
- L'occasione e l'area	24
- Santa Giulia	26
- AdP	27

4_ RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA EX MAGAZZINI FRIGORIFERI

- Area ex magazzini frigoriferi 28
- L'offerta dell'area: trasporti, servizi e residenza 29

5_ COHOUSING ADAFRIGOR 30

- Il cohousing: nuovo modo di abitare 30
- La struttura 31
- Relazione con lo spazio 32
- L'edificio 33
- Gli alloggi 33
- Fronti urbani 34
- Gli impianti 35

INDICE DELLE IMMAGINI

- Fig. 1 - Layer 1: elementi geomorfologici 36
- Fig. 2 - Layer 2: la crescita pianificata della città 36
- Fig. 3 - IGM 1888 37
- Fig. 4 - IGM 1914 37
- Fig. 5 - IGM 1936 38
- Fig. 6 - Porto di mare: 1907, 1917, 1940 38
- Fig. 7 - IGM 1994 39
- Fig. 8 - Ponte sul Redefossi anni '30 39
- Fig. 9 - La stazione nel primo Novecento 40
- Fig. 10 - Cavalcavia Pontinia anni '30 40
- Fig. 11 - L'industria Redaelli negli anni '20 41
- Fig. 12 - Lo scalo di Milano Rogoredo anni '50 41
- Fig. 13 - Lavoratori della Redaelli in sciopero nel 1968 42
- Fig. 14 - Inquadramento dell'area QT8 (Piero Bottoni) 42
- Fig. 15 - Planimetria QT8 (Piero Bottoni) 42
- Fig. 16 - Planimetria quartiere Feltre e tipologie distributive della residenza 43
- Fig. 17 - Basilea, architetto Michael Alder. Conversione di uno storico essiccatoio della carta in residenza 43
- Fig. 18 - Basilea, architetti Diener & Diener: riuso ed integrazione di una antica fabbrica di birra 44
- Fig. 19 - Bienne. Edificio Elfenau: riutilizzo di una vecchia fabbrica 44
- Fig. 20 - Foto aerea dell'area 44
- Fig. 21 - Planimetria progetto Santa Giulia di Norman Foster 45
- Fig. 22 - Articolo tratto da *Libero Mercato* – 26 luglio 2009 45

Fig. 23 - Aree indicate nell'AdP: 22.570 mq	46
Fig. 24 - Aziende direttamente raccordate alla ferrovia nel 1969	46
Fig. 25 - Analisi e quantificazione dell'area di Milano Rogoredo	47
Fig. 26 - Offerta abitativa dei nostri progetti	47
Fig. 27 - Cohousing Emeryville	48
Fig. 28 - Cohousing Swan's Market	48
Fig. 29 - Mediateca di Delft dell'architetto Liesbeth Van Der Pol: interno 4	48
Fig. 30 - Mediateca di Delft dell'architetto Liesbeth Van Der Pol: esterno	49

INDICE DELLE TAVOLE

Tav. Analisi 1 - Aree, indici, future destinazioni e nuove infrastrutture
Tav. Analisi 2 - Analisi, cartografia e quantificazione del Comparto Sud
Tav. Analisi 3 - Lettura comparativa della crescita urbana e relative morfologie
Tav. Analisi 4 - Rogoredo come nodo di approdo e di transito del Sud Milano
Tav. Analisi 5 - Piano d'area: planivolumetrico
Tav. Analisi 6 - Piano d'area: planimetria e piani terra.

Tav. 1 - Piano d'area: planivolumetrico
Tav. 2 - Piano d'area: planimetria e piani terra
Tav. 3 - Storia insediativa e relazioni col contesto
Tav. 4 - Schemi funzionali, spazi e servizi condivisi: piano terra e piano primo
Tav. 5 - La residenza nel Cohousing: piani secondo, terzo e quarto
Tav. 6 - Viste prospettiche
Tav. 7 - Soluzione tipologica C: alloggio temporaneo per studenti
Tav. 8 - Soluzioni tipologiche A e B: alloggio per coppie e per famiglie
Tav. 9 - Soluzioni statico, strutturali e tecnologiche.

BIBLIOGRAFIA E SITI WEB

49

1_ABSTRACT

Lo scalo di Milano Rogoredo si trova in una parte di città delimitata da forti infrastrutture: a ovest Viale Lucania, e più a sud, al di là dello snodo di Corvetto, le vie Marocchetti e Cassinis, percorse in asse dalla sopraelevata che conduce all'Autosole; a est e a nord la ferrovia e , in un prossimo futuro, il raccordo stradale con la Paullese. Si tratta in sostanza di un'area "segregata" e l'occasione per fornirle un nuovo disegno urbano per renderla adeguata, nasce dall'Accordo Di Programma, promosso dal Comune di Milano.

In un contesto di questo tipo però la somma di funzioni che l'AdP prevedeva di collocare risultavano carenti sia sul piano degli equilibri funzionali, sia su quello del ritorno economico atteso. Siamo andati dunque a coinvolgere altre aree:

- La stazione, con un nuovo emporio e parcheggio, il cui nuovo sottopasso riconnette i due versanti della ferrovia e crea un forte punto di interscambio.
- Intervento di residenza convenzionata nell'area ex AdP
- Intervento di residenza sociale nell'area ex Saponificio
- La creazione di un community center come fabbrica della creatività, con parco annesso, nel perimetro dell'ex stabilimento Pirelli.
- La riqualificazione dell'area Adafrigor, originariamente adibita a magazzini frigoriferi, di cui noi ci siamo occupate.

La nostra proposta progettuale è stata quella di pensare ad un riuso dell'edificio Adafrigor, che oggi si presenta solo come uno scheletro strutturale, con funzione di cohousing. CoAabitare come strategia di sostenibilità, che permette benefici sul livello sociale, economico, ambientale e architettonico, e che aiuta a ritrovare la perduta dimensione di comunità.

Il tema principale del nostro lavoro è stata la struttura, assunta come elemento capace di arricchire il progetto. Questa risultava essere notevolmente sovradimensionata sia in pianta sia in alzato, in rapporto alla nuova funzione che doveva accogliere, e la profondità del corpo di fabbrica non consentiva i corretti rapporti aero-illuminanti. L'edificio è stato dunque pensato tenendo conto di queste peculiarità e reintegrato nelle parti demolite per ricomporre con diversità lo scheletro originale.

2_ MILANO: ANALISI STORICA E TERRITORIALE

In vista del progetto a Milano Rogoredo, è stato fondamentale partire da un'analisi territoriale e di quartieri tipo.

L'analisi della città di Milano si è basata sulla stesura di 3 layers: piano di campagna, piani di ampliamento e quadro degli interventi e della mobilità. Per stenderli è stato necessario lo studio degli igm a partire dal 1888, e dei prg a partire dal 1910. Questi 3 layer ci restituiscono la complessità di Milano, a partire dal territorio, soffermandosi sulle infrastrutture, sulla mobilità e sull'accessibilità della città, per arrivare fino agli ultimi cambiamenti e ai nuovi progetti in corso, così da essere in grado di rispondere con una serie di interventi alle nuove esigenze di una metropoli nei contenuti e nella qualità.

I tre layers

PRIMO LAYER: MORFOLOGIA DEL TERRITORIO

Nello specifico il primo layer è stato denominato "piano di campagna" in quanto restituisce la morfologia del territorio milanese basandosi sulle carte IGM (fig. 1). Inoltre sono indicate anche le cascine e i centri storici presenti nel 1888 dal momento che in quegli anni il territorio non aveva ancora subito le profonde trasformazioni portate dall'industria e dalla ferrovia che poi lo muteranno notevolmente. Siamo dunque stati in grado di riconoscere permanenze e persistenze del territorio, e gli elementi invece che sono andati a perdersi.

SECONDO LAYER: I PIANI DI ESPANSIONE

Il secondo layer nasce per mettere in luce la crescita del centro storico di Milano in relazione al piano Beruto e al Piano Albertini (fig. 2). Questa operazione permette dunque di differenziare e evidenziare le aree oggetto di una pianificazione, e quelle che ne sono state prive.

In particolare dalla lettura dei piani è emerso che nella metà dell'800 (la città contava a quel tempo circa 150.000 abitanti) la rete viaria cittadina era per la gran parte concentrata nell'area delimitata dalla cerchia dei navigli. Nella fascia di territorio compreso fra i navigli e le Mura Spagnole, quasi la totalità delle strade oggi esistenti dovevano ancora essere costruite e la zona risultava essere attraversata solamente dai vari Corsi che dal centro si irradiavano verso le porte cittadine, e lungo i quali si addensavano le costruzioni. Il restante territorio era occupato da campagna aperta.

Dopo la seconda metà dell' 800 il territorio esterno alla cerchia dei navigli venne travolto dalla tumultuosa crescita urbana, e nel 1884 venne presentato il Piano Beruto, che rappresentò l'inizio della pianificazione stradale generale a Milano. Vennero così ben delineate le strade di nuova espansione della città, al di fuori delle Mura Spagnole, rispondendo così alle nuove esigenze. Oltre a questi interventi esterni si riorganizzarono le parti centrali più importanti a partire da Piazza Duomo, Castello Sforzesco, l'attuale Via Dante ecc..

La strategia del piano Beruto era di ricercare continuità con i pochi interventi di pianificazione effettuati negli anni precedenti, riaffermando così il modello di sviluppo decentrato, situando le fabbriche al di fuori della città e collegandole con grandi viali che ne sottolineavano il distacco con il centro. La maglia di strade tracciate nel piano Beruto si estendeva maggiormente verso Nord e Nord Ovest, dove si era concentrata la maggiore edificazione. Il disegno della maglia comprendeva solo gli assi principali andando così ad evidenziare grandissimi isolati, che poi sarebbero stati suddivisi successivamente affidati all'iniziativa di privati.

Milano nel 1912 viene dotata del Nuovo Piano Regolatore Pavia Masera, dal nome degli ingegneri che l'avevano pensato. In questo si sancì un ulteriore ampliamento dello schema urbano monocentrico, rafforzando il sistema delle radiali e della circonvallazioni, completando il disegno della rete ferroviaria, nell'attuale configurazione, e favorendo la caratterizzazione funzionale delle diverse parti della città. Il Piano propone la specializzazione terziaria all'interno della cerchia dei Navigli e la formazione di una nuova periferia industriale con residenza operaia, stavolta tanto a Nord, quanto a Sud.

Il Piano Regolatore che ebbe maggiore importanza per l'evoluzione del tessuto viario fu quello affidato all'ingegnere Albertini, in piena epoca fascista. La strategia era in questo caso quella di consolidare la connessione tra i vari quartieri cittadini e i nuovi poli di sviluppo. Il centro di Milano avrebbe infatti dovuto avere una funzione prevalentemente direzionale e la popolazione si sarebbe decentrata verso zone meno popolate. Il nucleo centrale risultava così destinato a funzioni direzionali, e poi vi era una larga fascia periferica destinata ad accogliere i ceti meno abbienti e popolari.

La sezione ideale delle nuove strade si estendeva per 30 metri con un doppio binario tranviario al centro, una zona destinata alla sosta dei veicoli, e infine due marciapiedi per i pedoni. Questa viabilità appariva efficiente per i problemi di traffico, e la connessione delle diverse parti della città. Oltre a queste nuove arterie ci si concentrò sul potenziamento delle arterie esistenti con cui si sperava di realizzare scorrevoli anelli di transito nella zona compresa tra la prima circonvallazione e la prevista tangenziale esterna. Dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale il Piano di Ricostruzione non fece altro che rafforzare la funzione terziaria del centro, specie nella zona tra la Stazione Centrale e Garibaldi,

riservando minore attenzione ai problemi che si creavano con la continua espansione della città verso la periferia.

TERZO LAYER: LA MACCHINA DEL TRAFFICO

Il terzo layer mostra invece le trasformazioni in atto nella città di Milano, con progetti in corso di attuazioni e progetti approvati, ma di cui non è ancora stata intrapresa la realizzazione.

Inoltre si evidenzia in questa tavola la presenza degli scali ferroviari in dismissione con le aree indicate dall'Accordo di Programma.

Gli IGM

Lo studio degli IGM ci ha permesso di evidenziare le trasformazioni subite dall'area.

IGM 1888

Alla fine del XIX secolo il paesaggio agrario della parte sud-est di Milano era ancora immune da trasformazioni della sua struttura territoriale e del suo regime irriguo (fig. 3).

All'epoca della conquista romana la campagna a Sud di Milano era probabilmente fin troppo ricca di acqua, bassa e acquitrinosa. Queste aree erano paludose ma attraverso opere di canalizzazioni e bonifiche da parte dei monaci cistercensi si andò a costituire la premessa per un futuro intenso sfruttamento agricolo. Il settore sud-est di Milano era attraversato da due valli fluviali che corrono rispetto alla pianura in direzione sud-est: la valle del Lambro (larga fino a oltre 2,5 Km) e quella della Vettabbia (larga un chilometro).

Presenza importante era anche quella del canale Redefossi: costruito tra il 1783 ed il 1785, era il canale scolmatore che bagnava le mura di Milano da Porta Nuova a Porta Romana, e che, costeggiando la Via Emilia, confluiva nella Vettabbia per sfociare poi, dopo un breve tratto, nel Lambro.

Il motore che diede inizio alle trasformazioni fu senza dubbio la costruzione della ferrovia: nel 1866 aprì la linea Milano - Piacenza e nell'anno successivo la tratta Pavia - Voghera - Genova che partiva dal bivio ferroviario di Rogoredo. La ferrovia venne in questo modo ad incrociare la Via Emilia, e creò la frattura che ancora oggi distingue questo luogo.

Unica presenza ancora oggi evidente della storicità di quest'area è Tra la via Emilia e la cinquecentesca Cascina del Carmine (o Cascina Palma).

E dopo la ferrovia l'altro grande motore di cambiamento fu l'installarsi nel 1886 della ferriera Riva: gli impianti erano in aperta campagna, in corrispondenza del bivio ferroviario: l'incrociarsi di molteplici infrastrutture di trasporto aveva determinato una precisa valorizzazione delle potenzialità localizzative della zona. La Ferriera di Rogoredo di L. Riva, messa all'asta nel 1895, fu poi acquistata dai fratelli Redaelli, da cui l'omonimo stabilimento di lavorazione e trafilatura del ferro e dell'acciaio.

IGM 1914

Con la costruzione ferrovia e della Redaelli, nacque il nucleo residenziale di Rogoredo (fig.4). Questo era caratterizzato nella sua prima fase di sviluppo da una maglia ortogonale, e dalla lottizzazione dei terreni ex agricoli vicino alla Redaelli. Le vie Montecengio e Rogoredo erano le vie principali, sia per importanza che per dimensioni e presenza di slarghi. Lo scalo di Porta Romana, inaugurato nel 1891, venne potenziato, e lo scalo di Milano Rogoredo gli era di supporto. Completati i trafori alpini la stazione di Milano Rogoredo si ritrovava in una posizione privilegiata sull'asse Genova-Chiasso, e sul raccordo Torino-Venezia, e quindi venne realizzato un potenziamento del fascio dei binari e dei magazzini merci.

Nell'area iniziarono quindi ad insediarsi diverse industrie, spesso direttamente raccodate alla ferrovia con dei binari privati.

IGM 1936

(fig. 5) Nel 1923 Rogoredo venne annesso al Comune di Milano (prima ricadeva nei confini del comune di Chiaravalle).

Tra la Prima e la Seconda Guerra Mondiale furono costruite quartieri abitativi "specializzati": uno destinato ai ferrovieri e uno per i dipendenti della Redaelli. Il primo fu costruito su un lotto in vicinanza della chiesa e parallelo agli assi della maglia ortogonale di Rogoredo e può essere definito un momento di cambiamento di rottura dal momento che l'arteria maggiore del nuovo nucleo era una strada privata e il nucleo stesso era originariamente separato da un muro di cinta con due cancelli. In prossimità di Morsenchio era visibile lo stabilimento della Montedison, in vicinanza della Redaelli.

L'isolamento di Rogoredo dal resto della città di Milano rese quindi necessaria la realizzazione di un cavalcavia (Cavalcavia Pontinia) per lo scavalco della

ferrovia andando così a sostituire il precedente sottopassaggio che ancora oggi caratterizza l'area.

Inoltre ai primi anni venti risalgono il tratto di canale navigabile e di porto commerciale che vengono realizzati nell'ambito del progetto Porto di Mare (fig. 6). Il progetto prevedeva di andare a creare un punto di partenza per le imbarcazioni ma per motivi che analizzeremo successivamente, rimase incompiuto e fu un fallimento.

IGM 1994

Il costruito presenta le dimensioni odierne mentre le grandi industrie presenti al sud Milano sono in gran parte dismesse dagli anni '80: tra queste la Redaelli e la Montedison (fig. 7).

La storia di Rogoredo: dai Romani ad oggi

LA MILANO ROMANA

La Milano Romana era già importante per la sua posizione strategica e per le rilevanti risorse economiche. La Via Emilia, costruita nel 187 a.C tra Rimini e Piacenza, per essere poi prolungata in età imperiale fino ad Aosta passando per Milano e per Vercelli, costituiva la principale arteria di collegamento con Roma. Possiamo dunque supporre che la zona dell'attuale Chiaravalle_Rogoredo non fosse isolata dal resto, e grazie alla presenza della Via Gallica, fosse caratterizzata da numerose ville e masse agricole.

All'epoca della conquista Romana la strada per Milano passava in un primo tempo da Cremona, ma poi fu il Lambro a diventare la via principale di trasporto per le merci. Quindi furono costruiti i prolungamenti della Via Emilia e della Vettabbia. Questa in particolare fu fondamentale per lo sviluppo di quest'area dal momento che, raccogliendo le acque dell'Olonza alla Vetra e passando per la futura Chiaravalle, giungeva fino al corso meridionale del Lambro, e comportò la sistemazione idraulica della zona e allargò la possibilità di sfruttamento agricolo basato sulla centuriazione della terra. La Vettabbia, larga circa 9 metri, arrivava a Melegnano, costituendo così un'efficiente via navigabile verso il Po.

La centuriazione invece avveniva attorno alla grande via consolare. Il tracciamento di un reticolo regolare con cadenza di un miglio (1450 m) formava dei quadrilateri che venivano ulteriormente divisi in "centurie" da 710 m di lato. Come possiamo leggere nel libro "la Cascina Milanese" del gruppo AA.VV. *"Nel I Secolo d.C., il*

territorio milanese è uno dei più fertili di Europa sia per la varietà di specie coltivate, sia per le tecniche utilizzate (rotazione biennale, fertilizzazione, aratro con vomere in ferro e traino animale, primitive macchine come mietitrici e torchi”.

LA LONGOBARDIA

Durante l'impero Longobardo la nostra area di Milano Rogoredo era conosciuta come “ruberetum”, ovvero querceto. La presenza di questo tipo di bosco, di una specie particolare dal momento che era adatto a crescere in terreno ricchissimo di acqua, tornò ad estendersi in epoca germanica, in relazione dell'allevamento di maiali che vi veniva praticato, in una “Longobardia” nella quale si era abbandonata la complessità dell'agricoltura delle ville romane. A poca distanza da Rogoredo si trovava l'antica località di Nosedo. Qui passava un acquedotto romano, a testimonianza della ricchezza di questo terreno. A nord-est si trovava invece Morsenchio, probabile arimannia longobarda; a nord Castagnedo (lungo la Via Toffetti che sarà il fulcro del nostro progetto), località presumibilmente posta sul tracciato della centuriazione romana.

I CAMBIAMENTI DEL XIV – XV SECOLO

Il XIV e il XV Secolo videro Milano e la Lombardia crescere notevolmente anche grazie a massicci investimenti infrastrutturali: l'apertura dei passi del Sempione (XIV Secolo) e del San Gottardo misero al riparo delle rappresaglie dei Savoia i mercanti milanesi in affari con la Francia; il potenziamento delle vie d'acqua dei Navigli favorirono lo sviluppo delle vie commerciali con Venezia, Genova e la Germania.

Per quanto riguarda l'agricoltura nel nostro territorio, la progressiva introduzione e diffusione dell'affitto in denaro diede ai conduttori dei fondi la libertà di scegliere la coltura più opportuna. Grazie al prato perenne si sviluppò notevolmente l'allevamento intensivo che, aumentando la disponibilità di letame, migliorò ulteriormente i rendimenti del suolo. Crebbe la corrente di esportazione dei prodotti caseari, che divenne una delle prime voci del commercio milanese. La libertà di scelta delle colture portò così alla differenziazione e alla specializzazione produttiva.

La manutenzione delle grandi strade, fondamentali per il commercio e per il movimento delle truppe, era posta a carico delle comunità che vi si affacciavano. La Strada Romana conduceva al Po, alle importantissime fiere di Piacenza e di Parma, alla ricca Bologna e a Roma. La buona manutenzione di strade e vie d'acqua indusse quindi il Comune di Milano a promulgare statuti delle strade e delle acque del contado di Milano.

LA CRISI VISCONTEA

In epoca viscontea i capitali accumulati nel commercio si ricolsero ad una terra in grado di ospitare un'agricoltura grassa e redditizia. In seguito alla crisi economica su scala continentale aggravata dalla peste del XIV Secolo, la borghesia milanese prese in affitto o acquistò le terre della Chiesa: vi riversò capitali per la bonifica e la coltivazione, sostenuta da una legislazione fiscale favorevole e dagli studi su nuove tecniche e colture (riso, gelso) che consentivano alti profitti.

Nel periodo della crisi di metà del XIV Secolo i capitali mercantili milanesi, senza sbocchi sufficienti nell'Europa piegata dalla peste, trovarono quindi la disponibilità a vendere le chiese e i monasteri di Milano, sempre più bisognosi di denaro liquido.

A Chiaravalle, l'agricoltura continuava però a dare grosse soddisfazioni economiche. Il perfezionamento del sistema del prato "adacquatorio", coi lotti irrigati sotto l'attenta guida dei "campee", permetteva il taglio dell'erba anche ogni 20 giorni, fornendo il fabbisogno giornaliero per la stalla e il fieno, da consumare oppure da vendere in città.

E' molto probabile che anche su alcuni terreni di Chiaravalle passati alla commenda (grossomodo quelli più vicini alla Strada Romana tra Nosedo e Bagnolo, e sulla riva sinistra della Vettabbia) fu favorito l'affitto "in grande" di prati e mulini a conduttori capitalisti. La crescente presenza di proprietà o conduzione laica e la progressiva sostituzione dell'affitto in natura con quello pagato in denaro, segnavano l'affermazione del capitalismo agrario in tutta la Bassa milanese.

La grande dimensione dei fondi della Bassa, se richiedeva forti investimenti soprattutto per la regimentazione delle acque, consentiva però elevati margini di guadagno: la vicinanza della città e delle sue vie di commercio internazionali accentuarono il successo della scelta economica già perseguita dai monaci: la produzione in funzione del mercato. Ancora in analogia con il modello della villa romana, nel Rinascimento si precisò la struttura della cascina, e si moltiplicarono gli esempi di grande affittanza a denaro con obbligo di miglioria. Le opere idrauliche lombarde, dai navigli al sistema delle rogge, diventeranno poi famose in tutta Europa.

IL MONDO RURALE – XVI SECOLO

Benché colpito da forti guerre, pestilenze e tasse, il nostro territorio nel XVI Secolo, continuò a vedere una non trascurabile varietà di attività economiche e tecniche. Il fatto che ricche famiglie della città continuassero ad acquistare terreni, a migliorarli, a costruirvi cascine, residenze di pregio, mulini o nuove opere idrauliche

indica che anche in quei tempi, non certo felici, questa zona mantenne la sua importanza e la sua redditività economica. Anche l'attività artigianale era niente affatto trascurabile in questa parte della Bassa, e diffusa in gran parte dei borghi e delle cascine.

DOMINANZA SPAGNOLA A MILANO

La dominazione spagnola portò un po' di pace e ordine nel Milanese, ma ne rovinò le strutture economiche e civili. La campagna della Bassa, come le altre dello Stato di Milano, dovettero allora iniziare ad alimentare col loro prodotto non solo il vorace fisico straniero, ma anche le crescenti necessità economiche di un ceto proprietari affamato di rendite che sostenessero uno stile di vita costosissimo, e procurassero il denaro necessario all'acquisto delle cariche pubbliche che l'amministrazione spagnola metteva in vendita per far cassa. Inoltre alle comunità rurali era accollato l'onere di mantenere le truppe imperiali di stanza nel Milanese. La bassa, un tempo florida e popolosa, si ritrovò a essere troppo sfruttata e rovinata.

NON SOLO AGRICOLTURA: AMMINISTRAZIONE AUSTRIACA

Di estrema importanza fu l'abolizione delle Arti milanesi e dei loro privilegi medievali operata dall'amministrazione austriaca: da quel momento divenne possibile portare la manifattura fuori città, ed utilizzare una manodopera rurale più economica e numerosa. La trasformazione di molti prodotti agricoli era un'attività di tipo "manifatturiero": la fabbricazione per il mercato di questi prodotti della cascina richiedeva capitali, organizzazione di mezzi e uomini, capacità di trasferimento di materie prime e prodotti. Le attività nell'area furono assolutamente precoci: formaggi, tessuti, pellami, seta, riso, panni di lana, venivano lavorati dentro e attorno alle cascine e alle abbazie, nei mulini, che non servivano soltanto alla molitura dei cereali, ma anche alla follatura dei panni, alla torchiatura dell'olio di lino ecc... La grande disponibilità di acque e terre argillose permise la costruzione di numerose fornaci che alimentavano le costruzioni edilizie in tutto il territorio. La dominazione straniera, prima spagnola poi austriaca, tolse ai dirigenti milanesi ogni autonomia, ma la città di Milano non ne uscì straniata. Nonostante il forte prelievo fiscale e le servitù militari, le ricchezze e i capitali, grazie alla redditività della terra, continuavano ad esistere. In particolare sotto l'amministrazione austriaca crebbero i grandi mesi affittuari e nella Bassa Milanese il sistema a conduzione capitalistico era ormai quasi generalizzato. Importante opera di questo periodo fu lo scavo del Redefossi (fig.8), un fossato esterno che bagnava le mura di Porta Romana, per poi arrivare fino alla Vettabbia e al Lambro. La realizzazione iniziò nel 1783, e fu

terminata due anni dopo insieme alla costruzione dei ponti che lo attraversavano. Nonostante l'apertura del canale le inondazioni continuarono spostandosi più a valle.

IL RISORGIMENTO E L'UNITA' D'ITALIA

Le guerre tra il Regno di Sardegna e l'Impero d'Austria - Ungheria, che dovevano condurre all'unità nazionale, si svolsero in gran parte in Lombardia. Il nostro territorio dovette subire ancora ingenti danni, ma stavolta per un fine condiviso dai più.

Le Cinque Giornate di Milano videro la partecipazione attiva della popolazione del nostro territorio alle ostilità contro l'esercito del maresciallo Redetsky, nel quadro di un diffuso sentimento patriottico, molto presente innanzitutto tra i proprietari borghesi. A Porta Romana combatterono Melagnanesi e Sandonatesi, che assalirono dall'esterno le truppe austriache che ormai tenevano solo le mura della città. Gli Austriaci abbandonarono Milano uscendo da Porta Tosa e Porta Romana, e la ritirata verso Melegnano durò 14 ore. Gli abitanti distrussero i ponti sul Redefossi e sulla Spazzola, scavarono fosse e abbattono alberi sulla strada per intralciare la marcia degli Austriaci.

Quando nel 1859 l'Alleanza dei Piemontesi con Napoleone III permise di riprendere la guerra contro l'Austria - Ungheria, ancora una volta gli eserciti transitarono nel nostro territorio. Ma dopo la sconfitta di Magenta l'esercito austriaco si accinse ad abbandonare la Lombardia.

La ferrovia e la moderna industria sono sempre stati strettamente legate fra loro.

La costruzione delle grandi reti ferroviarie nei paesi europei, dalla metà dell'ottocento, diede impulso alle fabbriche che dovevano produrre migliaia di chilometri di rotaie, e alle costruzioni meccaniche che in Inghilterra, Francia, Austria e Germania, che dovevano fornire il necessario materiale rotabile. A sua volta la ferrovia consentì la dislocazione razionale sul territorio di impianti siderurgici sempre più grandi, ai quali si dovevano condurre crescenti quantità di combustibili e di materie prime.

Nel 1861-63, il governo del nuovo Regno d'Italia procedeva alla realizzazione delle più importanti linee ferroviarie, già progettate dagli Austriaci, che avrebbero collegato Milano con Piacenza e con Genova. Le due linee si diramavano poco dopo aver attraversato lo Statale Piacentino e Rogoredo, dirigendosi rispettivamente verso Melegnano e verso Locate Triulzi. La ferrovia venne ad incrociare la Via Emilia a Rogoredo (fig.9), e causò probabilmente la distruzione della cascina che da secoli dava il nome alla località, nonché molte demolizioni degli edifici dell'Abbazia di Chiaravalle. Nei pressi della nuova stazione, a est della ferrovia e di fronte alla cinquecentesca cascina Palma, sorsero alcuni edifici e si insediarono delle attività manifatturiere. Nel 1869 la giunta municipale di

Chiaravalle diede la licenza di aprire una privativa a Rogoredo perchè, pur non essendovi nel borgo il numero di abitanti previsto dalla legge, il "negoziò porterebbe vantaggio ai ferrovieri delle stazioni ed ai passanti sulla strada Lodi - Milano".

Nel 1875 il comune di Chiaravalle comunicava la notizia dell'apertura di un opificio di tessitura meccanica. Il nodo viario costituito dall'incrocio della ferrovia con la strada per Lodi e Piacenza aveva preso ad esercitare la sua forza d'attrazione. Il settore siderurgico italiano iniziò a svilupparsi a Genova, dove vennero fondati gli stabilimenti da cui nascerà l'Ansaldo, facilmente riforniti dal porto e da subito impegnati nella crescita dell'industria navale.

In quell'epoca iniziava quindi a prendere forma tardiva la rivoluzione industriale italiana e la Lombardia, in particolare, trovò lo spazio per valorizzare una miscela di risorse naturali, umane, tecniche e culturali, forse uniche in Europa: l'acqua per l'agricoltura, per i mulini e per le prime centrali idroelettriche; le consolidate vie di comunicazione internazionali; le risorse finanziarie accumulate da classi possidenti non scialacquatrici e attente alle novità; una fitta rete di centri, più o meno grandi, nei quali l'esercizio dell'artigianato e della manifattura caratterizzavano già da lungo tempo la vita di una parte significativa della popolazione; il precoce ammodernamento delle strutture formative. Lungo le vie radiali nacquero dunque disordinatamente fabbriche, magazzini, abitazioni, che solo all'inizio del Novecento sarebbero stati organizzati in quartieri urbani.

Se l'industrializzazione del Milanese avvenne più tardi rispetto a quella di analoghi distretti europei, essa procedette però velocemente, perché ne esistevano i presupposti economici. La Bassa Milanese, in particolare, aveva per secoli alimentato col prodotto di un'agricoltura ricca le casse pubbliche e private. L'agricoltura di quest'area era infatti uno dei punti di forza dell'economia milanese, per efficienza e redditività, e per la forte capitalizzazione. Ma a differenza delle zone cerealicole più vicine al Po, dove la coltivazione di riso, frumento e mais presenta forti cicli stagionali, nell'area della cascina di questa parte della Bassa, quella cioè del prato perenne e dell'allevamento bovino stanziale, si coltiva a produce tutto l'anno. Ne consegue dunque la prevalenza della figura del salariato fisso rispetto a quella del bracciante semi-nomade della valle del Po. Il salariato agricolo vicino all'Adda di Lodi, si doveva anche occupare della coltivazione di canapa e lino, bilanciando così la stagionalità del lavoro agricolo con la manifattura di trasformazione e filatura delle fibre. Le condizioni di vita e di lavoro del contadini della Bassa milanese, erano dunque diverse da quella di altri colleghi nella valle del Po, per non parlare di quelli del Meridione.

L'espansione industriale puntava ad utilizzare, se vicino alla ferrovia, le risorse locali, facendole divenire fattori dello sviluppo capitalistico moderno. La grande industria faceva crescere una rete di attività più piccole, e richiedeva il parallelo

sviluppo di servizi e infrastrutture, che talvolta essa stessa alimentava sul piano tecnologico: innanzi tutto la rete dei trasporti, che in quell'epoca crebbe con una rapidità e una efficienza oggi dimenticate. Infatti tutta la storia dei trasporti pubblici in questa parte della Bassa Milanese è indicativa della stretta relazione costituitasi tra le attività economiche dei centri periferici con quelle del capoluogo: non solo l'agricoltura con i suoi prodotti e l'industria casearia, ma anche industrie metallurgiche, tessili e meccaniche. Quando Milano nel 1805 divenne la capitale del Regno d'Italia napoleonico, si iniziò a riorganizzare i trasporti, all'interno e all'esterno della città. I navigli già da secoli univano Milano all'Adda e al Ticino, e al Po verso Venezia; il Naviglio di Pavia divenne completamente navigabile e fu collegato al Ticino inferiore nel 1819. I trasporti fluviali erano ormai rapidi ed efficienti. Nel 1820 iniziò un regolare servizio su piroscampo da Pavia a Venezia. Nel nostro territorio nello specifico si viaggiava sulle tradizionali diligenze dell'epoca, grandi e piuttosto scomode. Nel 1827, sulla linea Milano – Lodi, furono introdotte nuove vetture leggere, molleggiate e veloci, i “velociferi”, che percorrevano la linea in sole due ore e mezzo. Nel 1840 entrò invece in funzione la ferrovia a vapore Milano – Monza, prima strada ferrata del Milanese: si era dunque aperta l'era della meccanizzazione dei trasporti terrestri. Nel 1861, fu fondata la famosa S.A.O., Società Anonima degli Omnibus per la città di Milano, che per decenni, attraverso il periodo di industrializzazione della città, avrebbe influito di fatto sulla struttura dei trasporti di tutta l'area Milanese. Omnibus a cavalli collegavano Piazza Duomo con le porte cittadine e con le stazioni ferroviarie che venivano via via costruite. Nel 1878, sulla linea tranviaria Milano – Vaprio, entrò in servizio la prima motrice a vapore e le tranvie a vapore crebbero rapidamente, da Milano a Saronno, Magenta, Castano Primo, Vimercate, Pavia, Corsico, Seregno, Lodi. Nel 1898 fu elettrificata la linea tranviaria Piazza Duomo - Piazza Romana, ma i tram a vapore avrebbero continuato imperterriti il loro servizio sulle linee extraurbane ancora per decenni.

Gli elementi della modernità, allora come oggi, non sempre sollevavano entusiasmi. L'utilità dei veloci mezzi di trasporto meccanizzati doveva fare i conti infatti con la diffidenza, anche delle stesse autorità, che chiedevano cautela per la sicurezza pubblica. In tutto ciò Rogoredo con la nuova ferrovia, la tranvia, e lo Stradale Piacentino, divenne luogo ideale per la localizzazione di una grande fabbrica. Nel 1886 Luigi Riva impiantò qui la “Ferriera di Rogoredo”, a cui dedicheremo il prossimo paragrafo, la prima moderna azienda milanese per la lavorazione del ferro, nella quale si effettuava la robollitura dei rottami..

La tranvia a vapore per Lodi, dopo la costruzione del Cavalcavia Pontinia nel 1927 (fig. 10), che portava gli operai alla Ferriera, verrà sostituita nel 1937 da una linea di autobus, passando in gestione all' A.T.M. L'insediamento delle nuove infrastrutture modificò profondamente l'assetto del nostro territorio: ferrovia e scali, tramvie, fabbriche e magazzini cambiarono la destinazione dei suoli e

riorganizzarono le relazioni tra le sue parti. Tra Rogoredo e la città si formò una zona industriale, che man mano eliminò la campestre successione delle cascine lungo lo Stradale Piacentino. Rogoredo passò quindi all'industria: la vita rurale del passato venne spazzata via, definitivamente.

LUIGI RIVA E LA FERRIERA DI ROGOREDO

La nuova finanza italiana, legata alle banche francesi e inglesi, doveva fronteggiare l'enorme debito pubblico del Regno e convogliare i capitali nazionali ed esteri verso servizi pubblici in formazione: ferrovie, linee marittime, società del gas, e dei trasporti urbani. Erano tutte attività che richiedevano ingenti importazioni di macchinari dai paesi più sviluppati. La spinta allo sviluppo di un'industria metallurgica nazionale era fortissima e con un governo disposto a sostenerla divenne ben presto un settore d'investimento di primario interesse. C'era inoltre da superare un forte ritardo tecnologico e strutturale e la scarsa produzione nazionale di ghisa e acciaio. Milano si apprestava dunque a diventare una delle capitali siderurgiche d'Italia, accanto a Genova e a Terni, polo nazionale dell'acciaio.

Il piccolo borgo di Rogoredo era già nato, intorno alla stazione ferroviaria, con modeste attività manifatturiere con la conseguente apertura di piccole attività commerciali. Nell'area esisteva già un'antiquata fonderia, forse esistente dall'epoca napoleonica, che contava sull'apporto delle acque dei cavi Taverna e Gerenzana, molto vicini allo Stradale Piacentino. Alla ferrovia per Piacenza si era aggiunta, nel 1880, la tramvia a vapore, che correndo lungo lo Stradale, assicurava il collegamento tra la Porta Romana di Milano e Lodi, che portò così Rogoredo a trovarsi in una posizione privilegiata e strategica.

Puntando su un mercato dell'acciaio in espansione grazie al programma ministeriale navale e alla nuova legge ferroviaria del 1885, l'imprenditore Luigi Riva aprì la ferriera a Rogoredo nel 1886. L'impianto era il più moderno del milanese e effettuava la ribollitura dei rottami destinati alla produzione dell'acciaio; materie prime e prodotti finiti entravano e uscivano sui convogli ferroviari che penetravano direttamente in fabbrica. La Ferriera determinò quindi la nuova funzione di Rogoredo rispetto a tutto il territorio circostante: il borgo sarebbe divenuto il polo di una modernizzazione che andava a coinvolgere o a emarginare l'insieme delle comunità rurali che da millenni gravitavano sulla "strada romana".

La definizione dell'anello ferroviario di Milano (1873) aveva già stabilito il sistema degli scali a sud e a est della città, e la loro destinazione allo smistamento: lo scalo di Porta Romana dedicato ai vini e ai combustibili, quello di Porta Vittoria al bestiame e ai prodotti agricoli, in connessione ai progetti, nuovi Mercati Generali. Tra Rogoredo e la Porta Vittoria iniziava la formazione di un complesso parco ferroviario che avrebbe attratto anche gli investimenti privati impegnati nella modernizzazione del commercio milanese. L'area a nord della stazione di

Rogoredo sarà così interessata dallo sviluppo di insediamenti dedicati in particolare alla conservazione e al commercio delle derrate alimentari.

Un altro aspetto importante nel processo di modernizzazione di Rogoredo fu l'apparire di abitudini urbane nel borgo, con l'avvento di orari segnati dal treno e dai turni di lavoro nella ferriera, la circolazione del denaro proveniente da paghe, insieme alla prospettiva di un'imminente pressione abitativa sul borgo in formazione. Il protezionismo, introdotto con la tariffa doganale del 1887, non bastò a sostenere l'industria siderurgica, spesso sorta da spinte speculative piuttosto che da una domanda consolidata. Forse a causa del fatto che lo stabilimento effettuava solo una lavorazione primaria, poco remunerativa, e a causa di difficoltà finanziarie, Luigi Riva cedette la Ferriera di Rogoredo alla Società delle Ferrovie Italiane di Angelo Merati.

Una parte dei lavoratori della Ferriera, quelli che provenivano da località lontane e che non potevano affrontare ogni giorno i lunghi e continui spostamenti, risiedevano nelle vecchie cascine di Chiaravalle, Bagnolo e San Donato, dove lo standard abitativo era misero e malsano così che la società di Angelo Merati finì per fallire, travolta dal perdurare di una crisi economica, e nel 1895 la Ferriera di Rogoredo fu messa all'asta.

Fu successivamente rilevata dai fratelli Ezechiele e Costanzo Redaelli e da Giorgio Enrico Falck, comproprietario della Società del Laminatoio di Malavedo presso Lecco.

REDAELLI E FALCK

La ditta Redaelli (fig.11) aveva gestito una modesta attività di trafilatura del ferro condotta fin dal 1819 dai fratelli Bonacina, presso Lecco e nel 1851 la famiglia aprì il primo stabilimento a Malavedo. Nel 1873 i Redaelli, Enrico Falck e la famiglia Bolis fondarono la Società del Laminatoio di Malavedo finché nel 1895 le tre famiglie d'imprenditori acquistano la Ferriera Di Luigi Riva, messa all'asta dopo il fallimento.

Enrico Falck ne assunse la direzione e si occupò della ristrutturazione dell'impianto di Rogoredo, introducendovi alcune delle innovazioni tecniche che aveva lui stesso ideato. La Società Redaelli nel frattempo aveva aperto un nuovo impianto vicino a Como per la fabbricazione delle parti metalliche degli ombrelli e uno in provincia di Brescia per la produzione di fili e nastri e dunque le occorreva una fabbrica che producesse semilavorati necessari a tutto il gruppo: quella di Rogoredo sarebbe diventata un'acciaieria.

Così nel 1897 iniziò la produzione dell'acciaieria che, accanto all'impiego dei rottami, poteva effettuare l'affinamento della ghisa, diventando un'industria di

grandissima importanza. Ma nonostante la capacità imprenditoriali dei Redaelli e di Falk, la Società non poté rimanere immune alla crisi siderurgica degli ultimi anni del secolo, provocata dalla permanente debolezza del mercato interno e dalle manovre finanziarie speculative dei diversi gruppi industriali bancari. Nonostante i proprietari fossero ben decisi ad affrontare le difficoltà facendo valere l'importanza strategica del loro settore produttivo, appoggiati dalle banche, orientarono la politica italiana verso un colonialismo e la guerra in Libia.

Nel nuovo Secolo la popolazione del comune di Chiaravalle iniziò a crescere rapidamente e la maggior parte degli abitanti erano operai quindi l'azienda aveva già cominciato a costruire abitazioni, occupando tutto il lato settentrionale dello Stradale Piacentino arrivando fino al censimento del 1911 dove Chiaravalle registrò 4766 abitanti, il 65% in più rispetto a dieci anni prima, una buona parte dei quali alloggiati a Rogoredo.

Nel 1902 il laminatoio di Malavedo fu trasferito nello stabilimento di Rogoredo: l'azienda stava spostando il baricentro delle sue attività verso Milano ma alle innovazioni in ambito tecnologico non corrispose un miglioramento delle condizioni di lavoro nella fabbrica, dove si lamentavano frequenti incidenti molti dei quali mortali.

Nel 1905 Enrico Falck si staccò dai Redaelli, fondando la società delle Acciaierie e Ferriere Lombarde ed iniziò la costruzione del polo siderurgico di Sesto San Giovanni.

IL BORGO INDUSTRIALE: LA FABBRICA E IL QUARTIERE

Rogoredo divenne negli ultimi anni del Secolo la tappa di ingresso della manodopera agricola che, proveniente dalla Bassa, si stava trasformando in proletariato urbano. Si creò dunque un borgo che rapidamente assunse più importanza di Chiaravalle, il quale pure continuò a crescere grazie alla sua funzione di capoluogo comunale. Nel 1880 erano già evidenti i segni di sviluppo di quest'area: l'apertura di numerosi esercizi commerciali e ritrovi nelle varie località. La fabbrica faceva infatti crescere quello che ormai era un quartiere della città di Milano.

In particolare il borgo moderno di Rogoredo crebbe grazie all'installarsi della ferrovia e alla fabbrica. Quest'ultima fu il maggior presupposto economico della crescita per il nuovo borgo. I lavoratori infatti dapprima si spostavano col treno, poi ebbero la necessità di trovare alloggio stabile in vicinanza. La lottizzazione delle proprietà agricole a nord della Via Emilia mise a disposizione le aree per la costruzione di abitazioni, botteghe, officine, piccoli magazzini, lungo l'asse principale e nei lotti delimitati da un nuovo reticolo di vie originariamente tracciate dalla proprietà stessa. L'edificazione ebbe come motivo da un lato la Redaelli, che

doveva alloggiare i propri dipendenti, dall'altro il fatto che la crescita del borgo poteva significare un'importante opportunità economica. A Rogoredo vennero dunque ad abitare commercianti, ferrovieri ed artigiani, e anche impiegati ed operai non dipendenti della Redaelli. Oltre il Redefossi, verso Chiaravalle, regnavano infatti i campi coltivati. Il borgo industriale aveva dei limiti geografici che impedivano ai suoi abitanti di percepire la grande importanza di Rogoredo rispetto all'intera linea metropolitana, con il suo ruolo di porta urbana.

Nel borgo industriale sono stati due i grandi protagonisti: in primis la fabbrica e in particolare la Redaelli, e le infrastrutture.

La Ditta Giuseppe & F.ilo Redaelli costituita nel 1870, era inizialmente solo una modesta officina per la lavorazione del ferro e la trafilatura. L'attività crebbe e la produzione diventò sempre più meccanizzata e modernamente organizzata. Fondamentale per la crescita di questa industria furono appunto le scelte urbanistiche e infrastrutturali. Milano non era destinata ad essere solamente una città industriale, e ne aveva coscienza: essa avrebbe dovuto utilizzare e rinnovare la profonda tradizione di città commerciale per promuovere e organizzare le attività produttive di tutto il territorio. In questi primi anni del Novecento ci fu un ulteriore sviluppo della rete ferroviaria (Ferrovie Nord Milano; riposizionamento Stazione Centrale; scalo merci di Porta Romana e di Porta Vittoria). Inoltre la città di Milano si dotò anche dell'idroscalo, e del connesso aeroporto Forlanini, e nacque l'idea di costruire un porto fluviale.

Lo sviluppo industriale di fine Ottocento fece sì che nella città si creasse il proletariato urbano, ponendo così le basi per un movimento socialista. Le dimensioni nuove assunte dalle fabbriche non solo raggruppavano grandi masse di uomini, ma la fabbrica era il luogo e il metro reale della vita delle persone, odiato e imprescindibile.

L'azienda provvedeva ad iniziative sociali per i suoi lavoratori come l'istruzione primaria volta a rendere più stabili i rapporti con gli operai ma al di fuori di queste iniziative l'azienda non farà nulla per la comunità esterna, saranno le organizzazioni operaie le sole mediatrici dei rapporti sociali collettivi tra la fabbrica ed i cittadini. L'efficienza e la forza di queste organizzazioni saranno confermate dai successivi eventi politico-amministrativi e dalla nascita di Cooperative d'ispirazione socialista in tutti i borghi o frazioni del Comune tra il 1908 e il 1911.

Nel 1908 i lavoratori della stazione fondarono la Cooperativa di Consumo tra Ferrovieri di Rogoredo. Tale Cooperativa divenne in pochi anni non più di categoria, riunendo al suo interno non solo i ferrovieri, ma ogni categoria di operai. Il fine era quello di rivendicare una "pari dignità" nel quartiere e quello di sostenere economicamente la residenza dei lavoratori, considerando che le uniche abitazioni realizzate dall'industria furono villette rivolte unicamente ai direttori.

Inutile dire che durante e negli anni del primo Dopoguerra il clima sociale si era arroventato in tutto il Milanese con scioperi e attentati. E le stesse cooperative di Rogoredo da parte dei fascisti, subirono intimidazioni e approfittarono del potere conquistato contro le organizzazioni dei lavoratori. A Rogoredo in particolare, ci sono testimonianze di pestaggi e somministrazioni di olio di ricino, a scapito degli operai della Redaelli che venivano prelevati dai fascisti direttamente sul posto di lavoro. La sconfitta dei lavoratori fu completa e le cooperative del quartiere furono poste sotto la tutela degli enti corporativi del regime.

ROGOREDO DAGLI ANNI TRENTA ALLA SECONDA GUERRA MONDIALE

L'acciaieria Redaelli non aveva innovato le sue tecnologie ma si ritrovava ad essere la più grande azienda italiana nel campo della trafiliera. Per mantenere qualitativamente e quantitativamente le accresciute esigenze della sempre maggiore produzione aumentò la pressione economica e disciplinare sui lavoratori. Bisogna però dire che la miseria, il grigiore della vita operaia, la repressione, nel ventennio fascista non cancellarono l'organizzazione dei lavoratori, e in clandestinità rimasero attivi piccoli nuclei antifascisti.

Gli anni della guerra con lo sforzo bellico che militarizzò le fabbriche, la sconfitta che già si sentiva nel 1943, gli scioperi contro la fame, segnarono per Rogoredo una progressione di difficoltà e sacrifici durissimi: le razioni alimentari di assottigliavano in continuazione, il lavoro in fabbrica diventava sempre più pesante. In particolare i massicci bombardamenti costituirono l'incubo della guerra moderna. La zona tra Porta Roma a e il Lambro, fitta di infrastrutture e impianti industriali di interesse bellico, fu ripetutamente colpita. Anche il parco ferroviario tra Rogoredo e Lambrate fu bombardato massicciamente, e la stessa sorte la subì la Via Emilia. Le bombe non caddero mai sulla Redaelli, ne sul quartiere sulla Stazione di Rogoredo, nonostante gli aerei volassero lungo la ferrovia a quota davvero bassa. La distruzione dei collegamenti ferroviari obbligava al trasporto delle merci per strada, formando così file di autocarri davanti allo stabilimento Redaelli che arrivavano fino alla Via Emilia. Prese dunque il via all'interno della fabbrica la Resistenza: venivano nascoste le armi e si organizzavano azioni di sabotaggio alla produzione destinata ai tedeschi. Interessante è sapere che nel 23 aprile del 1945 il traffico dei treni fu bloccato dallo sciopero generale dei ferrovieri. I gruppi di partigiani delle fabbriche della zona Romana ricevettero l'ordine di insurrezione e proprio gli operai della Redaelli disarmarono il presidio tedesco della Stazioni di Rogoredo, occupandola.

IL SECONDO DOPOGUERRA

Attraverso il cavalcavia Pontinia, il 29 aprile del 1945, entravano in Milano, già liberata dai partigiani, i carri armati provenienti da Lodi. La zona industriale di Porta Romana, aveva subito gravi danni alle infrastrutture viarie e agli impianti produttivi. Rogoredo nel Secondo Dopoguerra, seppur con qualche edificio in più, non appariva molto diverso da vent'anni prima. Il quartiere infatti non aveva subito danni dai bombardamenti con esclusione dell'area sede di impianti e magazzini frigoriferi Baldovin. Nel quartiere si verificò una fase di immigrazione, qualche volta anche da lontano, in concomitanza col rinnovamento produttivo e tecnologico che si stava realizzando in fabbrica.

In vicinanza di Rogoredo, San Donato, si stavano verificando molti cambiamenti: l'installarsi della sede Eni, con laboratori di ricerca e servizi annessi, quartieri residenziali per i dipendenti, cambiarono radicalmente il volto di questo paese. L'insediamento dell'ENI avviò presto le basi per lo sviluppo e la diversificazione economica di un intero distretto.

Rogoredo continuava ad essere invece caratterizzato da un fervore industriale (fig. 12), dove la fabbrica era una comunità, ma negli anni Cinquanta questa situazione iniziò a capovolgersi, anche a causa di moltissimi scioperi (fig. 13). I giovani erano sempre meno disposti ad entrare in acciaieria, perché ormai erano in grado di trovare lavoro altrove, come all'ENI di San Donato, meno pericolosa. Si affacciava dunque una generazione più istruita e con maggior potenziale di reddito, che diede luogo a una emigrazione dal quartiere, verso la città, o verso quartieri nuovi come San Donato e San Giuliano, dove vi era una generale trasformazione economica e urbanistica.

Dalla metà degli anni Sessanta, emerse in piena evidenza, la crisi della Redaelli. L'azienda fu colpita, innanzitutto, dalla crisi delle siderurgia manifestatasi in tutta Europa all'inizio di questo decennio. Inoltre si trovava ad essere troppo piccola per avviare scontri con la concorrenza, e troppo grande per essere facilmente riconvertita. La somma dei diversi fattori, aziendali e settoriali, interni ed internazionali, portò il gruppo Redaelli, verso la crisi finale.

ROGOREDO FINO AD OGGI

Rogoredo non è nato grazie alle fabbrica, nonostante questa sia stata fondamentale per il suo sviluppo, ma è stata in particolare la sua posizione a caratterizzare la sua storia. Infatti è sempre stato una porta urbana della città di Milano, e ad accentuare ancora di più questa caratteristica è stata nella seconda metà degli anni Ottanta, l'arrivo della Linea Gialla della metropolitana. Inoltre dalla stazione FS di Rogoredo partiva il passante, (che ora arriva fino a Lodi) e

attraverso una galleria arrivava alla stazione di Porta Garibaldi consentendo così l'interscambio treno-metroloitana-Passante.

L'istituzione del Parco Agricolo poi, alla fine degli anni Ottanta, è stato un volenteroso tentativo di salvaguardia del territorio tradottosi però di fatto nel congelamento della situazione.

Oggi Rogoredo sta subendo invece un altro periodo di trasformazione, a seguito di molti progetti, dalla dismissione dello scalo ferroviario, al progetto fallimentare di Santa Giulia, ma tutto questo ci sarà più chiaro analizzando da vicino l'area e i progetti che la stanno interessando.

I quartieri modello: QT8, Feltre, Bienne e Basilea.

Lo studio di quartieri modello è stato invece interessante per individuare il rapporto città residenza e quindi l'aspetto urbanistico e tipologico, la relazione col contesto, lo studio degli edifici pubblici in relazione al quartiere, la previsione di spazi verdi e spazi aperti, le infrastrutture e la distribuzione.

MILANO: QUARTIERE QT8

Il QT8 in particolare è un quartiere sperimentale che quindi ospita esperienze favorevoli e sfavorevoli, in ogni caso utili nel capire necessità e mancanze di un quartiere. Siamo nel 1954 e l'espansione avvenuta dalla fine dell'800 ha triplicato la popolazione Milanese. Per interrompere l'espansione continua e indifferenziata della città, il nuovo Piano Regolatore Generale, prevede la creazione di nuclei residenziali autonomi e vicini, caratterizzati da grandi spazi verdi (fig. 14).

Il QT8 (fig. 15) è uno di questi quartieri, che in particolare nasce dall'idea di realizzare le esperienze studiate durante la Triennale. Diviso in 4 nuclei, ognuno di questi, di circa 4500 abitanti, è servito da strade periferiche che all'interno hanno percorsi pedonali svincolati dal traffico, oltre che caratterizzati da un asilo e da due o tre raggruppamenti commerciali. La via centrale era stata invece studiata come strada vitale del quartiere. In quanto autonomo fondamentale è stato approfondire lo studio degli edifici pubblici. Nel centro sono stati situati gli edifici per la vita collettiva, spirituale e per il tempo libero quali la Chiesa e il centro parrocchiale, cinema, ristorante, bar, negozi, ufficio postale, banca, albergo per la gioventù, club per ragazzi, centro tennis e centro sociale Ina casa. Per quanto riguarda la residenza vennero realizzati differenti modelli tipologici: edifici in linea alti 11 piani con sistema distributivo a ballatoio e scala esterna, edifici residenziali a torre dalla pianta a stella, alti 7 piani, situati nel lato settentrionale del quartiere, edifici condominiali di medie dimensioni di altezza variabile tra i due e a i quattro piani,

villette a schiera di uno, due o tre piani, e ville indipendenti con giardino privato annesso. Importante è l'innovazione tecnologica, specialmente nelle tecniche costruttive adottate, relative a particolari pacchetti strutturali, e nelle dotazioni impiantistiche, all'avanguardia col tempo, dal momento che mostravano una sensibilità al risparmio energetico.

QUARTIERE FELTRE

Il quartiere Feltre, sorto per iniziativa dell'Istituto Case Popolari, venne realizzato in un'area compresa tra l'antico nucleo di Lambrate e il Parco Lambro, in una zona dove lo sviluppo edilizio si era arrestato all'inizio del '900. L'organizzazione urbanistica prestò grande attenzione alle preesistenze architettoniche.

Il nucleo creato quindi era diviso in due aree architettonicamente distinte. (fig. 16). La prima, composta da edifici di quattro piani fuori terra, disposti a formare corti aperte che racchiudono ampi spazi verdi. Questa zona fungeva da cerniera con la città e per questo si scelse di limitare l'altezza degli edifici e di ospitare la maggior parte delle funzioni, quali i negozi, la scuola media e il centro religioso.

Il secondo nucleo risultava invece costituito da tre blocchi di edifici di dieci piani fuori terra, disposti perimetralmente all'area disponibile, in modo da poter fruire di un'ampia zona da destinare a verde pubblico. All'interno di questa sono situati l'asilo e la scuola elementare, entrambi raggiungibili tramite percorsi pedonali.

Il verde pubblico viene fruito essenzialmente come verde di quartiere, ed è organizzato sull'alternanza di spazi privati, e movimentato da lievi dislivelli del terreno che costituiscono piccole colline su cui sono collocati luoghi di sosta attrezzati con sedute.

Per quanto concerne la progettazione dei singoli edifici, fu creduto opportuno affidare ciascun blocco delle case basse a un singolo gruppo di progettisti, mentre gli edifici di dieci piani fuori terra furono realizzati accostando unità architettoniche distinte, concepite da differenti progettisti, così da non generare una ripetizione degli elementi architettonici e monotonia dei fronti.

BIENNE E BASILEA

L'idea di analizzare quartieri modello non è rimasta però circoscritta al territorio Milanese ma è stata fondamentale l'esperienza Svizzera di Bienne e di Basilea. In particolare importantissimi per quello che sarebbe stato poi il nostro progetto è stato lo studio di residenze nate dalla conversione di edifici industriali, o nate in prossimità di questi.

A Basilea in particolare la conversione di un edificio storico del XIX sec. con la funzione di essiccatoio, da parte dall'architetto Michael Alder (fig. 17). Al posto

dell'originale struttura portante posizionata lungo l'asse longitudinale dell'edificio, ha creato una nuova zona di circolazione centrale. Così facendo l'edificio ha acquistato un uso residenziale, ma ha mantenuto una connessione visiva con la struttura originale, grazie alle finestre e alle partizioni di legno.

Il progetto degli architetti Diener & Diener sul quartiere Warteckhof aveva invece come obiettivo il riuso, la conservazione, e l'integrazione con altri edifici, di un'antica fabbrica di birra (fig. 18) In particolare nelle nuove costruzioni destinate ad uffici e residenze, gli architetti utilizzarono facciate in muratura per stabilire un dialogo con l'architettura industriale del diciannovesimo secolo. E allo stesso tempo, le nuove costruzioni completano l'insieme delle costruzioni storiche generando una configurazione che passa dai cortili quadrati a passaggi creati con assi visivi.

A Bienne, in particolare, è stato interessante l'edificio Elfenau (fig. 19), riutilizzo museale, e successivamente destinato a uffici e ristorante, di una fabbrica che produceva l'energia elettrica sfruttando la potenza del fiume. Inoltre dal punto di vista tipologico e distributivo la casa per anziani, e le case storiche degli orologiai, pensate come residenze che colloquiavano con l'officina al piano terra.

3_ LA DISMISSIONE DEGLI SCALI FERROVIARI E MILANO ROGOREDO

L'occasione e l'area

Nel territorio del Comune di Milano sono presenti, all'interno del tessuto edificato, scali e aree ferroviarie non più funzionali, per un totale di circa 1.300.000 metri quadrati. Per questo motivo nel Luglio del 2007 è stato promosso dal Comune di Milano, insieme alle FS e alla Regione Lombardia, l'Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione.

Gli obiettivi iniziali posti dall'AdP erano:

- elevata qualità architettonica – ambientale
- riqualificazione del contesto circostante
- nuovi spazi pubblici e a verde
- nuove connessioni ciclopedonali
- nuove connessioni viarie e morfologiche tra tessuti oggi separati
- miglioramento del rapporto con la linea ferroviaria
- nuova offerta abitativa in housing sociale

In particolare gli scali, situati in ambiti differenti della città, oggetto dell'accordo (scalo merci di Milano Porta Romana, Milano Porta Genova, Milano San Cristoforo,

Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Greco Breda, e Milano Farini) sono stati divisi in vari comparti.

Ci siamo interessati del Comparto Sud a cui appartengono gli scali di Porta Romana, di Porta Genova e in particolare di Rogoredo

L'area di Milano Rogoredo (fig. 20) presenta infatti delle notevoli potenzialità, in primis per il suo ruolo di porta urbana e di terminal, non secondariamente per la possibilità di ricomposizione di fratture edilizie e infrastrutturali. Infatti le discontinuità e criticità palesi dell'area quali la frattura della Via Emilia, e dunque l'isolamento della parte storica, sono in questo caso da noi prese in esame come grandi opportunità per rendere adeguata, attraverso un nuovo disegno urbano, questa parte della città di Milano.

E' fondamentale però prima di agire, conoscere i luoghi, la loro geografia e la relazione con il loro passato, pesistenze e preesistenze.

Rogoredo è un'area a sud est di Milano, che solo nel diciannovesimo secolo conobbe un grande processo di industrializzazione, poi seguito da un altrettanto veloce processo di deindustrializzazione, come moltissime altre zone esterne al nucleo ma in prossimità della città. Prima dell'arrivo delle grandi industrie era un borgo agricolo, di cui oggi ben poco è rimasto, fatta eccezione per la cinquecentesca Cascina Palma. La campagna arrivava fino alla stazione di Porta Romana, con grossi cascinali e moltissime rogge, oggi coperte.

Con l'apertura della Ferriera Redaelli, sorse la stazione ferroviaria e iniziò il grande processo. In breve Rogoredo divenne un grosso centro industriale caratterizzato da nuove fabbriche quali la Società Italiana Prodotti Esplosivi, la Montecatini Montedison, i magazzini frigoriferi Adafrigor, la Pirelli, e da nuovi edifici residenziali e negozi. Proprio grazie a questi insediamenti industriali aumentò notevolmente la popolazione residente che viveva sull'attività di queste grandi aziende. Questo era possibile grazie alla presenza di quelle infrastrutture che ancora oggi delineano il volto di quest'area: il collegamento con Pavia, Piacenza e Lodi, e il grande scalo merci. Le infrastrutture, a causa di una domanda crescente dovuta all'aumento delle attività e della popolazione, si infittirono fino alla costruzione del cavalcavia Pontinia nel 1927, che collegava l'area dal centro della città alla stazione ferroviaria, e successivamente al capolinea della linea gialla della metropolitana.

La costruzione del cavalcavia Pontinia, che permise di deviare il traffico del vecchio Stradale Piacentino, portò Rogoredo da uno stato di borgo indipendente a parte integrante e facilmente raggiungibile della città. In ogni caso l'isolamento di Rogoredo è ancora oggi un tema attuale dal momento che era uno dei punti cardini su cui si era mosso, fallendo, il progetto di Santa Giulia, costruito sull'area industriale ex Montedison e ex Redaelli, e su cui si sta muovendo il nuovo collegamento e prolungamento della Strada Statale 415 Paullese.

Santa Giulia

Milano Santa Giulia era uno dei più prestigiosi piani di valorizzazione di un'area ex-industriale (fig. 21). L'obiettivo di partenza era la creazione di una nuova città nella città di Milano, autonoma, perfettamente integrata nel contesto urbano, destinata ad accogliere strutture pubbliche e private. Aveva come obiettivo finale la realizzazione di nuovi standard di vita che tenessero conto delle esigenze dettate dal lavoro, dalla mobilità, dal tempo libero, dal verde e dalla socialità.

Questo Risanamento Spa è stato affidato in collaborazione a uno dei più famosi architetti contemporanei, Norman Foster.

Con il progetto Milano Santa Giulia si sarebbe dovuta riappropriare di una intero quartiere da tempo abbandonato, compreso tra Rogoredo e Linate per una superficie complessiva di 1.200.000 mq, dove prima sorgevano gli stabilimenti della Montedison e una zona caratterizzata dalla demolizione delle acciaierie Redaelli, che appariva come un immenso vuoto urbano.

Il progetto prevedeva l'insediamento di strutture pubbliche e private. Le prime in particolare ad ambiti destinati alla residenza, agli uffici, al commercio, alla residenza alberghiera, ai negozi e ai luoghi per lo spettacolo e la cultura. Nello specifico il totale dello spazio che doveva essere dedicato alle funzioni private era di 615 mila metri quadrati suddivisi in 270.885 mq per la residenza, 162.785 mq per il terziario, 80.780 mq per il ricettivo, 30.000 mq per il commercio e 70.450 mq per funzioni a queste compatibili.

Erano inoltre previste moltissime funzioni urbane e in particolare un Centro Congressi con una capienza di 8 mila posti per una superficie di 32.000 mq, e poi anche residenza temporanea per studenti e per giovani coppie (52.500 mq), una chiesa (1.200 mq), un asilo nido (1.140 mq), un centro civico (1.400 mq) e infine un centro disabili (5.145 mq).

Seguiti da altri studi di progettazione avrebbero anche dovuto sorgere lo Sky Village, La Rinascente, Il Dolce&Gabbana Store, il Villaggio Fitness Virgin Active e la Multisala cinematografica UCI.

La costruzione di questo quartiere modello è stata un fallimento sotto moltissimi punti di vista (fig. 22). La città ideale è rimasta tale solo sulla carta, il quartiere è stato realizzato solo a metà. E' mancata infatti un'azione coordinata che tenesse conto delle esigenze complessive, ci sono stati solo interventi estemporanei, strade e servizi scolastici latitano. Tra le richieste principali inoltrate al Comune nel completo malcontento dei cittadini troviamo il completamento delle opere di viabilità, tra cui una rotonda all'altezza di via Sordello, per attivare il servizio di trasporto pubblico; una mobilità adeguata nel quartiere con l'istituzione della linea 88 dell'Atm, per garantire anche ai nuovi residenti il collegamento con le scuole della zona; la consegna della nuova scuola materna e dell'asilo. Un altro problema

sono le barriere architettoniche: per raggiungere Rogoredo da Via Bonfandini o viale Ungheria per esempio serve un lungo giro in tangenziale o vari autobus. Il secondo lotto della Statale Paullese è stato finanziato ma è in ritardo di progettazione, e non sono state realizzate gran parte delle infrastrutture e l'ala nord, quella che avrebbe dovuto contenere un centro congressi, grandi magazzini e importanti negozi., trasformando così il sogno di Santa Giulia in un quartiere dormitorio.

AdP

L' Accordo Di Programma (fig. 23) in quest'area prevedeva il completamento del tessuto urbanistico tramite la realizzazione di nuovi complessi a destinazione terziaria e commerciale. Per quanto riguarda lo spazio aperto prevedeva la destinazione a verde del 30% della superficie territoriale, creando continuità con le zone verdi esistenti. Da escludersi invece le attività produttive insalubri e rumorose che oggi ancora caratterizzano quest'area, da perseguire la localizzazione di nuovi parcheggi pertinenti delle diverse funzioni.

Per questo motivo nella sua rappresentazione non ci siamo soffermati su quella che era l'area di dismissione dello scalo indicata dal Comune, e sulle attività indicate che risultano carenti sia sul piano degli equilibri funzionali, sia su quello del ritorno economico atteso, ma siamo andati a coinvolgere altre aree. Il disegno urbano deve infatti risolvere la frammentarietà, dunque sciogliere le problematiche dell'area. Si tratta dunque di valutare le condizioni al contorno: confini e frontalità per evidenziare le contraddizioni presenti.

Si tratta dunque di una grande occasione dal momento che ci troviamo in una posizione intermedia fra il parco Agricolo Sud e la trama urbana di Milano, adeguata per potenziare la relazione tra il sistema della città e quello territoriale.

Il nostro obiettivo era invece quello di perseguire il disegno urbano di una nuova area aperta alla città, che fondendosi all'esistente, ed inserendosi nel più ampio disegno di masterplan generale, diventa generatore di nuove destinazioni.

Siamo andati quindi ad includere ex aree produttive:

- a. Area Ex Pirelli: creazione del Community Center con parco annesso (centro delle arti, aree sportive, spazi aperti per eventi collettivi, percorso ciclo-pedonale di collegamento con la stazione di Rogoredo)
- b. Area Adp: residenza convenzionata
- c. Area Anas: parcheggio in vicinanza della stazione
- d. Area ex saponificio: residenza sociale
- e. Area ex magazzini frigoriferi Adafrigor: cohousing

- f. Stazione di Rogoredo: nuovo sottopasso tra Santa Giulia e Via Toffetti: collegamento e terminal

Il disegno parte quindi dalla ricerca di una qualità urbana, che si articola dall'accordo di programma del comparto Sud, andando quindi ad includere un disegno di città elaborato ed integrato di molte funzioni, che punti sulla fattibilità e sulla sua attendibilità economica. Il disegno urbano dovrebbe quindi rappresentare quella che è l'icona, il simbolo dei luoghi, e la forma dei layers sovrainposti.

4_ RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA EX MAGAZZINI FRIGORIFERI

Area ex magazzini frigoriferi

In particolare noi abbiamo approfondito l'area ex magazzini frigoriferi. La grande fabbrica adiacente alla stazione, raccordata direttamente, era appunto l'azienda Adafrigor, una ditta di frigoriferi industriali. Lo stabile esiste tuttora, ma è stato sventrato, e ne rimane solo lo scheletro. Questo era collegato direttamente alla ferrovia, come molti altri edifici nell'area (fig .24) (dall'elenco delle ditte raccordate alla Ferrovie Italiane dello Stato ed alle ferrovie concesse 1969):

- S.p.A. Magazzini Raccordati Rogoredo
- Coniugi Ambrogio Alfieri e Mauri Cesarina
- S.p.A. Adafrigor
- S.n.c. Ambrogio Alfieri & Co.
- S.p.A. Mario Alberti
- S.p.A. Elettrolux
- Soc. Enrico Gavazzi
- Soc. Marchetti & Co.
- S.p.A. CASPA in esercizio S.p.A Termo Raggi
- S.p.A montecatini Edison
- S.p.A Giuseppe e F.Ilo Redaelli
- S.p.A. Zust Ambrosetti – Trasporti internazionali
- -S.p.A. SADA

L'edificio Adafrigor era costituito dall'edificio principale di cinque piani fuori terra, lungo Via Boncompagni, nonché dall'edificio accessorio, destinato originariamente agli uffici della dogana merci, di un piano fuori terra e prospiciente il piazzale interno al lotto.

Nel 2003 il Comune di Milano ha proposto una riqualificazione dell'area con obiettivi primari tesi a promuovere la qualità urbana e a favorire prevalentemente la funzione ricettiva in città, nonché ad incentivare la localizzazione di attività di produzione di beni e servizi mediante la previsione di una quota di spazi destinati a laboratori ed attività di tipo terziario – direzionale. Tali funzioni saranno, in parte, accolte nell'edificio che ospitava i magazzini Adafrigor, il quale sarà oggetto di intervento di ristrutturazione edilizia.

L'offerta del'area: Trasporti, servizi e residenza

Fondamentale per l'individuazione della funzione del nostro edificio, è stata un'analisi di mancanze e necessità, emerse tramite articoli letti e sopralluoghi (fig. 25). La maggior parte degli edifici nell'area è a destinazione industriale, moltissimi sono ora dismessi. La restante parte è residenziale, fatta eccezione per i pochi servizi. Abbiamo dunque deciso di quantificare i servizi presenti in tutta la zona di Rogoredo fino a Corvetto, per capire quali siano le mancanze e dunque le necessità della zona da noi presa in esame. In particolare è stata rilevata la presenza di 11 bar, 9 ristoranti, 4 hotel, 4 centri sportivi, 2 negozi alimentari, 3 parrocchie, 2 edifici postali, 1 biblioteca, 2 centri culturali, 1 centro assistenza anziani, 1 consultorio, 1 centro commerciale di media distribuzione, 6 scuole materne, 2 asili nidi, 4 scuole elementari. E in particolare è da sottolineare la mancanza di farmacie, ospedali, grandi distribuzioni commerciali, ostelli e residenze studentesche.

Percentualmente i servizi presenti nel luogo riguardano per il 3,8% la sanità, 7,5% lo sport, il 37,7% la ristorazione, il 28,3% l'istruzione, il 9,4% commercio e servizi, per il 5,7% il culto, e infine per il 7,6% il settore alberghiero.

E importante è stato anche analizzare i trasporti dell'area per capire la sua accessibilità, e le aree verdi, per accorgersi di come questa parte di Milano sia prevalentemente industriale con poco verde.

Legandoci inoltre a quanto precedentemente detto abbiamo appreso la mancanza di una mensa per la sede di Sky, e di moltissimi altri servizi che dovevano essere costruiti insieme al nuovo quartiere di Santa Giulia e dunque l'Esselunga, lo Store

di Dolce e Gabbana, la Feltrinelli, Uci Cinemas, parcheggi vari e residenze studentesche.

Per quanto riguarda l'offerta della residenza bisogna invece dire che da una parte Santa Giulia offre appartamenti di lusso , ma fundamentalmente situati in un quartiere dormitorio, e le residenze temporanee e per giovani coppie non sono state realizzate. L'area in prossimità di Rogoredo è invece caratterizzata da molti vecchi quartieri di edilizia economica quali il Regina Elena_Mazzini, Iacp Omero, Ina-Casa Barzoni e Montemartini e il Comunale Gabrio Rosa.

Il nostro masterplan risponde quindi con un intervento di social housing, uno di residenza convenzionata e un cohousing, (fig. 26) dal momento che la questione abitativa ha assunto nuove centralità. L'emergenza abitativa è oggi sempre di più determinata non tanto dalla domanda di alloggi da chi non ha una casa in cui vivere, ma da chi ha una casa e paga, con sempre maggiore difficoltà, un canone di affitto o rate del mutuo. Per questo motivo la nostra risposta ai quartieri di lusso di Santa Giulia, la maggior parte tra l'altro disabitati, è stata di prevedere edilizia sociale e convenzionata, affiancata da molti servizi. La previsione di un cohousing è stata invece dettata dalla potenzialità di poter accogliere molte delle mancanze del luogo, ma allo stesso tempo una soluzione residenziale nuova e sostenibile, che sia di esempio a un quartiere in crescita. In particolare la presenza di un edificio sventrato ma perfettamente stabile, era perfetto per un cohousing che offrisse tipologie di alloggi differenti, ma allo stesso tempo grazie alla sua posizione strategica, divenisse una sorta di landmark e nucleo delle funzioni vitale del quartiere.

5_ IL COHOUSING ADAFRIGOR

Il cohousing: nuovo modo di abitare

La nostra proposta progettuale è quella di pensare ad un riuso dell'edificio Adafrigor con funzione di cohousing.

Il cohousing nasce in Scandinavia negli anni 60, ed è a oggi diffuso specialmente in Danimarca, Svezia, Olanda, Inghilterra, Stati Uniti, Canada, Australia, Giappone.

Il termine Co-Housing significa letteralmente "coabitare" e viene utilizzato in riferimento a una particolare forma di vicinato, dove singoli, coppie di giovani o anziani, intere famiglie vivono in complessi residenziali composti da appartamenti privati e da ampi spazi comuni. Tra i servizi di uso comune vi possono essere ampie cucine, spazi per gli ospiti, laboratori per il fai da te, spazi gioco per i bambini, palestre, piscine, internet-café, biblioteche e altro.

Tipicamente il cohousing è un insediamento di 20-40 unità abitative, per famiglie e single, che si sono scelti tra loro e hanno deciso di vivere come una “comunità di vicinato” per poi dar vita alla realizzazione di un ‘villaggio’ dove coesistono spazi privati (la propria abitazione) spazi comuni (i servizi condivisi e quelli per il quartiere).

Le motivazioni che portano alla coresidenza sono l’aspirazione a ritrovare la dimensione perduta della comunità, basata sulla socialità e sull’aiuto reciproco, e allo stesso tempo si riduce la complessità della vita e i costi di gestione delle attività quotidiane. Per esempio oltre alla condivisione di spazi comuni, i cohousers svolgono a turno servizi utili per tutta la comunità di vicinato: dalla gestione dei bambini alla spesa settimanale, dalla cura del verde alla manutenzione ordinaria degli edifici.

I principi su cui si basa un cohousing sono la progettazione partecipata, il vicinato elettivo, la gestione locale, la sicurezza, gli spazi per la socialità, i molteplici servizi, i benefici economici e la sostenibilità.

Nello studiare i cohousing ci sono stati degli esempi che ci hanno molto aiutate, soprattutto perché si trattava di riqualificazione di edifici già esistenti.

Emeryville è una piccola cohousing urbana in California, con dodici unità più una casa comune (fig. 27). Tutte queste sono occupate ancora oggi dai proprietari originali. Il gruppo si formò nel 1990, il progetto fu completato e successivamente occupato nell’Aprile del 1992. Fu studiato dagli architetti Chuck Durrett e Katie McCamant, fondatori del movimento cohousing degli Usa, e questo in particolare fu il secondo cohousing costruito negli Stati Uniti. Il complesso è costituito da due edifici. Sei unità e una casa comune sono inseriti in un vecchio edificio industriale, mentre tre casecittà formano il nuovo edificio. Insieme si va così a formare una L, che crea un cortile che comprende giardini, aree gioco, parcheggi e aree feste.

Studiato da Michael Pyatok e Peter Waller lo Swan’s Market, sempre in California, è il più importante cohousing del Nord America (fig. 28). In pieno centro città, un ex-mercato ristrutturato ospita 22 unità di abitazione per gruppi familiari e singles che vivono l’intensità della quotidianità della metropoli e condividono una sala e cucina, salottino incontri, una palestra, una hobby room, una stanza gioco per bambini, un’ area per lo yoga, una lavanderia, e zone per gli ospiti.

La struttura

La struttura è indubbiamente il tema principale del nostro lavoro, assunta non come vincolo bensì come elemento capace di arricchire enormemente il progetto.

Abbiamo dovuto fronteggiare problematiche legate principalmente al differente uso che si faceva dello stabile, progettato per essere un industria di frigoriferi, e la nostra ipotesi progettuale.

In primo luogo la struttura risulta essere notevolmente sovradimensionata sia in pianta sia in alzato, in rapporto alla nuova funzione che deve accogliere. Inoltre la profondità del corpo di fabbrica non consente i corretti rapporti aero-illuminanti necessari ad un edificio con funzione residenziale. Infine per poter progettare lo stato attuale abbiamo tenuto conto che la struttura ha subito recentemente degli sventramenti dallo Studio che la sta ripensando.

Riteniamo infatti che demolirne delle parti, strutturalmente valide, non sia una buona operazione di partenza.

Il nostro progetto prevede quindi di reintegrare le parti demolite con una nuova struttura in acciaio, ricomponendo con diversità lo scheletro originario. L'unica eccezione fatta riguarda lo sventramento esistente della parte centrale del corpo di fabbrica, al di sopra della galleria pre-esistente, che abbiamo deciso di mantenere per poter garantire una corretta aerazione ed illuminazione degli alloggi. Il rapporto che si viene a creare tra la nuova struttura e quella pre-esistente è denunciata sia in pianta sia in alzato attraverso l'uso di materiali differenti e la volontà di tenere la struttura a vista senza mascherarla dalle nuove parti progettate.

Nello studiare gli spazi abbiamo tenuto conto degli sventramenti della struttura per prevedere attività differenti, nuove inserzioni con una struttura diversa (acciaio) , che si legano all'esistente, andando a ricomporre lo scheletro originale, per ripristinare con diversità. Gli sventramenti puntuali sono stati pensati per gli alloggi mentre per quanto riguarda lo spazio centrale sventrato fin dal primo piano si è pensato a uno spazio diversamente fruibile per riunioni e zona feste, distribuito da una scala centrale a U.

La relazione con lo spazio

L'edificio ha una posizione strategica all'interno del masterplan. Disposto infatti lungo il percorso di collegamento ciclo-pedonale con il community center accoglie i flussi provenienti dalla stazione, e si attesta lungo una delle strade principali, Via Boncompagni. Inoltre il parco in vicinanza è la testa del parco lineare. Allo stesso tempo ha un rapporto diretto con gli altri edifici residenziali, e il ruolo di landmark grazie alla sua dimensione e altezza, e alla sua posizione (fronte sulla ferrovia).

L'edificio è attraversato nel porticato dell'ingresso dalla strada ciclo pedonale che collega la stazione al community center, percorrendo così tutto il parco lineare. All'interno dell'edificio vi è un'altra grande strada di collegamento, la galleria del ex-raccordo ferroviario, che prosegue anche all'esterno come porticato, così da offrire un luogo riparato da sole e pioggia, nonché sottolineare il tema della struttura che

prosegue dall'edificio. Lungo il percorso porticato si trovano due magazzini, collegati tra loro, uno dei quali esistente, l'altro identico, con la funzione di vendita diretta al pubblico, e un altro piccolo edificio di qualità che si è deciso di mantenere. Lo spazio aperto è stato pensato in connessione all'edificio, e quindi uno spazio ristoro, giardini con aree di sosta e di gioco per i bambini, e la vicinanza al parco, che ben si presta ad attività sportive e ricreative legate ai laboratori del cohousing .

L'edificio

L'edificio per i primi due piani è stato pensato per ospitare servizi comuni destinati al cohousing e al quartiere. In particolare ospita una biblioteca; un asilo nido con spazi gioco; spazi di ristoro, interni e all'aperto; una mensa interna; una palestra ... Occupa l'intera metratura ed è attraversato da una galleria di collegamento, che era la galleria storica del raccordo ferroviario. La distribuzione attraverso scale e ascensori è differente da quella dei piani superiori per garantire la privacy agli abitanti. Per differenziare questi due piani pubblici abbiamo pensato di inglobarli in una nuova struttura in vetro portante, prendendo come paradigma l'edificio di mediateca a Delft dell'architetto Liesbeth Van Der Pol (fig. 29 - 30).

I restanti tre piani sono destinati alle residenze e ai servizi del cohousing quali spazi per lezioni e conferenze (lezioni di lingua a livello di quartiere per esempio); una cineteca; spazi lettura; laboratori; lavanderie, hobby room...Questi spazi si inseriscono nelle parti che sembrano annesse al volume puro, destinato invece alle residenze, fatta eccezione per il grande sventramento centrale.

L'edificio può essere concettualmente suddiviso in 3 parti. Il "dito" e il volume di ingresso sono destinati a zone comuni, mentre la parte centrale è destinata a residenza. Questa è attraversata dalla galleria e solo al secondo piano risulta chiusa con una grande vetrata motivo per cui nei piani superiori sono state predisposte delle passerelle per collegare le due parti tra loro.

Il piano interrato invece è destinato a parcheggio, e a vano impianti e riciclo acque nella parte centrale. Le macchine vi accedono tramite due elevatori per automobili. Il cohousing è dotato di car sharing e quindi vi sono macchine di proprietà comune per aumentare ancora di più lo spirito di coesione e collaborazione tra gli abitanti.

Gli alloggi

Per quanto riguarda gli alloggi essi sono destinati a 3 tipi di utenze differenti: studenti, giovani coppie e famiglie. I primi, più numerosi, sono stati pensati come

alloggi temporanei, dunque non sono dotati di una cucina ma sono camere singole con bagno. La dimensione minima viene sfruttata meglio tramite un soppalco che permette di avere uno spazio studio con bagno a livello dell'ingresso, con armadiatura sotto la scala, e una zona notte sul soppalco. Questa tipologia di alloggi, situati nella parte nord dell'edificio sono serviti tramite un ballatoio.

Gli altri due alloggi sono entrambi duplex con soppalco e sono situati nella parte a sud, quella rivolta verso Via Boncompagni. Nel studiarli abbiamo utilizzato il paradigma con l'idea di scheletro strutturale e lo studio di una cellula, infinitamente modulabile, che affiancato ed assemblato, può andare a creare un principio insediativo replicabile e funzionale, della struttura della maison dominò e della unità d'habitation di Le Corbusier. L'alloggio per coppia è caratterizzato da una zona giorno munita di cucina, poi tramite una scala a chiocciola si arriva al mezzanino destinato a studio e infine al piano rialzato con la funzione di camera da letto matrimoniale con bagno. Da qui si ha l'accesso diretto al terrazzo. Il terrazzo viene a crearsi in quanto storicamente l'ultimo piano risultava arretrato di una campata rispetto agli altri e nel reintegrare la struttura abbiamo rispettato la storicità del vecchio edificio. L'altro alloggio è invece basato su una scala lineare che collega la cucina con il salotto. Presenta poi una camera da letto e spazio diversamente utilizzabile. Agli alloggi si accede unicamente al piano terzo in quanto i due volumi, come nell'unità d'habitation, si incastrano a L. In questo modo gli alloggi risultano risolti dal punto di vista della luce e della areazione.

“Il volume e la superficie sono gli elementi mediante i quali si manifesta l'architettura: essi a loro volta sono determinati in pianta. E' la pianta l'elemento generatore... La pianta porta in se stessa un ritmo primario determinato: l'opera si sviluppa in estensione e in altezza secondo le sue proporzioni, dal semplice al complesso seguendo la stessa legge. L'unità della legge è la legge di una pianta corretta: legge semplice infinitamente modulabile” Le Corbusier

Fronti urbani

“Una casa è una macchina da abitare. Bagni, sole, acqua calda, acqua fredda, calore a volontà, conservazione del cibo, igiene, bellezza e proporzione. Una poltrona è una macchina per sedersi, ecc...” Le Corbusier

I prospetti nascono dall'idea di tenere la struttura, il nostro tema, a vista. Questo sia per l'esistente, che per le nuove aggiunte in acciaio. L'edificio come detto precedentemente è caratterizzato da tre parti, il dito e l'ingresso, e la parte centrale a destinazione residenziale. Qui delle passerelle aeree, rette dalle travi esistenti, collegano le due parti che si vanno a creare dal passaggio della galleria. Il grande sventramento ricostruito in acciaio dal piano secondo è stata reso in modo da

essere distinguibile dalla restante parte residenziale. I primi due piani risultano invece inglobati da una scatola di vetro come nel progetto di Liesbeth Van der Pol, essendo destinati a servizi aperti anche al quartiere.

Gli alloggi sono invece caratterizzati da finestre a tutta altezza, con parti fisse e altre scorrevoli, e con un sistema di oscuramento a ventaglio esterno che costituisce una seconda facciata di impacchettamento.

Gli impianti

Per quanto riguarda la parte impiantistica l'edificio è stato studiato per essere il più possibile economicamente sostenibile, e abbiamo optato per la scelta di mantenere gli impianti a vista, considerate le caratteristiche della struttura.

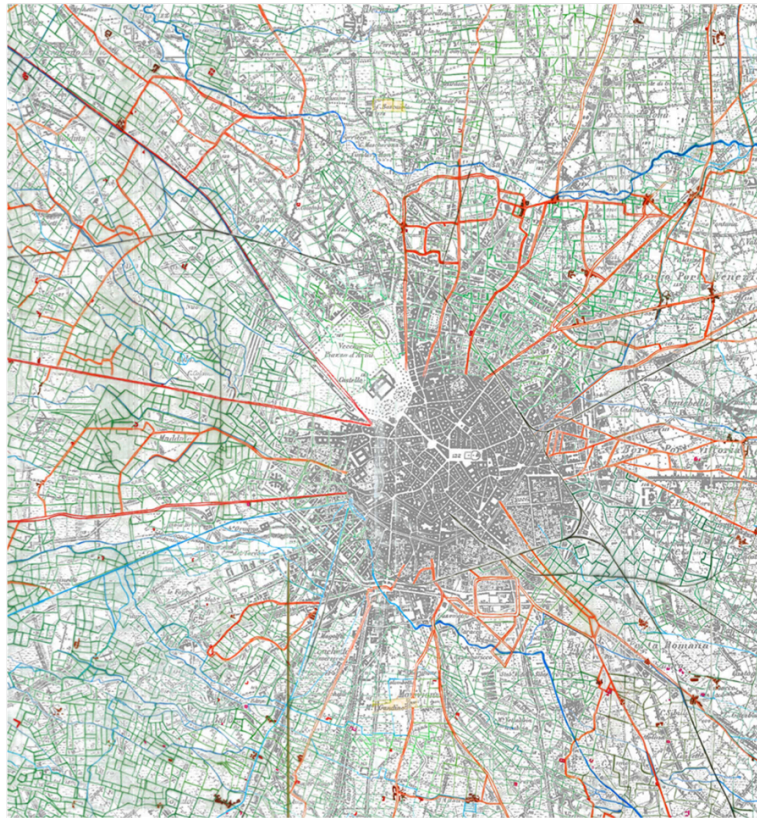
In particolare è dotato di vasca per il raccoglimento dell'acqua piovana, tramite la copertura vetrata situata al primo piano, che viene riutilizzata per gli scarichi dei water.

L'impianto di raffrescamento e di riscaldamento è un impianto ad aria per più zone, a portata costante, con variazione di temperatura, ideale per un'edificio industriale.

L'impianto elettrico è stato studiato al dettaglio degli appartamenti, tenendo conto soprattutto del fatto che si tratta di alloggi studiati sempre in altezza e quindi hanno bisogno di uno studio della luce particolare.

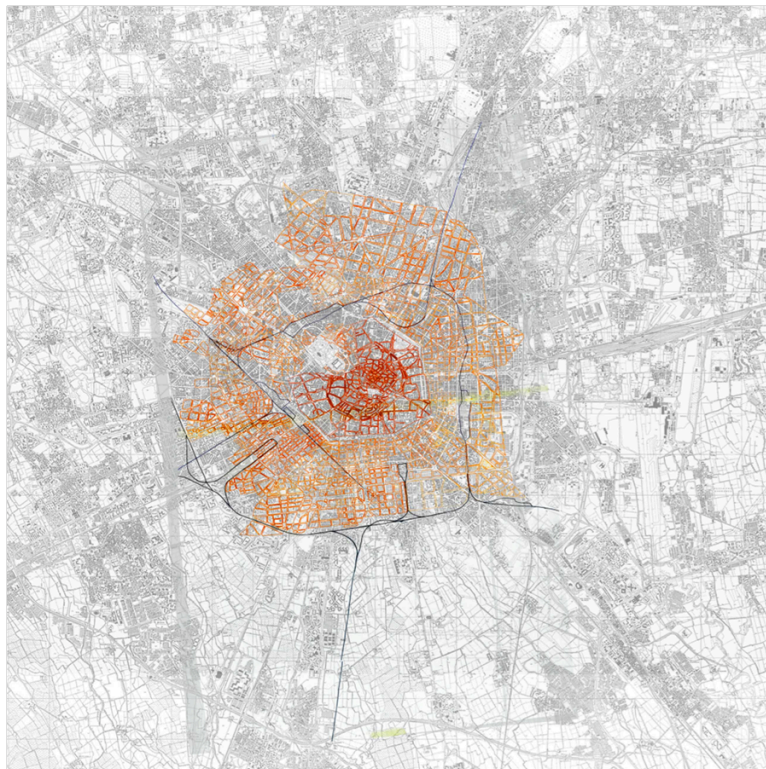
COHOUSING come STRATEGIA DI SOSTENIBILITA'

Benefici su vari livelli: sociale, economico, ambientale e architettonico



- Divisione Dei campi
- Tracciato ferroviario
- Cascine tuttora esistenti
- Idrografia
- Infrastrutture
- Cascine

Fig. 1 - Layer 1: elementi geomorfologici.



- Piano Albertini 1914
- Piano Beruto 1889
- Centro storico

Fig. 2 - Layer 2: la crescita pianificata della città



Fig. 3 - IGM 1888



Fig. 4 - IGM 1914



Fig. 5 - IGM 1936

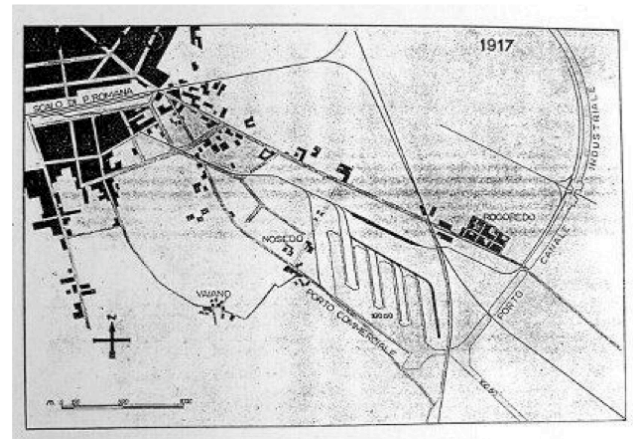
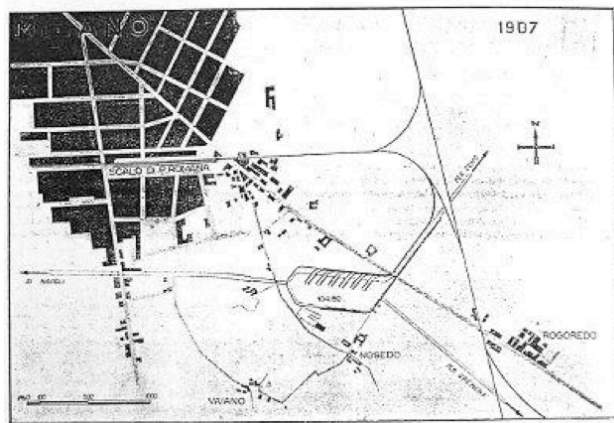


Fig. 6 - Porto di mare

1907, 1917, 1940

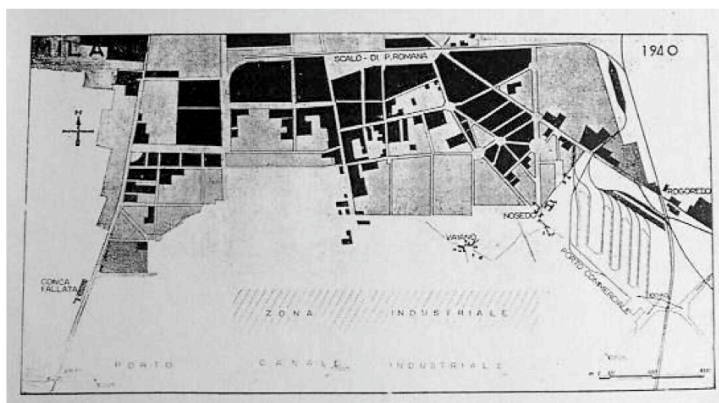




Fig. 7 - IGM 1994



Fig. 8 - Ponte sul Redefossi anni '30



Fig. 9 - La stazione nel primo Novecento



Fig. 10 - Cavalcavia Pontinia negli anni '30

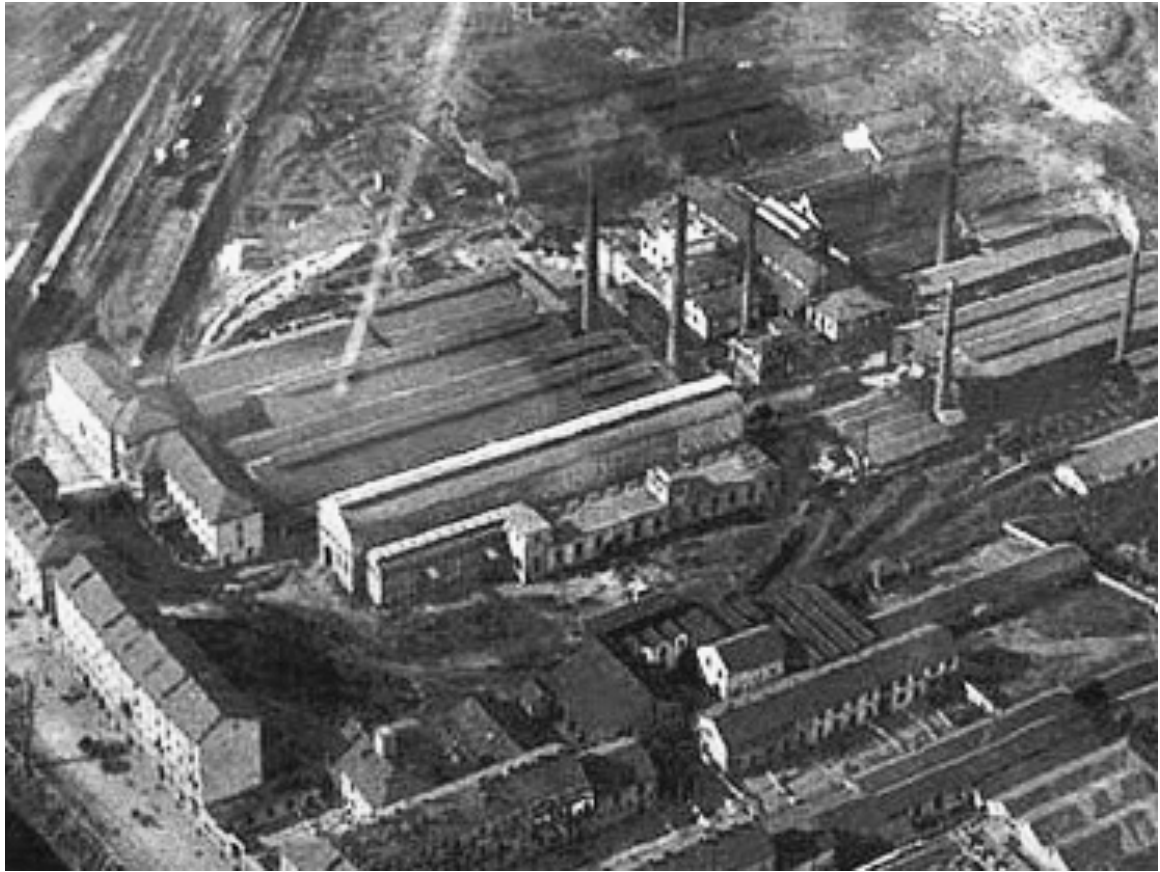


Fig. 11 - L'industria Redaelli negli anni '20



Fig. 12 - Lo scalo di Milano Rogoredo negli anni '50



Fig. 13 - Lavoratori della Redaelli in sciopero nel 1968.

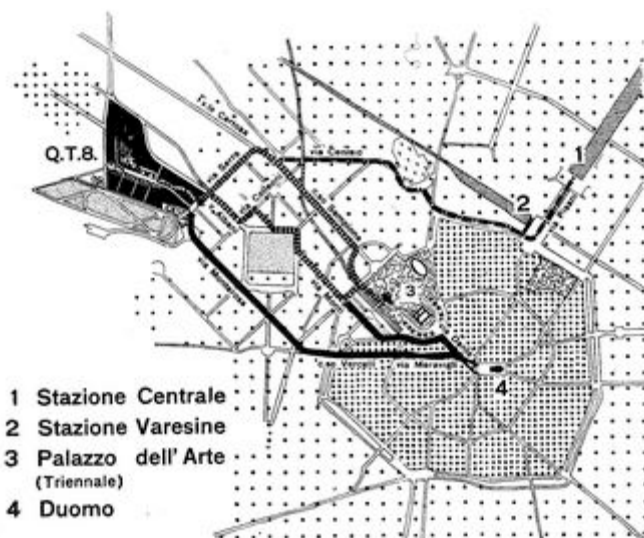
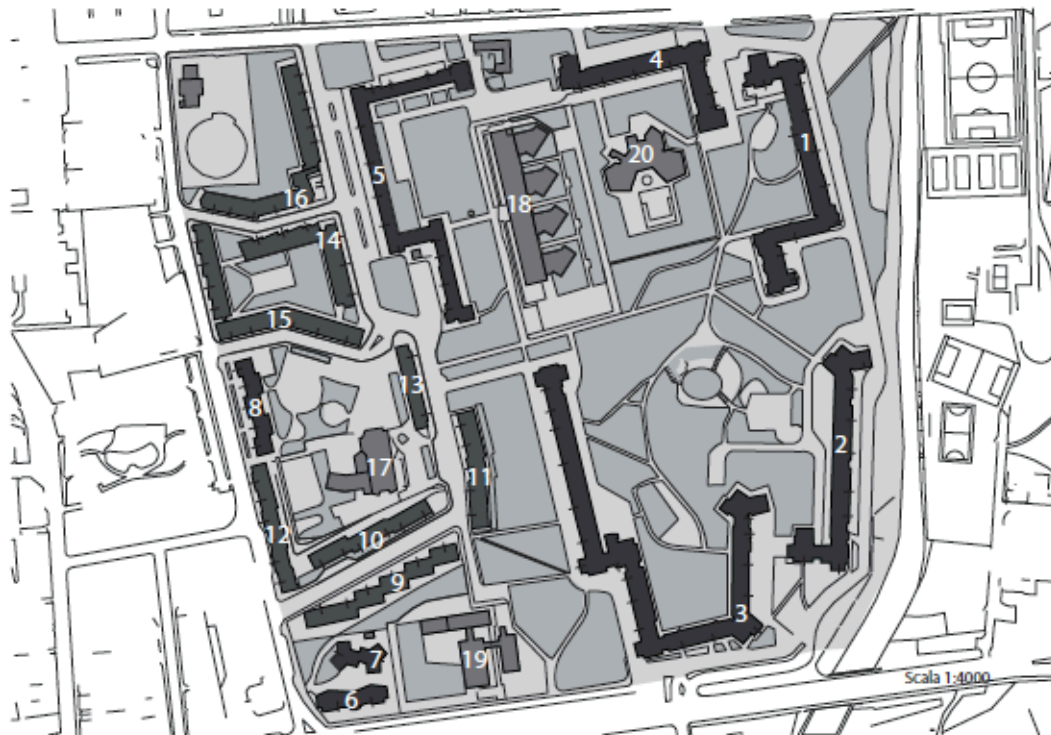


Fig. 14 - Inquadramento urbano dell'area QT8 (Piero Bottoni)



Fig 15 - Planimetria QT8 (Piero Bottoni)



QUARTIERE FELTRE

Dati generali:

Superficie territoriale: 257000 mq

Superficie coperta: 42326 mq

Sup cop/ Sup Ter: 6,07

Np: 5-9

H massima: 30.9 m

Qt: 119.7-124.4

Dati residenza:

N° Appartamenti tot: 1747

Slp Tot Res: 218407 mq

- RESIDENZA ALTA
- RESIDENZA BASSA
- SERVIZI
- SPAZI APERTI

TIPOLOGIE DISTRIBUTIVE RESIDENZA

Scala 1:1000

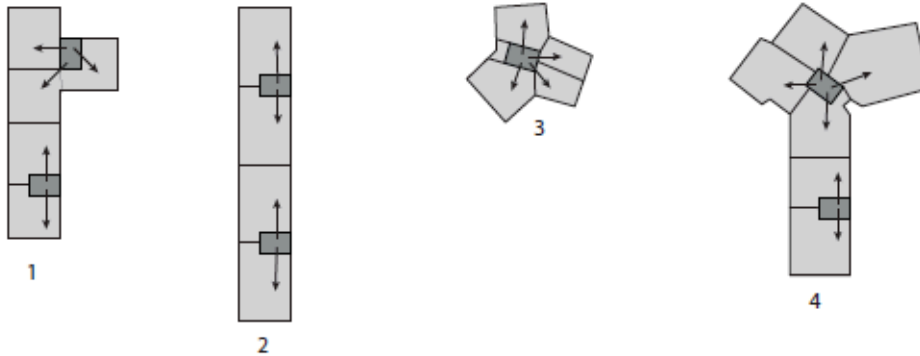


Fig. 16 - Planimetria quartiere Feltrino e tipologie distributive della residenza



Fig. 17 - Basilea, architetto Michael Alder. Conversione di uno storico essiccatoio della carta in residenza.



Fig. 18 - Basilea, architetti Diener & Diener. Riuso ed integrazione di una antica fabbrica di birra.



Fig. 19 - Bienna. Edificio Elfenau: riutilizzo di una vecchia fabbrica.



Fig. 20 - Foto aerea dell'area



☐☐☐ SANTA GIULIA

L'INCOMPIUTA

Il quartiere di Milano Santa Giulia, nella zona sud-est della città meneghina, è una delle "incomplete" della Risanamento di Luigi Zunino.

COSA MANCA

Ideato dal celebre architetto inglese Norman Foster, non è stato però ultimato, visto che restano da costruire ancora gran parte delle infrastrutture e l'ala nord del quartiere, quella che avrebbe dovuto contenere un centro congressi, grandi magazzini e importanti negozi.

LE INFRASTRUTTURE

Il progetto prevedeva un nuovo punto di vendita de La Rinascente, due boutique di Dolce e Gabbana; la realizzazione di un Centro Congressi da 8.000 posti, un centro per disabili, e un centro civico. Il punto forte del progetto era la creazione di un ampio parco di 333.000 metri quadri accessibile al pubblico. Ma anche la costruzione di parcheggi, 8.000 pubblici e 13.000 privati oltre quelli riservati al centro congressi. Le residenze sono già state vendute in parte.

Fig. 21 - Planimetria progetto di Santa Giulia di Norman Foster

Fig. 22 - Articolo tratto da *Libero Mercato* 26 Luglio 2009

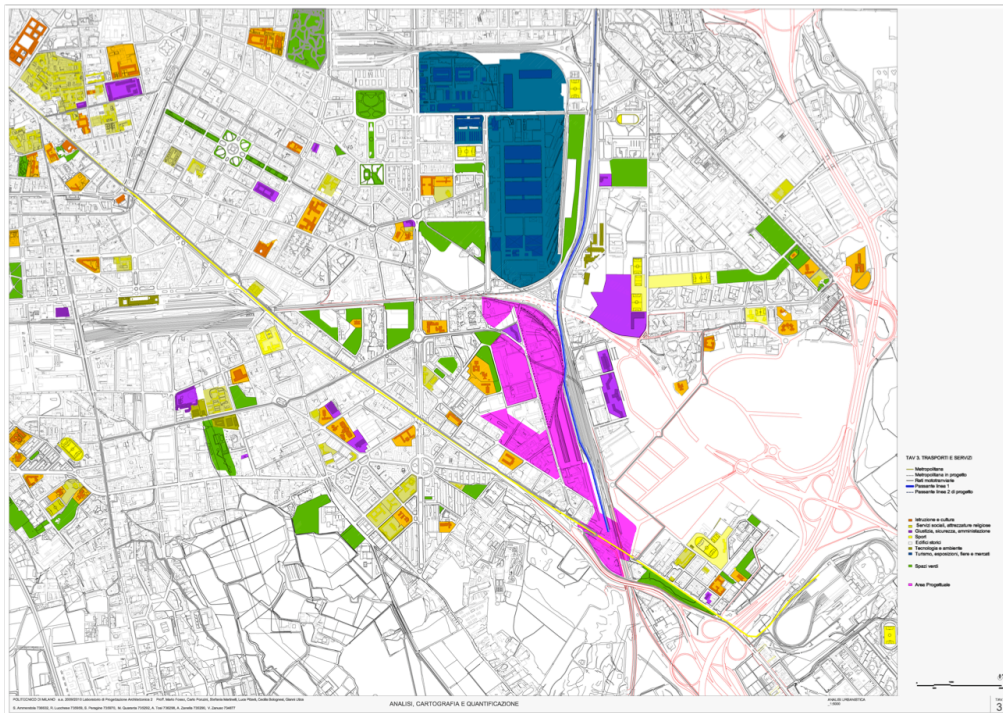
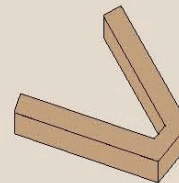


Fig. 25 - Analisi e quantificazione del Comune di Milano dell' area di Milano Rogoredo

OFFERTA ABITATIVA DEL PROGETTO

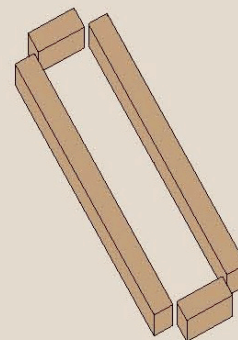
1. EDILIZIA SOCIALE

Mq alloggi	Destinatari	Tipologia	Numero	Totale mq
35 mq	Studenti	Simplex	8 unità	280 mq
50 mq	Coppia	Simplex	116 unità	5800 mq
60 mq	Coppia	Simplex	36 unità	2160 mq
70 mq	Coppia	Simplex	72 unità	5040 mq
75 mq	Famiglia	Simplex	68 unità	5100 mq
90 mq	Famiglia	Simplex	80 unità	7200 mq
135 mq	Famiglia	Simplex	20 unità	2700 mq



2. RESIDENZA CONVENZIONATA

Mq alloggi	Destinatari	Tipologia	Numero	Totale mq
68 mq	Famiglia	Simplex	16 unità	1088 mq
80 mq	Famiglia	Simplex	40 unità	3200 mq
82 mq	Famiglia	Simplex	18 unità	1476 mq
91 mq	Famiglia	Simplex	4 unità	364 mq
96 mq	Famiglia	Simplex	8 unità	768 mq
157 mq	Famiglia	Simplex	4 unità	628 mq



3. COHOUSING

Mq alloggi	Destinatari	Tipologia	Numero	Totale mq
25.5 mq	Studenti	Simplex + sopp.	22	535.5 mq
53 mq	Coppia	Duplex + sopp.	8	424 mq
92 mq	Famiglia	Duplex + sopp.	9	828 mq

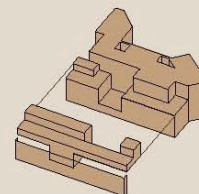


Fig. 26 - Offerta abitativa dei nostri progetti



Fig. 27 - Cohousing Emeryvil



Fig. 28 - Cohousing Swan's Market



Fig. 29 - Mediteca di Delft dell'architetto Liesbeth Van Der Pol: esterno



Fig. 30 - Mediateca di Delft dell'architetto Liesbeth Van Der Pol: interno

BIBLIOGRAFIA

- Pietro Solera, La strada e la porta: tracce e temi di storia intorno a Rogoredo, Cooperativa Edificatrice di Rogoredo, 2002 Milano
- Pietro Solera, La ferriera di Rogoredo, una comunità nel secolo dell'industria, 1886 – 1984, edizione ECOPOLIS, 2010 Milano
- Giuseppe De Finetti, Milano: costruzione di una città, Etas Kompass, 1969 Milano
- Tracce e temi di Storia tra Milano e Melegnano: quaderni a cura di Natale Camotti e Pietro Solera. La casa dell'infanzia "Paolina Caproni" , Cooperativa Edificatrice di Rogoredo, 2007 Milano
Ipotesi di ricostruzione della centuriazione romana tra Milano e Melegnano, Cooperativa Edificatrice di Rogoredo, 2001 Milano
- A. del Bo, A. Monestiroli, A. Torricelli, D. Vitale, Direttrice sud-est: Rogoredo - San Donato, 1999 Milano

SITI WEB INDICATIVI:

<http://www.milanosantagiulia.com/>

<http://www.skyscrapercity.com/>

<http://www.comune.milano.it>