

Politecnico di Milano  
Facoltà di Architettura e Società  
Corso di laurea specialistica in Architettura

Progettare la riqualificazione urbana:  
**linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano**

relatore: Fabrizio Schiaffonati  
correlatore: Raffaella Riva

laureanda: Anthoula Konsta,  
matr. 725745

a.a. 2009-2010

# indice capitoli

Abstract	8
1. La storia della ferrovia milanese	11
1.1 Gli esordi del trasporto su ferro	12
1.2 La formazione degli scali merci	16
1.3 Il Piano Pavia - Maserà e il riassetto ferroviario	22
1.4 La situazione attuale e le occasioni per la città	26
2. La dismissione degli scali e la trasformazione urbana	31
2.1 Dal produttivo al terziario	32
2.2 Gli scali dismessi	32
2.3 Le trasformazioni urbane a partire dagli anni Ottanta	36
2.4 L'Accordo di Programma fra Comune e Ferrovie dello Stato	42
2.5 Il Piano di Governo del Territorio e gli Ambiti della Trasformazione Urbana	46
3. Lo scalo di Porta Romana	53
3.1 L'ambito urbano	54
3.1.1 tessuti e l'uso del suolo	54
3.1.2 Viabilità e accessibilità	57
3.2 Nove parchi per Milano: il parco Beruto	60
3.3 I Programmi di Riqualificazione Urbana: ex-OM Pompeo Leoni e TIBB piazzale Lodi	64
3.4 L'Ambito di Trasformazione Urbana Porta Romana: obiettivi e strategie	70



## indice capitoli

4. Un'ipotesi di sviluppo per lo scalo di Porta Romana **81**
- 4.1 Criticità, potenzialità e opportunità 82
- 4.2 Riferimenti progettuali 83
- 4.2.1 Il parco come elemento di riqualificazione 83
- 4.2.2 Casi studio europei 85
- 4.3 Simulazioni per la definizione del masterplan 98
- 4.4 L'attuazione dell'intervento di trasformazione 102
- 5.1 Restituire lo scalo alla città 108
- 5.2 Lo spazio del progetto 110
- 5.3 Consistenza dell'intervento 112
- 5.4 Schemi concettuali 114

## Bibliografia

**133**

## indice figure

1. Piano Regolatore Generale di Milano 1980, pag. 33
2. Le 130 varianti al Piano Regolatore Generale di Milano 1980, pag.35
3. Documento Direttore del Progetto Passante 1984, Progetti d'Area 1985, pag. 37
4. Documento Direttore delle aree dismesse 1988, pag. 39
5. Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche, Programmi integrati di Intervento 2000, pag. 45
6. Piano di Governo del Territorio, legge 12/2005, Ambiti di Trasformazione, pag. 47
7. Fotopiano della zona dello scalo di Porta Romana con l'area di progetto perimetrata in rosso, pag. 55
8. Studi di inquadramento per il Progetto Passante, particolare della tavola Indirizzi di assetto territoriale, pag. 71
9. Nove Parchi per Milano, assonometria parco Beruto, pag. 72
10. PRU ex OM Pompeo Leoni, prospettiva, pag. 74
11. Piano di Governo del Territorio, Documento di Piano, il progetto strategico, quadrante sud-est, pag. 77
12. Parc de Bercy, planimetria generale precedente all'intervento e dopo, pag. 89
13. Parc Citroën-Cévennes, foto dall'alto, pag. 91
14. Parc de la Ciutadella, fotopiano, pag. 93
15. Parc Nou Barris Central, fotopiano, pag. 95
16. Johanththal, planimetria generale, pag. 97

## indice tavole

1. Analisi storica della ferrovia milanese\_1850, gli esordi del trasporto su ferro, pag. 13
2. Analisi storica della ferrovia milanese\_1888, dopo l'annessione dei Corpi Santi, pag. 15
3. Analisi storica della ferrovia milanese\_1893, la formazione degli scali merci, pag. 17
4. Analisi storica della ferrovia milanese\_1911, pag. 19
5. Analisi storica della ferrovia milanese\_1936, il riassetto ferroviario del piano Pavia-Masera, pag. 21
6. Analisi storica della ferrovia milanese\_1955, pag. 23
7. Analisi storica della ferrovia milanese\_oggi, pag. 25
8. Nove Parchi per Milano 1995, pag. 41
9. I Programmi di Riqualficazione Urbana 1995, pag. 43
10. Analisi area\_viabilità privata\_scala 1:10.000, pag. 58, 59
11. Analisi area\_viabilità pubblica e verde\_scala 1:15.000, 62, 63
12. Analisi area\_servizi\_scala 1:10.000, pag. 66,67
13. Analisi progetti area\_nove parchi per Milano: il parco Beruto, planimetria con funzioni, pag. 73
14. Analisi progetti area\_PRU: ex-OM Pompeo Leoni, planimetria con funzioni, pag. 75
15. Analisi area\_polarità-trasformazioni\_scala 1:15.000, pag. 78, 79
16. ipotesi progettuale \_funzioni\_scala 1:10.000, pag. 99
17. ipotesi progettuale\_funzioni\_3 alternative fronte viale Isonzo\_scala 1:10.000, pag. 101

## indice tavole

18. ipotesi progettuale\_funzioni\_3 alternative fronte via Lorenzini\_scala 1:10.000, pag. 103
19. linee guida\_spazio del progetto, pag. 111
20. linee guida\_consistenza del progetto, pag. 112, 113
21. linee guida\_schemi concettuali\_mettere il verde al centro, pag. 115
22. linee guida\_schemi concettuali\_edificazione sui bordi, pag. 117
23. linee guida\_schemi concettuali\_permeabilità continuità spazio aperto, pag. 119
24. linee guida\_schemi concettuali\_nuove polarità urbane, pag. 121
25. linee guida\_schemi concettuali\_frente urbano viale Isonzo, pag. 123
26. linee guida\_schemi concettuali\_continuità ciclopedonale, pag. 125
27. linee guida\_schemi concettuali\_riqualficazione degli spazi interstiziali e nuovo sistema di relazioni, pag. 127
28. linee guida\_schemi concettuali\_spazio protetto-continuo, pag. 129
29. linee guida schemi concettuali\_servizi al quartiere e alla residenza, pag. 131

Milano oggi è una città interessata da un processo di trasformazione in quale gli spazi vuoti si offrono come una straordinaria risorsa di nuove opportunità progettuali in termini di qualità urbana. Bisognerebbe cogliere l'occasione per avviare una seria politica di sostenibilità in grado di ridisegnare una città più attrattiva e migliorare in modo sensibile l'efficienza dei suoi servizi.

Una risorsa da salvaguardare e ricondurre a servizio della città è il sistema degli scali ferroviari dismessi. La loro riqualificazione si trova al centro dell'interesse dell'Accordo di Programma sottoscritto tra Comune e Ferrovie dello Stato e il Piano di Governo del Territorio.

Lo scalo di Porta Romana, oggetto di questo studio, è uno tra i sette ambiti territoriali che il documento individua. L'obiettivo della tesi è la redazione di linee guida alla progettazione, un progetto strategico, per tutelare l'attuazione e la gestione dell'intervento di riqualificazione, rafforzando il ruolo di regia dell'Amministrazione Comunale.

La tesi si articola in 5 parti:

- la prima parte tratta l'analisi storica della ferrovia milanese e come il suo andamento determina lo sviluppo della città, attraverso gli esordi e la formazione degli scali, la riorganizzazione della sua rete negli anni trenta per concludere infine con la dismissione di alcune sue parti, in seguito alla deindustrializzazione della città e il suo potenziamento e riqualificazione già programmati;
- nella seconda parte invece, si studia la trasformazione urbana delle aree dismesse industriali e ferroviarie, in conseguenza delle complesse modificazioni del sistema produttivo che hanno caratterizzato il territorio milanese, attraverso un inquadramento delle vicende urbanistiche e degli strumenti di intervento introdotti negli ultimi trent'anni;
- la terza parte si occupa dell'ambito dello scalo ferroviario di Porta Romana, dell'analisi del contesto, nonché dei programmi e dei progetti per la zona, realizzati e non, che hanno determinato i processi di trasfor-

mazione dell'area;

- per quanto riguarda la quarta parte, lo studio prosegue con lo sviluppo delle ipotesi progettuali che riprendono l'idea del parco urbano come elemento di riqualificazione dell'area, considerando anche alcuni casi di parchi urbani europei;

- il progetto strategico che costituisce l'esito finale dello studio, predispone le linee guida alla progettazione, che stabiliscono gli elementi irrinunciabili del progetto urbanistico e i principi insediativi che possono orientare lo sviluppo della città;

Gli obiettivi principali che il progetto di riqualificazione intende perseguire sono l'eliminazione della barriera formata dalla presenza della ferrovia, con la conseguente connessione delle parti separate della città, attraverso la creazione di un parco urbano, quale elemento strutturante che pone al centro il tema dello spazio pubblico e della qualità urbana.

## La storia della ferrovia milanese

## 1.1 Gli esordi del trasporto su ferro

A partire dall'Ottocento le ferrovie sono divenute un elemento molto importante del panorama urbano delle città del mondo sviluppato. Dopo il 1830, le strade ferrate e le locomotive a vapore si sono diffuse rapidamente dall'Inghilterra, loro luogo di origine, a tutta l'Europa.

Milano non è stata da meno di tante altre città italiane ed europee ed il treno, con i suoi binari e le sue stazioni, ha iniziato a caratterizzare e condizionare l'assetto territoriale e viario della città, anche se la ferrovia non è mai penetrata all'interno dell'antica cerchia delle Mura Spagnole. Le ferrovie sono presto diventate un elemento molto importante per lo sviluppo economico e l'espansione della città, che grazie ad esse ha rafforzato il suo ruolo di centro primario di scambi con il nord Europa.

La Milano-Monza, prima opera ferroviaria interamente realizzata dall'imprenditoria italiana, avrà un ruolo essenziale nella promozione dei già attivi rapporti economici tra la città e l'area nord. La cosiddetta "Strada Ferrata", inaugurata nel 1840, si sviluppa lungo lo storico tracciato di collegamento delle due città, con la stazione prossima a Porta Nuova, vicino al Ponte delle Gabelle fuori le mura, nell'allora Comune dei Corpi Santi.

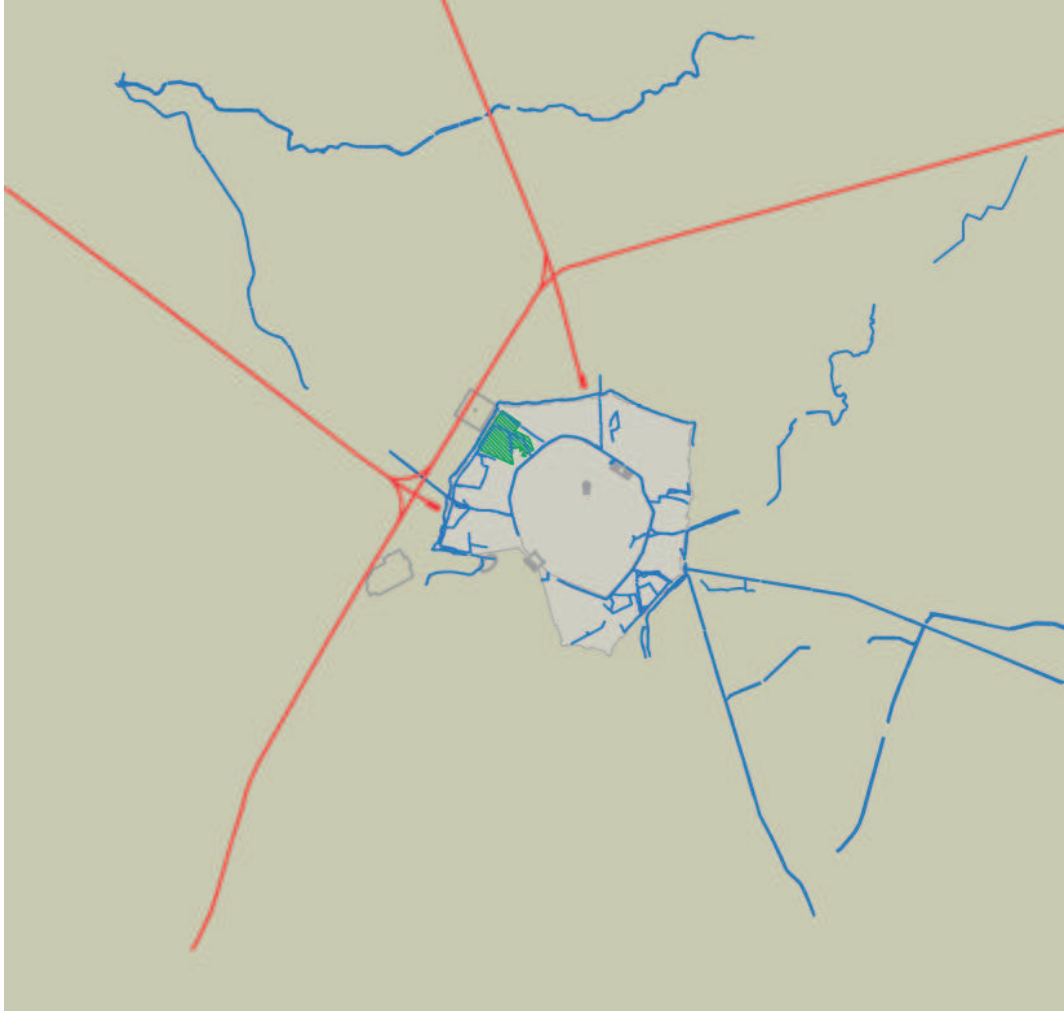
La nuova linea trovava nella stazione di Porta Nuova il luogo dell'interscambio con il trasporto su acqua: al Ponte delle Gabelle infatti, era collocata la sosta daziaria obbligata nel punto di incontro tra la Martesana e il collegamento con la cerchia interna e quindi con i navigli per Abbiategrasso e Pavia.

La stazione venne presto spostata in un nuovo fabbricato viaggiatori, attivo nel 1850, l'attuale caserma della guardia di finanza in via Melchiorre Gioia, ove confluisce anche il nuovo tronco ferroviario Magenta-Milano della linea Torino-Milano. Parallelamente si sviluppava il tronco ferroviario Milano-Treviglio con il completamento, nel 1857, dell'intero percorso Milano-Venezia, che aveva il suo recapito nella stazione di Por-

## Tavola 01

analisi storica della ferrovia milanese 1850, gli esordi del trasporto su ferro

in rosso:  
la ferrovia Milano-Monza (1840),  
la prima stazione di Porta Nuova (1840-1849), la stazione di Porta Tosa (1846-1864)



Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
c.a. 2009-2010

ta Tosa, su cui afferriranno, dal 1861, anche i treni della linea di Piacenza e di Pavia.

I nuovi impianti ferroviari resero necessaria la definizione e la localizzazione della prima Stazione Centrale di Milano che unificasse partenze e arrivi di tutte le linee. Alcuni volevano che sorgesse all'interno del Lazaretto, cioè a nord-est, appena fuori le mura; altri, soprattutto i commercianti, ne proponevano più di una in zone diverse della città e collegate tra loro da un servizio di tram a cavalli; altri infine, ne proponevano una tra Porta Orientale e Porta Nuova, soluzione che richiedeva la costruzione di un enorme cavalcavia che attraversasse l'area del Lazaretto e scavalcasse lo stradone di Loreto, l'attuale corso Buenos Aires.

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

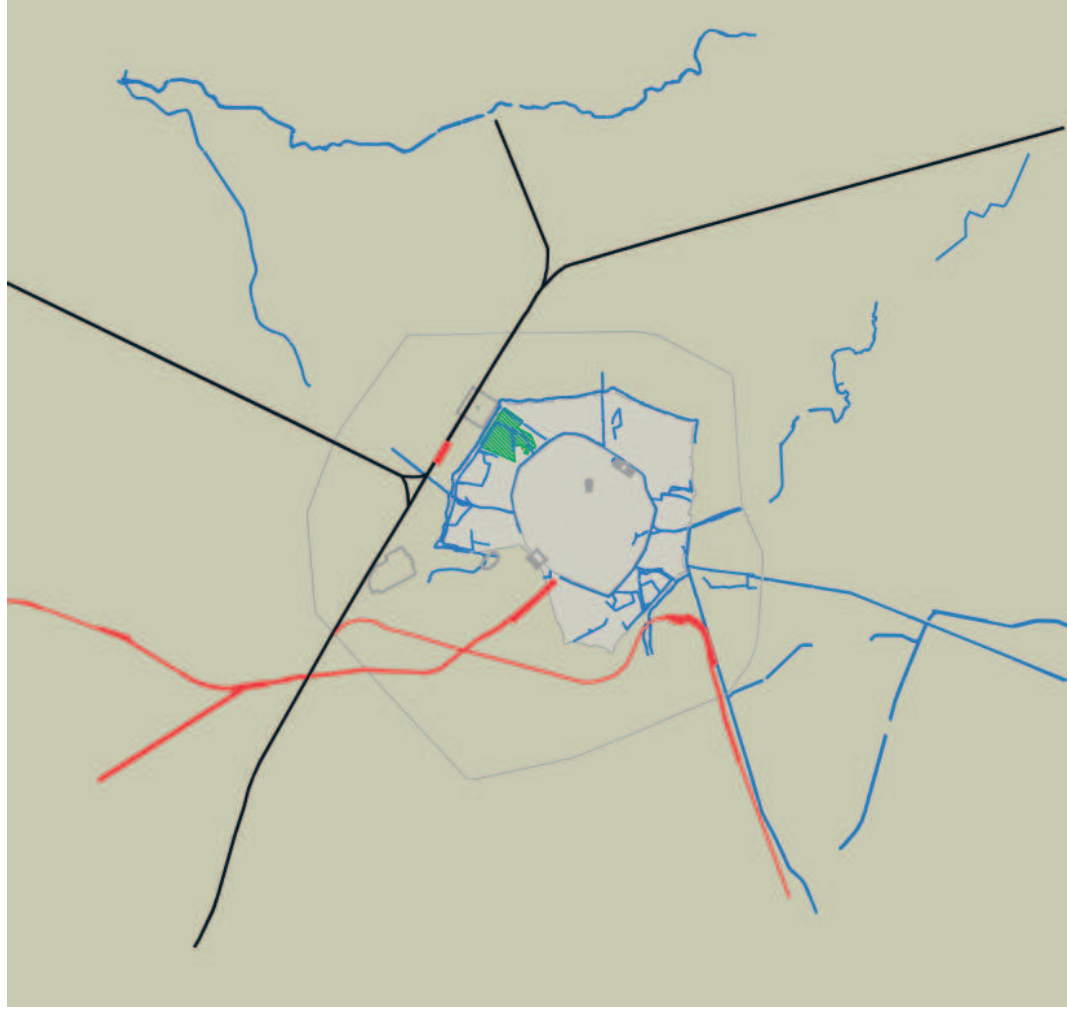
Inaugurata dal re Vittorio Emanuele II nel 1864, la realizzazione impone un nuovo disegno urbano circostante: dal vasto piazzale antistante si apriva una ampia via di comunicazione con il centro della città, via Principe Umberto, oggi via Turati, con un sottopassaggio che attraversava i bastioni tra Porta Venezia e Porta Nuova.

L'entrata in servizio della prima Centrale implicò l'abbandono della stazione di Porta Tosa, con la conseguente modificazione dei tracciati dei binari, in particolare quelli che si dirigevano verso sud-est per raccordarsi con le linee di Treviglio-Venezia e di Piacenza (dopo l'entrata in servizio della prima Centrale e l'abbandono della stazione di Porta Tosa, la diramazione di queste due linee avveniva al Bivio Acquabella, che prendeva il nome da un'antica cascina e si trovava dove ora si trova piazzale Susa). La linea per Vigevano (1870) fu collegata con un lungo raccordo che aggirava tutto il lato ovest della città, diramandosi dalla Milano-

## Tavola 02

analisi storica della ferrovia milanese 1888, dopo l'annessione dei Corpi Santi

in rosso:  
la prima stazione centrale (1864-1931), le ferrovie nord (1879), la linea per Vigevano e la stazione di Porta Genova (1870)



Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
c.a. 2009-2010



Torino al confine nord del Cimitero Monumentale.

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

## 1.2 La formazione degli scali merci

*"L'organizzazione ferroviaria milanese andò quindi rapidamente sviluppandosi. Alla stazione Centrale e allo scalo merci di Porta Garibaldi, sorti per primi, vennero collegati dopo pochi anni altri quattro scali e stazioni: lo scalo merci di via Farini, lo scalo di smistamento del Sempione, la stazione Ticinese, a cui faceva capo la ferrovia per Vigevano, Mortara ed Alessandria e lo scalo merci di Porta Romana. Col 1884 la città risultava circondata su tutto il perimetro dalle opere ferroviarie a piano di campagna o in rilevato"<sup>1</sup>.*

Ormai, dopo la proclamazione dell'Unità d'Italia, viaggiare in treno non era più un'impresa avventurosa e rara. Milano, per la sua posizione geografica, attirava e distribuiva correnti di traffico che divennero anche internazionali.

Nel 1873 entrò in servizio lo scalo merci di Porta Garibaldi; la sua posizione (diversa da quella dell'attuale omonima stazione) era abbastanza vicino alla Centrale, al di là del naviglio della Martesana, e più a ovest della seconda stazione di Porta Nuova; quest'ultima cessò la sua funzione e l'edificio divenne sede della dogana. Il cambiamento di destinazione d'uso di questo edificio, costruito solo 25 anni prima, dà l'idea che lo sviluppo ferroviario della città stesse procedendo a ritmo elevato. Porta Garibaldi era una piccola stazione per il servizio merci. Sul raccordo con la linea di Monza erano disposti i magazzini del materiale fisso mentre,

note:

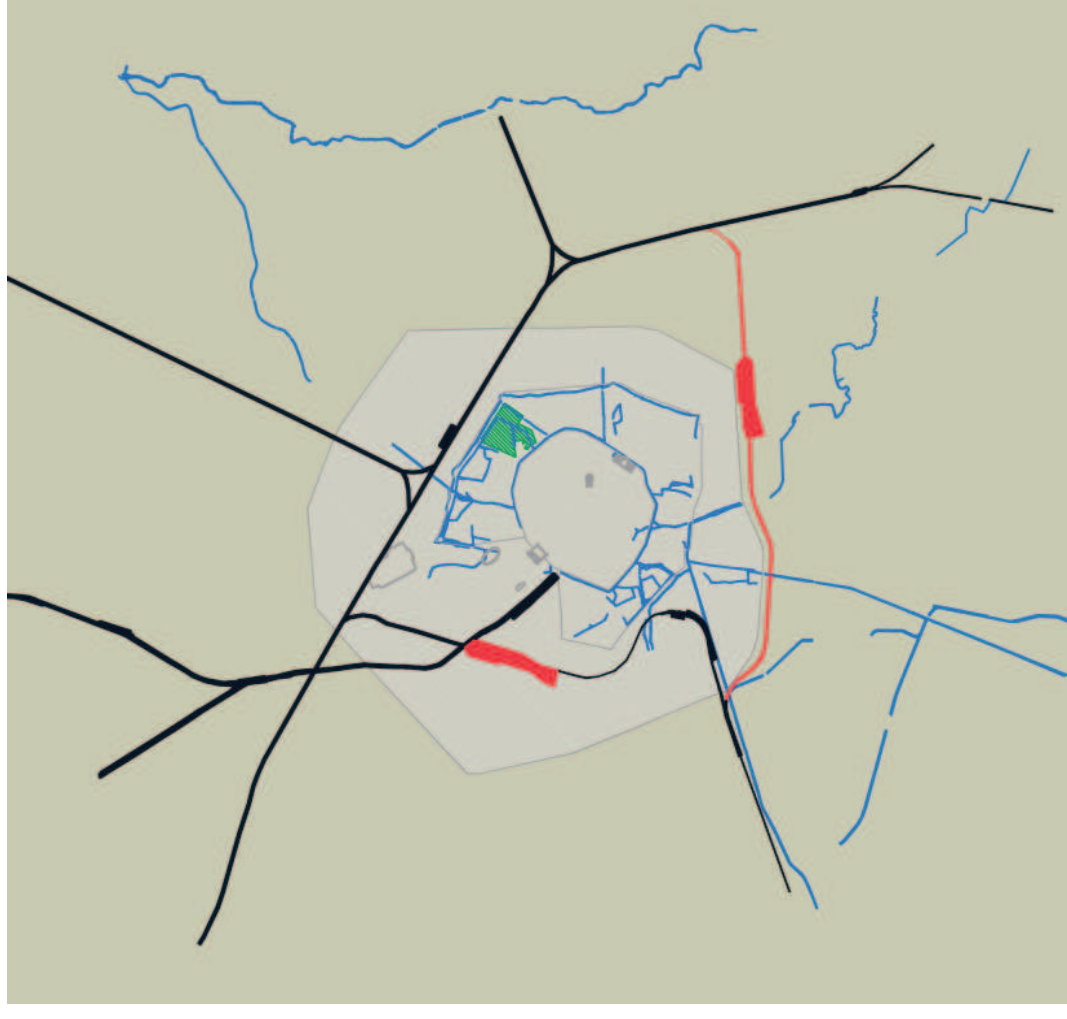
1. De Finetti, Giovanni Cislighi (a cura di), *Milano, costruzione di una città*, Hoepli, Milano, 2002

## Tavola 03

analisi storica della ferrovia milanese 1893, la formazione degli scali merci

in rosso:  
lo scalo merci di Porta Sempione e la  
Circonvallazione (1889)  
e lo scalo di Porta Romana (1896)

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
c.a. 2009-2010



tra il naviglio della Martesana e la Centrale, il deposito delle locomotive e le officine.

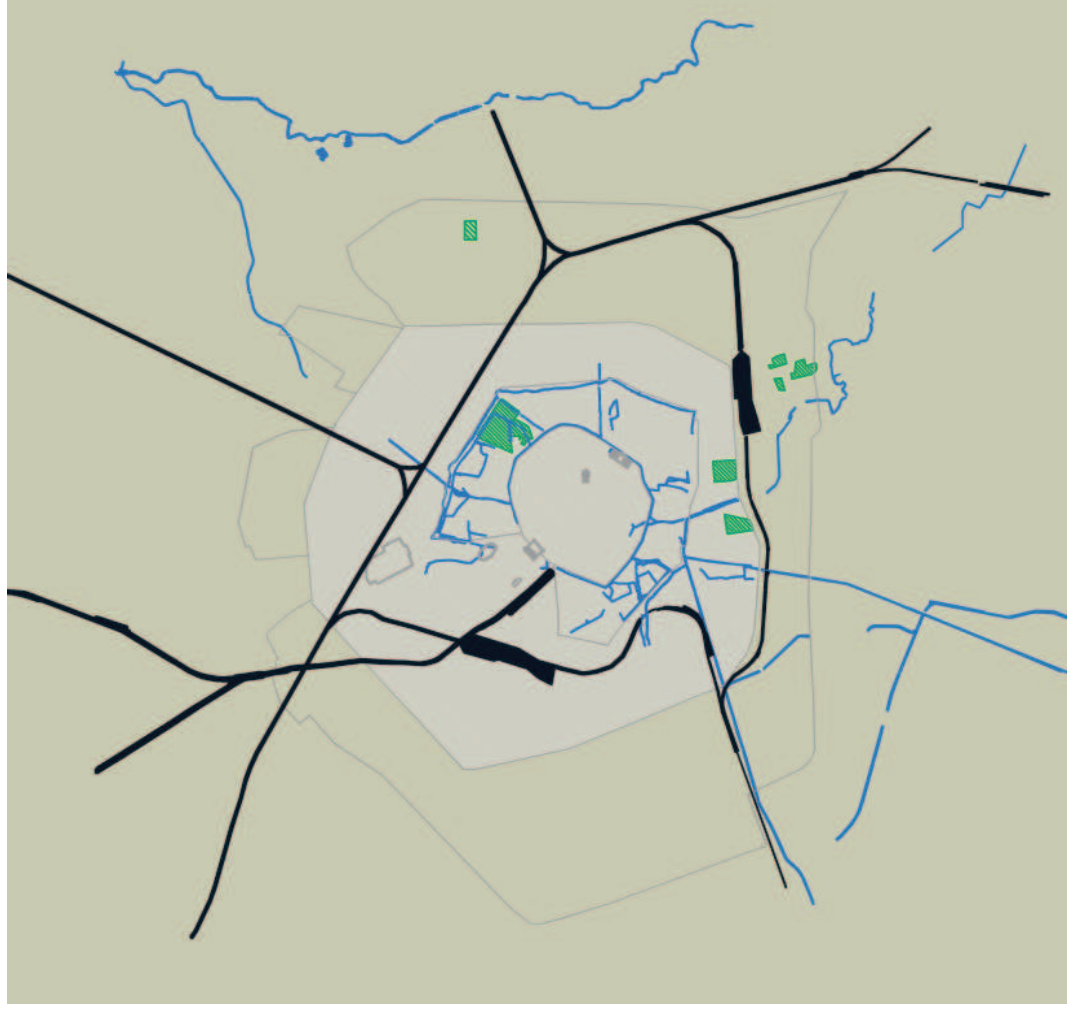
Il traffico delle merci cresceva in continuazione sulla spinta della forte industrializzazione e della realizzazione dei trafori alpini (il traforo del Frejus, verso la Francia entrò in servizio nel 1871, quello del San Gottardo, verso la Svizzera e la Germania, nel 1882), tanto che nel 1884 si dovette creare un apposito scalo, quello di Milano Sempione, specificamente destinato allo smistamento merci.

Subito dopo, si avvertiva l'esigenza del riordino della stazione per le merci di Porta Garibaldi, all'origine destinata alla duplice funzione di smistamento e scalo, per le merci in arrivo e in partenza. Qui si lamentava l'insufficienza dei magazzini e dei piani caricatori che non potevano assolutamente trattare il milione di tonnellate di merci che vi transitavano annualmente. Fu perciò raccomandato di accelerare l'apertura della stazione di Porta Sempione nella quale trasferire quanto fino ad allora si faceva a Porta Garibaldi; così la stazione, seppure non completa, cominciò a funzionare dal settembre 1883.

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

Verso il 1880 Milano era ormai lo snodo fra le direttrici ferroviarie nord-sud e est-ovest. Un intoppo nel suo funzionamento avrebbe messo a repentaglio tutta la circolazione dell'Italia settentrionale. Dagli impianti di Milano dipendevano non solo i traffici che la interessavano direttamente, ma anche quelli dell'Italia intera. Milano era inoltre diventata anche un

*Nei primi anni del Novecento la città  
risulta avvolta su tutto il perimetro dai  
tracciati ferroviari*





polo importante dell'industria ferroviaria, con la presenza di varie fabbriche di materiale rotabile, la più importante delle quali era l'officina di costruzione delle locomotive della Breda, verso Sesto San Giovanni. Viste le criticità emergenti, nel 1884 fu insediata una commissione di studio (presieduta dall'assessore Tagliasacchi), che fu incaricata di esaminare la situazione ferroviaria milanese. Nelle sue conclusioni veniva sottolineato un fatto evidente, cioè che gli impianti erano concentrati a nord e ad ovest della città, mentre nulla esisteva ad est e a sud, benché di là provenissero linee di grande importanza (da Venezia, da Bologna, da Genova). Si evidenziava pertanto la necessità di aprire una nuova stazione nella zona sud est di Milano, nei pressi della Porta Romana. Difficoltà finanziarie non consentirono comunque di costruire questa stazione, nella cui area inizialmente furono posati solo tre binari ed alcuni raccordi industriali.

Inoltre, perché l'intervento potesse considerarsi veramente completato, mancava ancora il raccordo fra la linea di Venezia e lo scalo di Porta Sempione, quella che fu chiamata la Circonvallazione. Fu così che la stessa Società dell'Alta Italia si decise a chiedere l'intervento del governo per aprire un raccordo verso Rogoredo, dal quale poter ricevere il traffico da sud. Essa stessa aveva già progettato l'insieme delle opere necessarie. Nel progetto era anche previsto il raddoppio della linea per Vigevano nel tratto fra Porta Sempione e Porta Ticinese, oltre alla costruzione di un sovrappasso del corso Vercelli per eliminare l'esistente passaggio a livello.

Intanto, nel 1885, era avvenuta una riorganizzazione delle società ferroviarie italiane, nota come le "convenzioni Genala", in virtù della quale le linee occidentali (versante tirrenico) erano tutte confluite nella Società delle Ferrovie del Mediterraneo, mentre quelle orientali (versante adriatico) erano confluite nella Società Adriatica. Quest'ultima, subentrando a Milano, fece propri i progetti della Società dell'Alta Italia e i treni del-

## Tavola 05

analisi storica della ferrovia milanese  
1936, il riassetto ferroviario del piano  
Pavia-Masera

in rosso:  
stazione Centrale (1931), ampliamento  
scalo merci Farini, scalo merci Lambrate,  
scalo merci Porta Vittoria. Si  
nota la soppressione del tratto Porta  
Genova-smistamento Sempione e del  
relativo scalo merci



Progettare la riqualificazione urbana: linee  
guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
c.a. 2009-2010

le merci provenienti da sud poterono essere avviati direttamente alla stazione di Porta Sempione senza dover passare per Milano Centrale e Porta Garibaldi

Nel luglio 1896 si ebbe una prima apertura dello scalo di Porta Romana. Nel contempo nella stazione Centrale si appaltarono i lavori per la nuova sede dello scalo per le merci a grande velocità con impalcature e pensiline, mentre veniva bandita la gara per il nuovo fabbricato degli uffici postali sulla via Galilei. Si decideva inoltre di costruire un sottopassaggio di collegamento fra la parte nord e quella sud della stazione, destinato ai viaggiatori in arrivo.

Anche il governo finì per rendersi conto dell'urgenza di sistemare la situazione ferroviaria di Milano ed il ministro dei lavori pubblici, dal quale dipendevano anche le ferrovie, istituì una commissione, presieduta dal senatore Gadda, comprendente i rappresentanti degli enti interessati, tra i quali le due società ferroviarie che operavano a Milano. Nel giugno 1904 venne aperto il raccordo della linea di Venezia con la Circonvallazione, verso la stazione di Porta Romana, lungo quasi cinque chilometri.

### 1.3 Il riassetto ferroviario del Piano Pavia Maserà

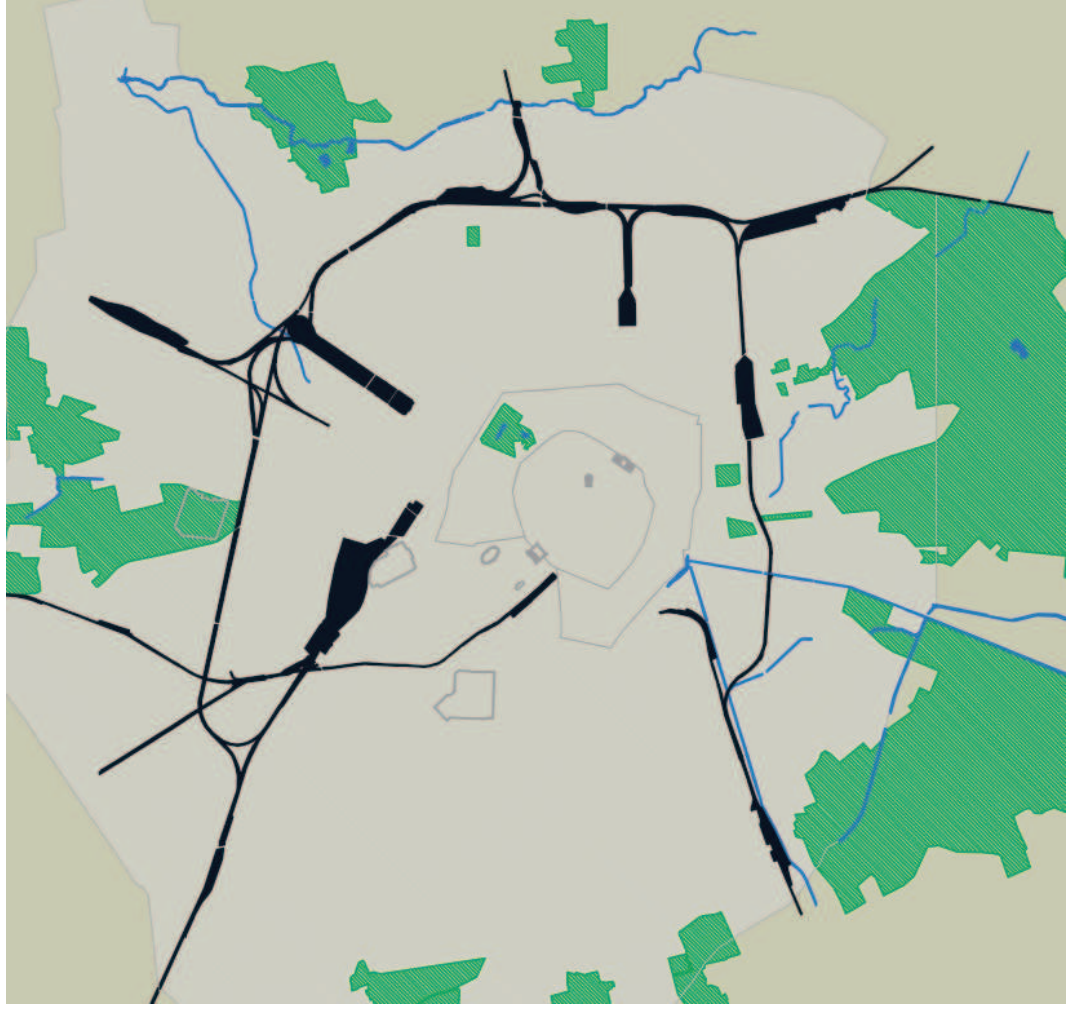
Il cerchio ferroviario determinatosi negli anni dopo l'unificazione d'Italia, diviene nei primi del Novecento, fortemente vincolante per lo sviluppo della città. Ormai troppo stretto, soprattutto ad ovest, viene ripensato a partire dal 1909, quando si avvia l'aggiornamento per incarico dell'Amministrazione, ad opera di Angelo Pavia e Giovanni Maserà. Il nuovo piano, operante dal 1912, ridelineando il sistema ferroviario, conserva l'impostazione del rigoroso monacentrismo urbano stabilito dal Piano Beruto.

La prima decisione è stata quella di dotare Milano di una stazione di testa, che si immettesse nel centro della città servendola meglio e che

## Tavola 06

analisi storica della ferrovia milanese  
1955

il piano Albertini del 1934 e il successivo piano regolatore del 1953, prevedevano la chiusura a ovest della cintura ferroviaria che non verrà mai realizzata



Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.c. 2009-2010



esplicitasse tutte le potenzialità di comunicazione attraverso il linguaggio dell'architettura. Le stazioni di testa alla fine divennero due: la stazione Centrale e la stazione di Porta Genova.

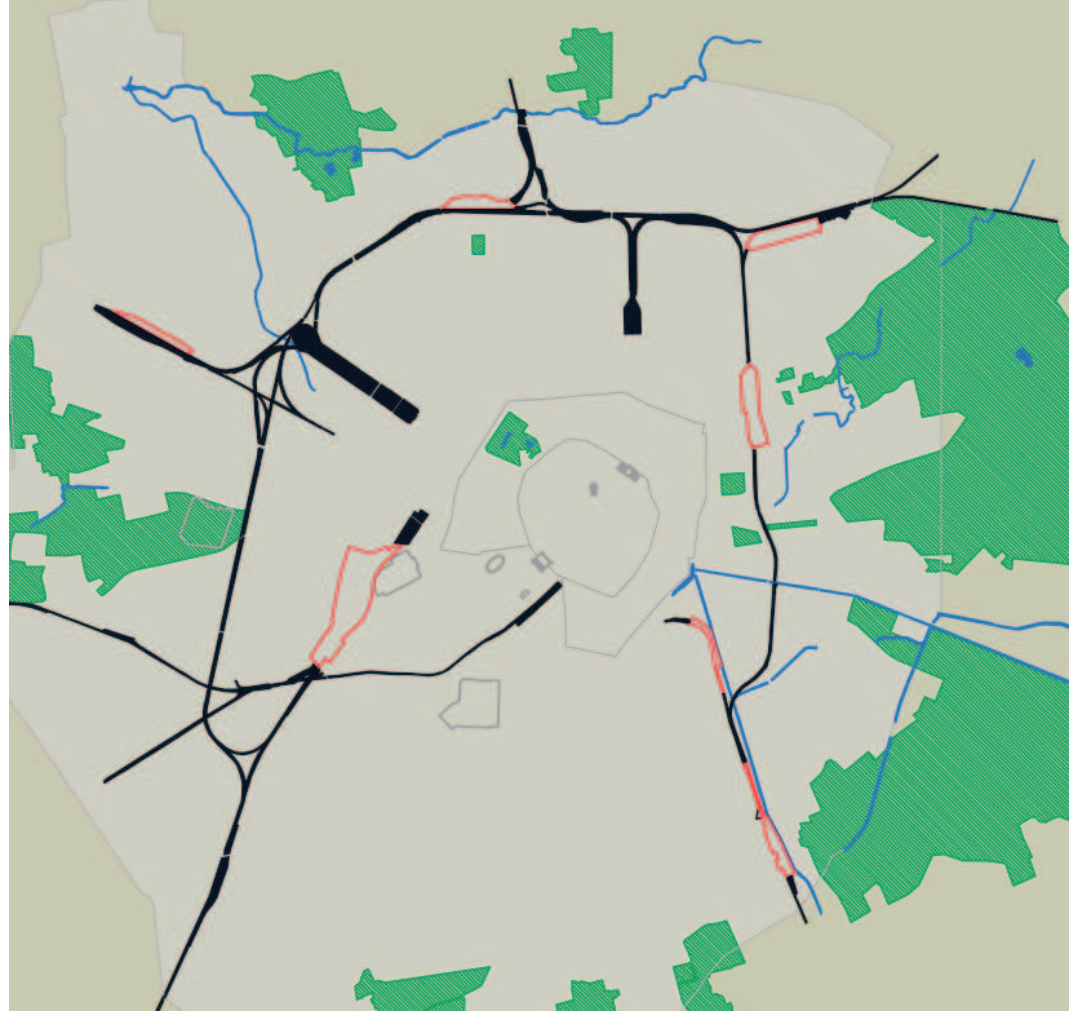
Oltre alla Centrale, il piano di riassetto determinava la soppressione del tratto Porta Genova-smistamento Sempione e del relativo scalo merci di via Mario Pagano, nonché del tratto dall'attuale piazza della Repubblica alla stazione di Porta Vittoria. Inoltre, prevedeva un ampliamento dello scalo merci di via Farini andando ad occupare la maggior parte dell'area a nord del Cimitero Monumentale, nel triangolo di San Rocco. Un nuovo grande scalo di smistamento merci sarebbe sorto oltre Lambrate, accanto alla linea di Venezia; un ulteriore nuovo scalo merci a Porta Vittoria sarebbe stato destinato esclusivamente al traffico ortofrutticolo, per alimentare l'adiacente mercato. Infine dovevano essere potenziate le stazioni di Rogoredo, sulla linea per Bologna, e di San Cristoforo sulla linea di Vigevano.

Il riordino giocherà un ruolo importante anche nello sviluppo edilizio della città, liberando all'edificazione di pregio le zone ormai centrali dei viali Tunisia-Regina Giovanna e soprattutto il settore ovest della città che andrà sempre più specializzandosi come zona residenziale di qualità, in estensione ai quartieri di via XX settembre e Boccaccio.

*"La realizzazione della nuova cintura ferroviaria rispondeva evidentemente a esigenze di sviluppo e di potenziamento del servizio e il fatto che il piano urbanistico si trasformi in funzione di essa rappresenta una novità per l'urbanistica italiana, data la tendenza da essa già dimostrata di pianificare lo sviluppo delle città indipendentemente dalla più importante infrastruttura della modernizzazione. Tuttavia nel Piano Regolatore del 1912 non si percepisce un dialogo, un confronto tra il piano e l'azienda pubblica delle ferrovie; quest'ultima ha un suo progetto di sviluppo e il piano ne tiene conto, senza però coglierne alcuna potenzialità positiva".*<sup>2</sup>

note:

2. Oliva Federico, *L'urbanistica di Milano, quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*, Hoepli, Milano, 2002



## Tavola 07

analisi storica della ferrovia milanese oggi

in rosso:  
le aree dismesse degli scali ferroviari,  
Farini, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo,  
Porta Romana, Porta Genova e  
San Cristoforo

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.d. 2009-2010

Successivamente, il Piano Albertini del 1934 prevedeva la chiusura a ovest della cintura ferroviaria. Il progetto ipotizzava un nuovo tratto di ferrovia che si diramava dalla ferrovia per Torino dopo il nuovo cimitero Maggiore di Musocco. Dopo aver costeggiato il previsto nuovo anello viabilistico per un lungo tratto a ovest della città, rientrava verso il centro lungo la ferrovia per Vigevano, si allargava in un nuovo scalo ferroviario e raggiungeva il superstito tratto interno della cintura in prossimità della stazione di Porta Genova. A metà circa del previsto tratto occidentale era prevista una diramazione verso il centro, che raggiungeva la zona degli impianti sportivi di San Siro attestandosi sull'area oggi occupata dallo stadio Meazza.

La chiusura a ovest dell'anello ferroviario viene ripresa dal Piano Regolatore del 1953, ma comunque non verrà mai realizzata.

#### **1.4 La situazione attuale e le occasioni per la città**

Negli anni sessanta, nasce l'ipotesi del Passante, un collegamento ferroviario che attraversa la città di Milano da nord-ovest a sud-est consentendo l'integrazione tra le reti delle Ferrovie dello Stato, delle Ferrovie Nord Milano e del trasporto pubblico urbano, in particolare con le tre linee della metropolitana.

Le prime proposte si concretizzano solo nel 1983, quando viene stipulata una Convenzione Generale tra Regione Lombardia, Comune di Milano, Ferrovie dello Stato e Ferrovie Nord Milano. A Metropolitana Milanese Spa viene affidato il compito di progettare e realizzare la tratta urbana di circa dieci chilometri che comprende sei stazioni sotterranee e una in superficie. Nel 1984 si apre il primo cantiere con lo scavo della stazione Repubblica. Il lungo periodo che intercorre tra l'ideazione del Passante e il suo completamento è dovuto principalmente alla discontinuità nella disponibilità dei finanziamenti. L'inaugurazione avviene nel dicembre

1997, con l'apertura ai treni FNM della tratta Bovisa-Porta Venezia, cui fa seguito nel maggio 1999 l'entrata in esercizio del ramo per Varese e Gallarate (treni FS) con la stazione di Certosa. Nel luglio 2002 entrano in funzione le stazioni di Villapizzone e Dateo. Da quest'ultima il servizio si è prolungato verso la stazione di Porta Vittoria che, con il completamento della tratta in sotterraneo nel 2004, consente l'avvio del servizio verso Treviglio. L'attuazione del collegamento fino a Rogoredo nel 2006, ha permesso al Passante, con il passaggio dei treni in direzione Lodi e Pavia, la piena operatività e l'effettiva integrazione del sistema ferroviario regionale.

Il Passante diventa così l'elemento centrale del sistema di trasporto su ferro per la Lombardia, chiamato Servizio Ferroviario Regionale (SFR), assicurando anche un accesso diretto alle diverse funzioni urbane della città dislocate lungo il tracciato e favorendo la riqualificazione di vaste aree con importanti insediamenti, quali il nuovo Politecnico a Bovisa e la nuova Biblioteca Europea a Porta Vittoria.

Inoltre, il Passante Ferroviario e i servizi ferroviari regionali, alcuni dei quali ancora in progetto, integrati con la rete dei trasporti urbani sotterranei e di superficie, determineranno anche le interconnessioni con la rete dei treni Alta Velocità, nelle stazioni di Rogoredo e di Rho-Pero.

Dall'aprile del 2002 ha avuto inizio anche la valorizzazione e gestione di 103 stazioni di tutta Italia tra cui, Milano Porta Garibaldi e Milano Lambrate, secondo un nuovo concetto di modernità e funzionalità. L'obiettivo è quello di trasformare le stazioni in luoghi di aggregazione e di servizio, poli multifunzionali per le città. Vere e proprie piazze urbane, in grado di soddisfare i bisogni dei cittadini e viaggiatori offrendo ambienti curati e accoglienti, caratterizzati da: sicurezza, facilità di accesso; funzionalità e modernità; ristorazione, spazi commerciali e servizi qualificati, con orari di apertura più ampi; impiego del tempo libero, manifestazioni ed eventi di attualità.

L'intenzione di realizzare un sistema ferro-tranviario integrato tra Milano e il suo hinterland ed aggiornato rispetto ai progetti internazionali dell'Alta Velocità, costituisce anche l'occasione per ripensare le aree degli scali merci dismessi. Suoli posizionati tra la città dell'Ottocento e gli sviluppi urbani successivi, che si rimettono in gioco, entro il disegno complessivo della città. Così, da una parte diventano occasione per la saldatura delle parti separate della città e dall'altra si ribadisce l'eccezionale opportunità per Milano di dare forma a nuovi spazi pubblici.

La dismissione degli scali e la trasformazione urbana



## 2.1 Dal produttivo al terziario

Alla fine del 1976 la popolazione di Milano è di poco superiore a 1.700.000 abitanti e il patrimonio edilizio sfiora i 2.000.000 di stanze residenziali con una crescita regolare negli ultimi anni intorno al 3%. Dal 1972, l'anno in cui la città ha raggiunto, con 1.750.000 abitanti, la massima dimensione demografica della sua storia, è già iniziato il trend demografico negativo che continuerà fino alla fine del secolo con valori abbastanza consistenti (dal 5% al 7%); ancora oggi il saldo annuale della popolazione è negativo, seppure con valori di decremento inferiori. Ma siamo anche in una fase di trasformazione economica in cui la struttura produttiva e sociale di Milano si sta radicalmente modificando. Tra il 1971 e il 1981 gli addetti del settore industriale diminuiranno del 27%, mentre quelli del settore terziario, dopo un incremento del 32% nel decennio precedente, aumenteranno ancora del 17%, superando per prima volta ma in misura consistente i primi. Milano non è più quindi una città dalla struttura produttiva prevalentemente industriale ma terziaria, dove al peso dei settori tradizionali (i servizi, il commercio, la pubblica Amministrazione) si aggiungono quello già forte ma in ulteriore espansione del settore finanziario e assicurativo e quello della ricerca: la sua trasformazione produttiva si muove con decisione verso questi settori del terziario produttivo, trasformazione che continuerà negli anni successivi, tanto che oggi ne presenta il carattere dominante.<sup>3</sup>

note:

3. Dati ricavati da Oliva Federico, *L'urbanistica di Milano, quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*, Hoepli, Milano, 2002



Fig. 01

Piano Regolatore Generale di Milano  
1980

Fin dalle origini dell'attivazione e dello sviluppo delle linee di trasporto su ferro, a Milano come nelle altre città europee, l'infrastrutturazione ha prodotto opere e manufatti che hanno trasformato, modificato e talvolta plasmato la struttura urbana complessiva.

Le linee ferrate hanno interagito e modellato l'impianto del tessuto urbano, non solo nella struttura dell'edificato ma anche nei rapporti tra i diversi spazi aperti.

Ambiti di carattere strettamente funzionale, caratterizzati dalla molteplicità di binari, da depositi e aree libere che hanno determinato, nella morfologia urbana complessiva, intervalli di tessuto edificato su cui si sono infranti i piani e i disegni della città.

In corrispondenza degli scali ferroviari, la città pubblica è sospesa e il limite che separa le due realtà diviene progressivamente un margine urbano sfrangiato e frammentato, caratterizzato da fasce di tessuto disgregato e strade che si interrompono.

Il trasporto su ferro sta oggi riducendo considerevolmente gli spazi dedicati agli scali merci e alla movimentazione/manutenzione dei convogli, sia per l'aggiornamento del sistema ferroviario nel suo complesso (aggiornamento tecnologico, gestionale, economico complessivo) sia per la trasformazione di una città come Milano in senso terziario/residenziale, rispetto ad una storia industriale/artigianale che l'ha caratterizzata nel XIX secolo.

Si sottolinea quindi, l'inversione di una modalità "appropriativa" dell'infrastruttura nei confronti dello spazio e del suolo urbano: oggi è in atto una nuova modalità che "restituisce" terreni ed aree alla città, liberando estesi ambiti di trasformazione.

Una parte consistente delle aree considerate negli Ambiti di Trasformazione Urbana (20 aree di 5,5 milioni di metri quadrati) del Piano di Governo del Territorio sono scali e aree non più funzionali all'esercizio ferroviario, già dismesse o di prossima dismissione, interne al tessuto edificato,

Fig. 02

Le 130 varianti al Piano Regolatore Generale 1980



in rosso:  
17.000.000 metri cubi di cui circa  
10.000.000 per funzioni terziarie direzionali



per un totale di circa 1,3 milioni metri quadrati.

In breve esse riguardano:

- lo scalo Farini, posto nel settore urbano di nord-ovest, compreso fra il cavalcavia Bacula e il ponte di via Farini attraversato dalla linea delle Ferrovie dello Stato Milano-Varese.
  - lo scalo Greco-Breda, posto nel settore urbano nord est lungo la linea Milano-Monza, fra via Sesto San Giovanni e via Breda, comprensivo del bordo ferroviario verso il quartiere Bicocca in corrispondenza della stazione Greco-Pirelli.
  - lo scalo basso di Lambrate, posto nel settore urbano est, a sud della stazione di Milano-Lambrate e a est della cintura ferroviaria, tra via Pietro Saccardo e via San Faustino.
  - lo scalo Rogaredo, posto nel settore urbano sud est a nord della stazione Milano-Rogaredo tra la linea ferroviaria e via Toffetti.
  - lo scalo di Porta Romana, posto nel settore urbano sud-est, compreso fra via Ripamonti e corso Lodi.
  - l'ambito dello scalo e della stazione di Porta Genova, posto nel settore urbano sud-est, tra il ponte ferroviario di San Cristoforo sul Naviglio Grande e le aree della stazione di Porta Genova.
  - le aree ferroviarie di San Cristoforo, poste nel settore urbano sud-ovest, tra il confine comunale, la stazione di Milano-San Cristoforo e il ponte ferroviario sul Naviglio Grande
- I suoli ferroviari liberati e le aree degli scali merci in disuso si rimettono in gioco, entro il disegno complessivo della città. E' una grande ed eccezionale opportunità di completamento e di "riforma" degli spazi pubblici: i nuovi territori riconquistati dalla città, devono reagire con essa.

### **2.3 Le trasformazioni urbane a partire dagli anni Ottanta**

A metà degli anni Ottanta (1984) viene redatto il Documento Direttore

**Fig. 03**

Documento Direttore del Progetto Passante 1984, Progetti d'Area 1985

- 1 Bruzzano
- 2 Affari
- 3 Quarto Oggiaro
- 4 Certosa
- 5 Bovisa
- 6 Portello-Fiera
- 7 Garibaldi-Repubblica
- 8 Cadorna
- 9 Vittoria





del Progetto Passante che descrive le strategie di azione della Amministrazione Pubblica per la città nella sua regione e per l'area metropolitana. In questo testo viene coniugata la realizzazione delle reti infrastrutturali con l'individuazione di ambiti territoriali, che ne sono direttamente serviti. La strategia d'azione indicata dal Documento Direttore del Passante viene elaborata nel 1985 nei quattro Progetti d'Area: Cadorna-Vittoria, Garibaldi-Repubblica, Portello-Fiera, studi d'inquadramento per il sud-est e nord-ovest. Predisposizioni di varianti specifiche al PRG che avranno vita propria nei grandi progetti urbani degli anni a venire.

Il Documento Direttore sulle Aree Industriali Dismesse invece viene elaborato in una prima stesura del 1988 e adottato nel 1990 con la Variante alle Norme Tecniche di Attuazione del PRG. Il Documento Direttore sulle Aree Industriali Dismesse si fa carico esplicitamente del problema della chiusura dell'industria a Milano, dopo una prima messa a registro delle previsioni del PRG. Grandi dismissioni erano già avvenute e studi per grandi progetti erano in corso in quel momento. Il Documento avrà una notevole influenza per le future trasformazioni delle aree industriali dismesse di Milano, come per esempio, quelle oggetto dei "Programmi di Riqualificazione Urbana" che verranno messi in attuazione dieci anni più tardi.

In questo clima e nella constatazione dello stato di fatto, si colloca il lavoro del Laboratorio di Progettazione Urbana del Politecnico di Milano, con il coordinamento dei professori Raffaello Cecchi, Vincenza Lima, Pierluigi Nicolini e Pippo Traversi, che produce il progetto dei "Nove Parchi per Milano" del 1995, presentato nello stesso anno alla Triennale. Il laboratorio si propone di avviare un processo di riqualificazione urbana introducendo nel corpo della città una serie di progetti coordinati, organizzati attorno a nuovi parchi urbani, ponendo così obiettivi di natura dimostrativa e metodologica. Una visione di che cosa sia possibile per Milano che concretamente avvii in programma complessivo di riorganiz-



Fig. 04

Documento Direttore delle aree dismesse 1988

164 aree dismesse per 600 ettari di cui aree industriali dismesse 460 ettari, aree ferroviarie dismesse 57 ettari, aree di autotrasportatori 69 ettari

zazione urbana, indicando con lo slogan Milano capitale una prospettiva per la città che sappia ridarle una nuova identità civica. Riconoscendo nel Parco Sempione la matrice di riferimento, i progetti costruiscono le volumetrie proposte attorno ai grandi vuoti dei parchi urbani la cui principale qualità è l'unitarietà e la riconoscibilità dello spazio aperto, di un grande luogo disegnato dal verde e dal tessuto edilizio continuo della residenza che lo delimita. I nove ambiti di intervento prescelti sono: area Marelli-Martesana, Maserati-Parco Lambro, Porta Vittoria-Marinai d'Italia, Porta Romana-OM, Porta Genova-Naviglio Grande, Baggio-Piazza d'armi, San Siro-Ippodromo, Parco Sempione-Ferrovie Nord. Questi singoli progetti sono integrati da tre promenade urbane al tessuto esistente: Garibaldi-Bovisa, Marelli-Certosa, Porta Romana-Naviglio Grande.

Il loro insieme viene assunto come un possibile progetto strategico per Milano in cui la permanenza dei tracciati assieme alla modificazione del tessuto edilizio, fissa il quadro delle occasioni d'intervento in una nuova interpretazione della forma urbana.

Di fatto l'esperienza di Nove Parchi si svolge in coincidenza con la formulazione da parte dell'Amministrazione e degli operatori milanesi dei Programmi di Riquilificazione Urbana (PRU). Le delibere del consiglio comunale del 1995 e del 1996 sono la premessa per l'approvazione dell'Accordo del Programma nel dicembre 1997 che ha dato avvio al processo di edificazione.

Si tratta di cinque aree industriali dismesse: l'area del ex OM in via Pompeo Leoni, a sud del Parco Ravizza (31 ha), l'area ex TIBB di piazzale Lodi (7 ha), l'area Bisceglie-Lorenteggio-Giordani (17 ha), l'area dell'ex deposito Fina di via Palizzi tra Bovisa e Quarto Oggiaro (45 ha) e l'area dell'ex Innocenti-Maserati di via Rubatino a Lambrate (61 ha).

Nel febbraio di 2000 viene quindi presentato il "Documento di Inquadramento per le politiche urbanistiche", approvato nel giugno successivo. Si tratta di un documento molto importante perché rappresenta il modello

- 1 parco dell'ippodromo
- 2 parco Certosa
- 3 parco della Martesana
- 4 parco dell'Acquabella
- 5 parco Liberty
- 6 parco Beruto
- 7 parco San Cristoforo
- 8 parco delle Rogge
- 9 parco Sempione



Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
 relatore: Fabrizio Schiaffonati  
 laureanda: Anthoula Konsta  
 a.a. 2009-2010



procedurale e di merito che governerà le future trasformazioni urbanistiche di Milano, un modello che ancora una volta rifiuta il Piano Regolatore e che definisce nuove procedure per la trasformazione urbana. Un ulteriore merito di questo documento è quello di riportare l'attenzione sulla necessità di formulare un discorso generale sulla città. Formalmente questo documento rappresenta l'atto di indirizzo necessario per l'approvazione dei Programmi Integrati di Intervento (PII). Questi ultimi sono stati introdotti come possibilità di variante al Piano Regolatore dalla legge n. 179/92 e disciplinati in Lombardia da una legge regionale del 1999 che, appunto, consiste in un "Documento di Inquadramento", strumento programmatico e non conformativo di alcun diritto o vincolo che da un lato permette ai privati di avere un quadro di riferimento per elaborare e presentare i PII e, dall'altro lato, definisce l'insieme dei criteri di valutazione che l'Amministrazione utilizza per valutarne le proposte di PII.

"Milano affronta la propria trasformazione con strumenti diversi dal Piano Regolatore: il Progetto Casa del 1982, il Documento Direttore del Progetto Passante del 1985, i conseguenti Progetti d'Area del 1985 e il Documento Direttore delle Aree Industriali Dismesse del 1988. Sono, questi, tutti strumenti non previsti dalla legislazione urbanistica nelle cui definizioni ricorrono i termini direttore e progetto, che evocano soluzioni urbanistiche non prescrittive ed esemplificazioni concrete: ma un progetto architettonico e facilmente comprensibile da tutti, mentre un progetto urbanistico non lo è quindi le soluzioni indicative delle esemplificazioni sono finalizzate a giustificare il processo continuo di variante del Piano Regolatore che il nuovo approccio comunale comporta".<sup>4</sup>

note:

4. Oliva Federico, *L'urbanistica di Milano, quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*, Hoepli, Milano, 2002

#### 2.4 L'Accordo di Programma tra Comune e Ferrovie dello Stato

L'avvio della discussione istituzionale in merito alla trasformazione delle aree ferroviarie in dismissione e già dismesse di Milano avviene il 25 luglio

- 1 ex OM Pompeo Leoni (31 ha)
- 2 ex TIBB piazzale Lodi (7 ha)
- 3 Bisceglie-Lorenteggio (17 ha)
- 4 ex deposito Fina Palizzi (45 ha)
- 5 ex Innocenti-Maserati Rubatino (61 ha)



Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
c.a. 2009-2010

2005 con la sottoscrizione di un "Accordo Quadro per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse ed il potenziamento del sistema ferroviario milanese" tra il Comune di Milano e il Gruppo Ferrovie dello Stato. L'Accordo, che rinvia ad un documento successivo il compito di definire i contenuti quantitativi generali dell'intesa, urbanistici e di trasporto, anticipava il contenuto principale e innovativo dell'intesa fra Comune e Ferrovie, ovvero che la valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario sarebbe stata una importante occasione economica per dare impulso e attuazione alle politiche di potenziamento del trasporto pubblico ferroviario del nodo di Milano, così importante sia per il servizio nazionale e internazionale ma soprattutto per migliorare l'accessibilità fra la città e il suo territorio.

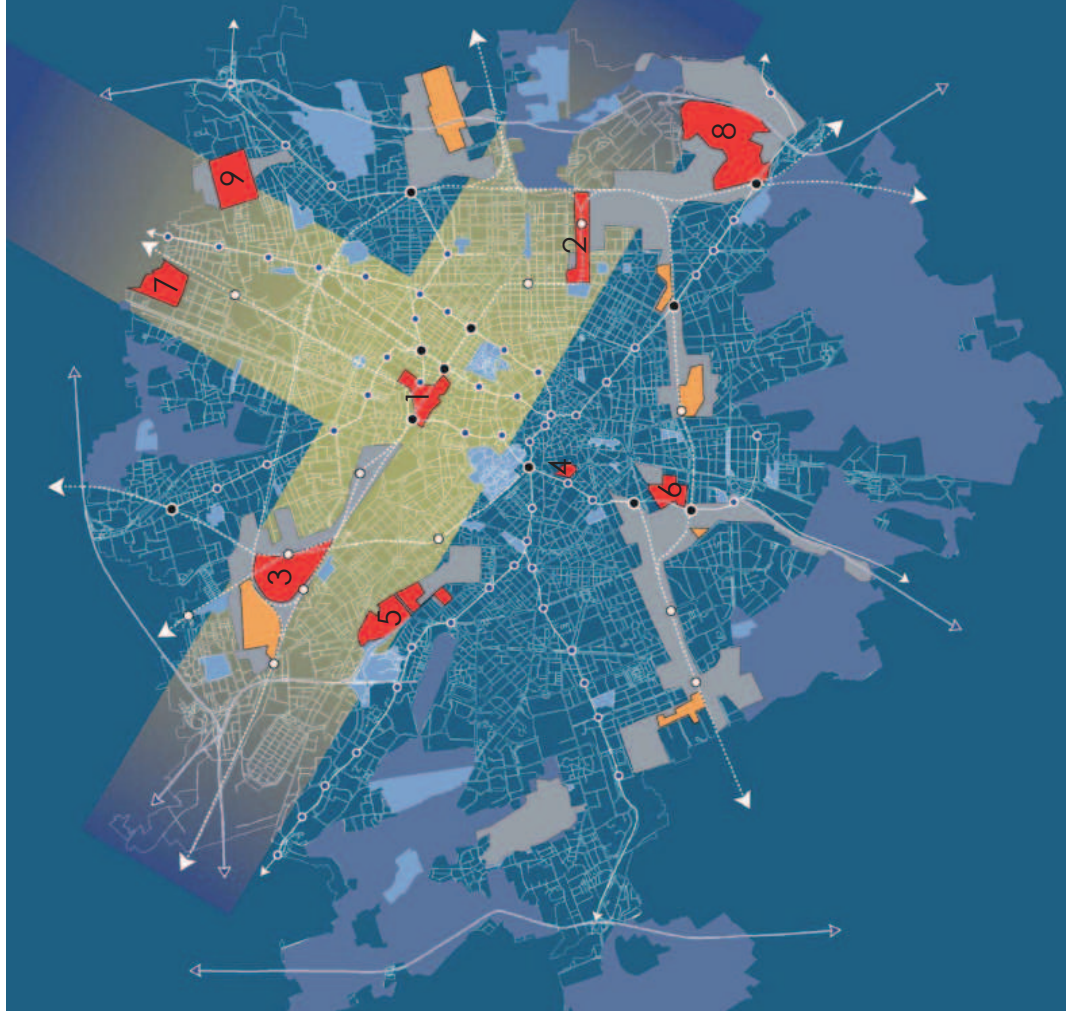
I contenuti specifici di tale intesa sono stati approfonditi con successivo Accordo del 20 marzo 2007 con cui sono state indicate le aree d'intervento di ristrutturazione urbanistica, nonché sono stati definiti gli obiettivi e i criteri generali per le trasformazioni urbanistiche e le strategie per il potenziamento del nodo ferroviario di Milano nel quadro più generale dello sviluppo del trasporto pubblico dell'area milanese.

In particolare, l'Accordo del 20 marzo 2007 iniziava ad indicare gli interventi condivisi di completamento e di potenziamento della cintura ferroviaria, a cui si affiancavano altre linee di azione da approfondire: la realizzazione di piattaforme logistiche di vicinato urbano, la realizzazione di centri polifunzionali di interscambio lungo le direttrici di accesso ferroviario e viabilistico, il potenziamento dei parcheggi di interscambio, il rinnovo e il potenziamento del materiale rotabile, nonché il riordino degli impianti industriali necessari ai servizi ferroviari da istituire. Infatti, con entrambi gli Accordi Programmatici, il Gruppo Ferrovie dello Stato s.p.a. si impegnava a reinvestire le plusvalenze della valorizzazione immobiliare delle aree in interventi infrastrutturali condivisi per il potenziamento del sistema ferroviario milanese, da approfondire in sede di Accordo di Programma.

Fig. 05

Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche, Programmi Integrati di Intervento 2000

- 1 Garibaldi -Repubblica
- 2 Porta Vittoria
- 3 Bovisa-Politecnico
- 4 Università Cattolica
- 5 Portello-Fiera
- 6 Siero-terapico
- 7 Marelli
- 8 Rogoredo Montecity
- 9 Bicocca-Ansaldo





## 2.5 Il Piano di Governo del Territorio e gli Ambiti della Trasformazione Urbana

L'entrata in vigore in Lombardia della Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 "legge per il governo del territorio" ha costituito l'obbligatorio quadro di riferimento normativo per il nuovo piano urbanistico milanese. Il cosiddetto Piano di Governo del Territorio (PGT), che supererà dopo tre decenni il Piano Regolatore Generale vigente del 1980, è stato adottato nel 28 giugno 2010, per essere definitivamente approvato, dopo la fase attuale di partecipazione, nel 14 febbraio 2011.

Il PGT è costituito da tre documenti: il Documento di Piano, il Piano delle Regole ed il Piano dei Servizi. Il primo esprime le strategie e gli obiettivi generali di politica urbanistica dell'amministrazione, il secondo attiene alle regole di trasformazione del tessuto consolidato della città, mentre il terzo evidenzia i servizi e le infrastrutture necessari ad attrezzare la città pubblica.

Il Documento di Piano introduce alcune novità metodologiche come un meccanismo perequativo con libera trasferibilità dei diritti edificatori sull'intero territorio urbano; un indice territoriale unico per tutto il territorio consolidato, la completa liberalizzazione, sebbene onerosa, delle funzioni e una politica dei servizi basata sulla sussidiarietà e complementarietà dei servizi forniti da privati.

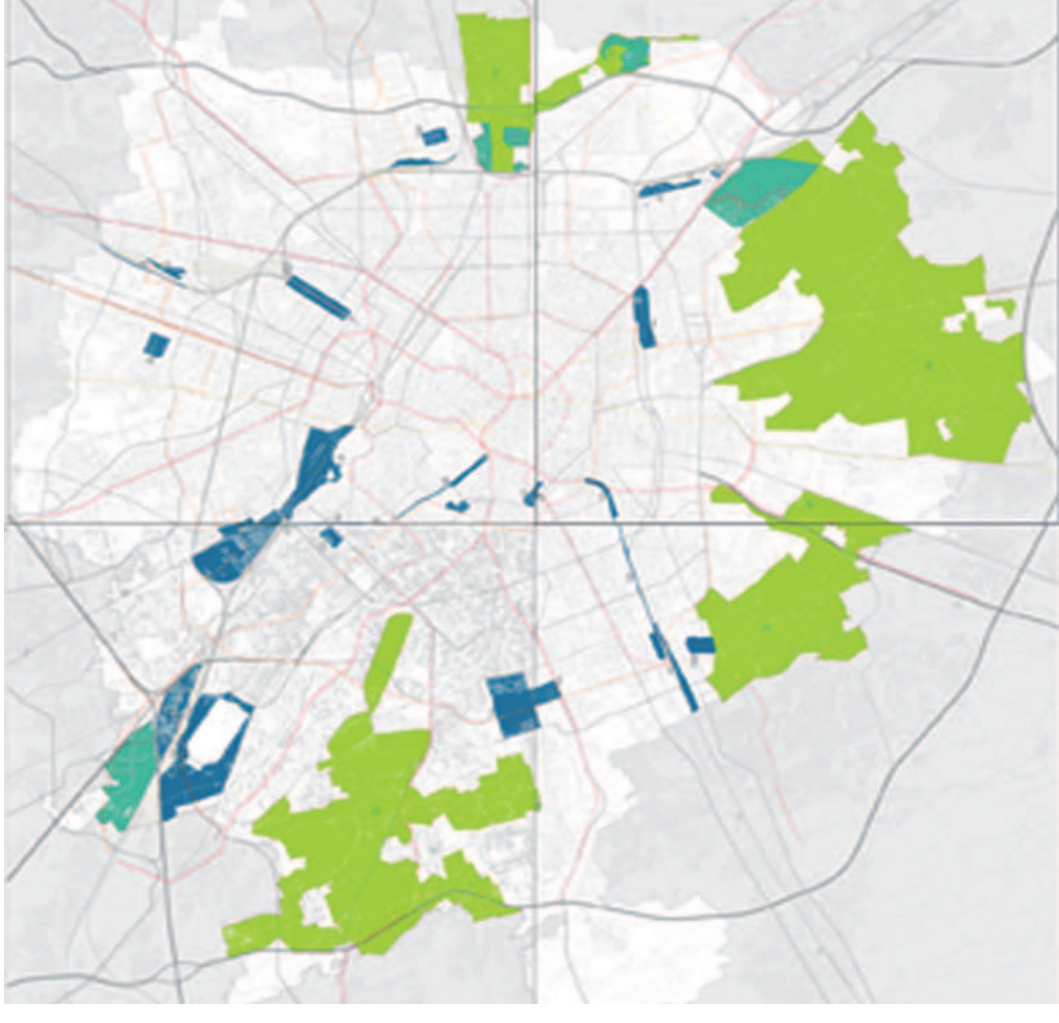
Alcune di queste innovazioni derivano da un processo di revisione del PRG, che nell'ultimo decennio ha limitato il suo ruolo nelle trasformazioni urbane, anche in applicazione di un nutrito numero di disposizioni regionali, trasformando di fatto in prassi ordinaria strumenti come i Programmi Integrati di Intervento, gli Accordi di Programma e in generale gli atti di pianificazione negoziata. Va detto quindi, che il nuovo PGT in parte recepisce questo quadro ereditato, generato da provvedimenti già vigenti e cerca di sistematizzarlo con un nuovo insieme di regole.

La visione di progetto del PGT, afferma "un nuovo modello di organizzazione spaziale della città, una nuova configurazione urbana reticolare-multi-

Fig. 06

Piano di Governo del Territorio, Legge 12/2005, Ambiti di Trasformazione

Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)  
Ambiti di Trasformazione d'Interesse Pubblico Generale (ATIPG)  
Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP)



centrica, in alternativa a quella attuale radiale-monocentrica".<sup>5</sup>

Per gestire la complessità del progetto sono state definite tre strategie alla grande scala: gli epicentri di sviluppo, i raggi verdi e i parchi periurbani.

Gli epicentri organizzano il sistema di centralità diffuse (nodi) del nuovo schema urbano reticolare, mentre i raggi verdi ed i parchi strutturano e connettono il sistema dei vuoti urbani.

Il termine di "epicentro" è una metafora utilizzata dal PGT che è utile per spiegare "l'effetto ad eco di una trasformazione sul tessuto urbano non direttamente interessato dall'intervento. Una trasformazione urbana concepita fin dall'inizio in modo aperto può estenderne il valore, in termini di interesse pubblico e di qualità urbana".<sup>6</sup> Ciò presuppone una forte regia pubblica oltre che una chiara idea di città, nonché meccanismi premiali per gli operatori e modalità attuative flessibili e veloci. L'epicentro è pertanto l'area di progetto estesa, entro cui sono individuati dal Piano gli Ambiti di Trasformazione (AT).

Gli epicentri sono organizzati dal Piano secondo criteri vocazionali: il sistema dell'ospitalità nel quadrante nord-ovest, il commercio e l'artigianato lungo l'asse delle stazioni Centrale e Greco, la ricerca e le nuove tecnologie nella fascia nord, i grandi eventi ad ovest, lo sport nella fascia est, un nuovo centro amministrativo nella fascia sud-est e il polo del design e della creatività giovanile a sud-ovest.

Con i "raggi verdi" si identifica un progetto urbano che consiste nella riqualificazione di spazi aperti e pubblici già esistenti. Percorsi radiali e lineari che mettono in connessione il nucleo antico della città di Milano con la struttura a rete degli epicentri (ed i relativi spazi aperti) e con i parchi di cintura intorno alla città.

Dal lavoro progettuale deriva un reticolo di aree che in futuro sarà chiamato ad ospitare, oltre ai servizi di natura locale, un insieme di attività di tipo propulsivo d'interesse sovra locale.

Gli Ambiti di Trasformazione, rispetto alla collocazione ed alla rilevanza territoriale delle trasformazioni previste, si articolano in:

a. Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU): che costituiscono ambiti relativi ad aree libere o prevalentemente libere, ed aree edificate o prevalentemente edificate, ivi comprese aree degradate o dimesse, site in parte ai margini del tessuto edificato ed in altra parte all'interno dello stesso. La trasformazione urbanistica di tali ambiti assume rilevanza strategica a livello urbano, sia per l'estensione territoriale dell'ambito stesso, sia per la sua collocazione nel tessuto edificato, ovvero per la presenza di importanti assi viari o di elementi storico-ambientali di pregio;

b. Ambiti di Trasformazione Periurbana (ATP): che riguardano ambiti costituiti da aree libere o prevalentemente libere di rilevante estensione territoriale, collocati all'interno del Parco Regionale Agricolo Sud Milano ed assoggettati alla disciplina dei Piani di Cintura Urbana (PCU), previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del parco stesso.

c. Ambiti di Trasformazione di Interesse Pubblico Generale (ATIPG): che si riferiscono a parti di territorio sia interne che esterne al tessuto urbano consolidato per le quali le trasformazioni urbanistiche previste, oltre a rivestire carattere di strategicità generale, sono anche finalizzate a opere o interventi di particolare rilevanza per la città, sotto il profilo dell'interesse pubblico e generale.

"Nel Piano di Governo del Territorio si parla di 36 milioni di metri cubi in più (pari a 12 milioni di metri quadrati di superficie da edificare) solo nelle aree di trasformazione. A questi ne vanno aggiunti almeno il doppio, 72 milioni, come possibilità di intervento nelle aree già edificate. Il totale supera i 100 milioni di metri cubi. [...] Non mi spavento di fronte a questi numeri, quello che mi preoccupa è se la città è in grado di sostenerli. Una città che già soffre di eccessiva densità in alcune zone, di mancanza di verde, spazi pubblici, servizi e infrastrutture. [...] Il passaggio a un piano più flessibile è importante ed era necessario. Il problema è che que-

note:

5. Piano di Governo del Territorio, Documento del Piano, Relazione generale e Norme di attuazione

6. Idem

sto nuovo impianto comporta una capacità gestionale che non vedo nell'Amministrazione Pubblica. Quando indebolisci il sistema delle regole devi avere una forte capacità di gestione per bilanciare".<sup>7</sup>

note:

7. Intervista a Federico Oliva, *Troppe nuove costruzioni senza verde e servizi così la città andrà in crisi*, La Repubblica, 1 giugno 2010



## Lo scalo di Porta Romana



**Fig. 07**

Fotopiano della zona dello scalo di Porta Romana con l'area di progetto perimetrata in rosso

### **3.1 L'ambito urbano**

#### **3.1.1 I tessuti e l'uso del suolo**

Lo scalo di Porta Romana fa parte di una delle sette aree, che riguardano scali e aree ferroviarie dismesse, oggetto di trasformazione urbana in corso. Situato lungo la cintura ferroviaria sud di Milano, occupa circa 216.550 metri quadrati e si sviluppa in direzione est-ovest esternamente all'antica Porta Romana, lungo lo storico asse di via Emilia.

La cintura ferroviaria sud e lo scalo Porta Romana hanno favorito e determinato una forte differenziazione dei caratteri urbani e architettonici presenti nei tessuti a nord e a sud della cintura stessa: il versante nord si affaccia verso il centro della città e presenta caratteri urbani e residenziali tipici della città tardo ottocentesca e novecentesca, mentre a sud si formano aree industriali e artigianali caratterizzate da edificazione mista e frammentaria, con dimensioni maggiori degli isolati in cui si perde progressivamente la cortina edilizia, presente solo nel primo tratto di via Brembo, prossimo a corso Lodi.

Il tessuto urbano a nord dello scalo ferroviario, nell'area compresa tra viale Sabotino, corso Lodi, viale Isonzo e via Ripamonti, è compatto con edificazione su cortina residenziale di 5 e 6 piani con corpi interni più bassi. Lungo la radiale principale di via Ripamonti si alternano tessuti di valore storico-testimoniale e di edificazione più recente. Da una maglia ortogonale con orientamento nord-sud/est-ovest, a partire dall'asse di via Crema, interferisce il sistema che si genera dall'asse di corso Lodi, con orientamento nord-est/sud-ovest. La relazione tra le due maglie urbane genera un disegno di isolati triangolari che ruotano attorno al nodo di piazza Buozzi. Il reticolo berutiano viene assimilato, puntualizzato ed esteso dal Piano Pavia-Masera del 1912, che non apporta modifiche rilevanti nella porzione di città a nord dello scalo ferroviario Porta Romana.





Dal punto di vista funzionale la sostanziale riduzione dell'artigianale produttivo a favore del commercio al dettaglio e in parte di funzioni terziario-amministrative e residenziali, caratterizza tutta questa parte di città. Via Ripamonti e soprattutto corso Lodi si identificano come gli assi commerciali principali, con commercio al dettaglio e negozi ai piani terra della cortina edilizia. I servizi scolastici di base dell'area sono concentrati nel comprensorio di Parco Ravizza e via Giulio Romano dove vi sono le scuole materne, elementari, medie e un istituto professionale. Sul versante opposto, verso piazza Lodi ma già lungo viale Umbria, si mette in evidenza la funzione rilevante di un centro commerciale con la grande distribuzione ad esso connessa. Ad est dello scalo ferroviario recenti nuovi interventi in senso residenziale in via Sannio e via Colletta, hanno riquilibrato suoli urbani prossimi alla linea del ferro e alla Stazione FS Porta Romana.

Ma ciò che fortemente si determina come un catalizzatore e attrattore alla scala territoriale/regionale è la presenza, ad ovest di Parco Ravizza, della sede dell'università commerciale Luigi Bocconi. L'ateneo privato ha recentemente ampliato la sua sede storica di via Sarfatti (1938-41 arch. G.Pagano, G.Predeval) occupando un vasto isolato fino alla cerchia di viale Bligny. Il Campus odierno comprende nuovi volumi: nel 2008 si è inaugurato l'edificio dell'arch. Ignazio Gardella e l'edificio di via Roentgen/viale Bligny dello studio irlandese Grafton Architects, che raggruppa gli uffici e la nuova aula magna; sempre in zona ulteriori sedi in edifici esistenti (SDA Bocconi, Scuola di Direzione Aziendale) determinano un complesso universitario specializzato che caratterizza decisamente i flussi e le dinamiche di questa porzione di città, prossima all'area di trasformazione dello scalo Porta Romana.

Il tessuto urbano a sud dello scalo ferroviario presenta evidenti differenze nel fronte verso corso Lodi, rispetto al versante su via Ripamonti. Il primo, originariamente cuore di una fascia di territorio agricolo segnato

da una trama di corsi d'acqua e coltivazioni, è oggi densamente costruito con un tessuto edificato compatto e consolidato, sequenze di corti e cortili lungo corso Lodi e condomini più recenti negli isolati interni. Il complesso della chiesa e dell'oratorio di San Luigi con l'Istituto Canossiane determinano il sistema degli spazi pubblici.

Man mano che ci si sposta verso ovest, ovvero verso via Ripamonti, via Orobia, via Calabiana, si identificano allo stato attuale ambiti in forte trasformazione, dai caratteri originari industriali-artigianali ormai prevalentemente in disuso, misti a puntuali edificazioni residenziali, recenti condomini dal carattere episodico, frammentato e discontinuo. La ferrovia, l'industria in espansione e le attività produttive si mischiano con l'edilizia residenziale operaia e con le residuali permanenze di edifici di origine rurale, a partire dal Piano Pavia-Masera del 1912, quando al di là dello scalo merci Porta Romana l'edificazione ha ormai saturato gli spazi a disposizione.

Il tessuto funzionale si caratterizza per la prevalenza della funzione residenziale con commercio al dettaglio lungo corso Lodi e via Don Bosco, nelle parti interne degli isolati si trovano ancora alcune piccole funzioni artigianali. Complessivamente meno presenti sono le destinazioni d'uso a terziario e servizi. Ove la composizione degli isolati appare più eterogenea, permangono attività artigianali, depositi, magazzini ed officine, tipiche di un tessuto misto produttivo, labile dal punto di vista insediativo e oggi dalle forti potenzialità trasformativa.

### 3.1.2 Viabilità e accessibilità

L'area dell'ex scalo ferroviario di Porta Romana è delimitata su tre lati da assi primari e fortemente congestionati della viabilità cittadina, come corso Lodi a est, viale Isonzo a nord e via Ripamonti ad ovest. Inoltre, poco più a sud, una ulteriore criticità è costituita dall'interruzione della continuità della rete primaria in senso est-ovest, qui costituita



# V I A B I L I T A' P R I V A T A

scala 1:10000

viabilità primaria

viabilità secondaria

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.a. 2009-2010



dall'anello di circonvallazione più esterno (via Giovanni da Cermenate-viale Orties), all'altezza di via Ripamonti.

Gli assi viari sopra citati sono in ogni caso caratterizzati da elevati livelli di congestione e che potrebbero essere messi ulteriormente in crisi dall'aumento del carico urbanistico su questo settore urbano conseguente a nuovi insediamenti nell'area in oggetto.

Ulteriori criticità sono presenti anche nel tratto di via Ripamonti da viale Quaranta sino ai Bastioni, a causa di una sezione ridotta del calibro stradale sul quale insiste, in parte in promiscuo ed in parte in corsia riservata, una linea di forza tranviaria, con gravi problemi di interferenza tra il traffico privato e il mezzo pubblico.

Infine, si segnala un problema di congestione all'intersezione tra via Lorenzini e via Ripamonti, evidentemente causata dai flussi di aggiramento dell'ostacolo costituito dall'area ferroviaria.

### 3.2 I Nove Parchi per Milano: il Parco Beruto

Nel 1993 vengono sviluppati due iniziative di un certo rilievo nel campo della politica urbanistica: il documento "Nove Parchi per Milano" e la cosiddetta "Delibera Serri". Dopo l'esperienza strategica prevalentemente programmatico-politica del Documento Direttore del Progetto Passante, nel mese di marzo 1995 la Giunta Comunale ha dato avvio al Laboratorio di Progettazione Urbana del Politecnico di Milano, con il coordinamento dei professori Raffaello Cecchi, Vincenza Lima, Pierluigi Nicolini e Pippo Traversi.

Dall'attività del Laboratorio è nato il progetto "Nove Parchi per Milano" che ha cercato di "riaprire una riflessione sul disegno e sull'organizzazione urbanistica della città"<sup>8</sup>. In generale il progetto si articola in una serie di interventi spazialmente determinati che nel loro insieme disegnano una strategia complessiva di trasformazione dell'ambiente fisico. L'idea

che attraversa il progetto è quella di indirizzare il futuro sviluppo verso un miglioramento della qualità della vita urbana cercando di porsi come un "criterio generale di riferimento" per le nuove trasformazioni.

Nel documento si costruisce un progetto relativo all'ambito OM-scalo Porta Romana, precursore di quello che effettivamente sarà realizzato dal PRU ex-OM Pompeo Leoni.

I punti fondamentali del progetto sono: l'ingrandimento a sud del Parco Ravizza, un'idea progettuale che farà da sfondo anche per la realizzazione del PRU, ma sarà poi abbandonata; l'interramento di viale Toscana che permette di sviluppare il parco in continuità, dal bordo del centro storico fino al canale della Vettabbia; la bonifica del canale della Vettabbia, che il progetto fa scorrere all'interno di un tessuto residenziale a bassa densità; la riqualificazione dell'area in fregio al parco con un comparto residenziale; la sostituzione del fascio dei binari a sud da un viale alberato fiancheggiato da servizi commerciali e abitazioni, mentre la linea ferroviaria rimanente correrà ad una quota superiore di circa cinque metri.

Nel documento "Nove Parchi per Milano" ogni area sulla quale gravita un progetto è interessata da una serie di collegamenti denominati promenade, così anche l'area OM è inserita all'interno di uno di uno di questi percorsi. La promenade "Naviglio-Romana", è proposta come elemento di interconnessione e di recupero per un lungo tratto della circonvallazione meridionale della città. È considerata come "il segmento di un percorso più ampio che dal Naviglio Grande, interessando il Parco sportivo del Sferoterapico, il Parco Ravizza e il Parco Alessandrini, si ricongiunge con il sistema dei parchi della fascia est di Milano (Lambro, Forlanini, Monluè, Porto di Mare)". La promenade ha inizio in corrispondenza della stazione di Romolo della linea 2 della metropolitana, prevedendo il ridisegno della piazza della stazione e l'inserimento di un edificio destinato ad attività miste. Superata in quota via Bazzi, la promenade si immette

note:

9. Idem

10. Idem

note:

8. Dall'introduzione di Comune di Milano, Nove Parchi per Milano, Electa, Milano 1995



# Analisi area

V I A B I L I T A'  
P U B B L I C A  
E V E R D E

scala 1:15000

ferrovia

metropolitana

tram

autobus/filobus

piste ciclabili

parco

verde sportivo

verde agricolo

acqua

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.a. 2009-2010



nell'area Centrale dell'intero sistema, che consista nel "Parco Beruto" proposto come estensione del Parco Ravizza.

### **3.3 I Programmi di Riqualificazione Urbana (PRU): ex-OM Pompeo Leoni, ex-TIBB piazzale Lodi**

La vicenda dell'area OM comincia nel 1890 quando tra la linea ferroviaria, via Ripamonti e il canale della Vettabbia si insedia Miani Silvestri per la produzione di materiale ferroviario. Nei primi del Novecento questa è l'area industriale di maggiori dimensioni di tutta la città grazie al vicino scalo merci di Porta Romana. Sebbene l'area incominci il suo processo di dismissione alla fine degli anni Novanta, già dalla metà degli anni Ottanta era stata presa in considerazione da due importanti documenti della deregulation milanese che proponevano una sua ridefinizione e/o riutilizzo.

Il primo è il Documento Direttore del Progetto Passante, che pone le basi per la vicenda progettuale conclusa con la realizzazione del PRU Pompeo Leoni. Tutta l'area ex-OM viene considerata come un ambito di possibile ridefinizione, quindi suscettibile di una riqualificazione urbana attraverso il ripensamento degli usi ammissibili e il ridisegno di parti consistenti di territorio, dove predominavano aree industriali dismesse o sottoutilizzate.

Contemporaneamente ed in continuità con il documento direttore vi è un altro documento, gli "Studi di Inquadramento" che analizza in modo più approfondito le differenti realtà urbane suggerendo strategie di trasformazione. Per l'area ex-OM e per quella dello scalo di Porta Romana lo studio individuava solo alcune tematiche a carattere strategico; tra queste si indicava la necessità di costruire un sistema di verde in grado di interporre tra la parte di città consolidata e la parte agricola. In particolare, nella parte Centrale dello scalo di Porta Romana veniva ipotizzata la progettazione di un parco urbano, edificazione lungo i bordi del parco e ridefinizione dei bordi degli isolati che si affacciano lungo lo scalo, mentre l'area dell'ex-

OM era inserita all'interno degli "Ambiti di mantenimento dell'assetto funzionale esistente soggetti a criteri di inserimento per trasformazioni significative". Perciò nell'area ex-OM erano ipotizzate solo azioni di lungo periodo nella finalità di indirizzare eventuali processi endogeni di trasformazione o di incentivare interventi gradualmente complessivi.

Il PRU ex-OM Pompeo Leoni è esito di un Accordo di Programma stipulato tra Ministero dei Lavori Pubblici, Regione Lombardia e Comune di Milano sottoscritto il 5 dicembre 1997, che detta le linee guida per la costituzione del comparto edificatorio unitario dell'OM. Questo evento costituisce il compimento di un processo istituzionale iniziato con la promulgazione da parte del Ministero della Legge 179/1992, con la quale si pubblicava il bando rivolto a enti comunali per l'accesso a finanziamenti statali finalizzati alla realizzazione di particolari interventi di rilevanza urbana: presupposto per la partecipazione al bando, la costituzione di sinergie pubblico-private per la riqualificazione attraverso proposte di carattere unitario. L'Amministrazione Comunale, dopo una fase di individuazione degli ambiti di intervento, la loro pubblicazione e il ricevimento di proposte da parte di operatori privati sull'ambito ex-OM, approva in Consiglio Comunale la proposta e la sottomette alla decisione del Ministero dei Lavori Pubblici. Il parere positivo di quest'ultimo arriva nell'agosto 1996, in cui si ritiene l'ambito "meritevole" della partecipazione finanziaria dello Stato in 2 miliardi e 934 milioni di lire.

Le linee d'intervento, la densità edificatoria e la ripartizione percentuale delle superfici edificate secondo le diverse destinazioni d'uso sono indicate già nelle direttive dei Programmi di Riqualificazione Urbana siglati dal Ministero: l'indice di utilizzazione è di 0,55 mq/mq, con la possibilità di aumentarlo a 0,6 in caso si prevedano opere infrastrutturali grazie a capitali eccedenti gli oneri dovuti. Il mix urbano prevede: 50% minimo (max 70%) di residenza, di cui la metà in edilizia libera, il 25% in convenzionata e il restante 25% in convenzionata agevolata; 20% minimo di uffici, servizi



# Analisi area

S E R V I Z I

scala 1:10000

attrezzature scolastiche

università

attrezzature civiche/collettive

verde attrezzato

attrezzature per lo sport

attrezzature sanitarie

attrezzature socioassistenziale

ferrovia

metropolitana

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.a. 2009-2010



privati e spazi artigianali/produttivi a cui si aggiungeva una quota di funzioni strategiche a carattere metropolitano (finanziarie, direzionali, commerciali espositive, produttive innovative, sedi istituzionali e impianti per lo sport e lo spettacolo). Si prevedeva la realizzazione di una vasta area a parco in estensione al Parco Ravizza esistente, verso sud, in modo da creare una consistente area a verde da percepire quale spazio unitario e riconoscibile nel suo insieme. Contemporaneamente era prevista la bonifica del canale della Vettabbia e la realizzazione di un'area sistemata a verde con percorsi ciclo/pedonali sul lato nord della roggia per enfatizzare la presenza e la fruibilità.

Le realizzazioni cominciano nel 1999 con l'edificio commerciale progettato da Ignazio Gardella per Esselunga, che concentra al proprio interno tutta la superficie commerciale prevista per l'area (9.000 metri quadrati) e si attesta sul confine orientale dell'area del Programma, sull'asse via Ripamonti all'incrocio con il tracciato est-ovest di accesso al nuovo quartiere. Su questo asse si concentrano tutte le volumetrie previste dal PRU, in modo da liberare il più possibile le aree da destinare a parco. Al centro commerciale si affiancano un edificio terziario per la sede della Sergroup (architetto Cappato) e il nuovo studentato della Bocconi su progetto firmato dagli architetti Foresti e Valsasini. Proseguendo verso ovest, a destra si trovano le due torri progettate da Massimiliano Fuksas e due edifici gradonati a corte aperta di Valentino Benati, mentre a sinistra, verso il Parco della Vettabbia, residenze, costituite da tipologia a corte di sette piani e da quattro torri realizzate da FILCA su progetto di Antonio Cappato e Paola Faravelli; alla fine del comparto, sono stati collocati una serie di contenitori per uffici e laboratori, interamente progettati da Valentino Benati.

Le alte densità dei lotti liberano il suolo, lasciando spazio per tre parchi tematici, il cui progetto preliminare viene steso da Christophe Girot e viene sviluppato da Andreas Kipar di Studio Land: a nord, prospettante il

Parco Ravizza ma stretto tra viale Toscana e la ferrovia, si trova il Parco della Cultura, al cui interno ha sede l'ex Autoparco Pompeo Leoni; al centro il Parco delle Memorie Industriali, dove vengono mantenute come "vestigia del passato" alcune strutture dell'OM e il grande carroponete; a sud, il Parco della Vettabbia, interamente bonificata nel tratto che costituisce il limite meridionale del PRU.

I due lotti contenenti le torri costituiscono il cuore del quartiere e nell'idea degli estensori del masterplan dovevano costituire il corridoio verde di connessione tra i due parchi a sud della ferrovia; tuttavia la recinzione degli spazi verdi ad uso privato dei due complessi ha reso impraticabile al pubblico questa possibilità.

L'altra area coinvolta dai Programmi di Riqualificazione Urbana è quella in prossimità del piazzale Lodi, una volta occupata dall'industria TIBB. L'intervento ha preservato e riqualificato gli edifici storici che affacciano su piazzale Lodi, adibiti a terziario. Le costruzioni nuove comprendono due edifici di edilizia convenzionata e di edilizia residenziale pubblica, entrambi otto piani, con circa cinquanta appartamenti ciascuno e uno edificio di edilizia privata, di circa cento appartamenti. Inoltre, ha riorganizzato la viabilità con parcheggi interrati e in superficie. Tutto ruota intorno al nucleo costituito dall'ampio parco, caratterizzato con visibili movimenti di quote che convergono verso la fontana, fulcro dell'intervento. Il percorso interno è costituito da un'ampia pista ciclopedonale, che permette una comoda fruizione alle diverse utenze mentre nella parte terminale è costruito un asilo nido, circondato da un giardino.



### 3.4 L'Ambito di Trasformazione Urbana Porta Romana: obiettivi e strategie

All'interno del Piano di Governo del Territorio e in particolare nel Documento di Piano s'individuano gli Ambiti di Trasformazione definendone i confini, gli obiettivi della trasformazione e i criteri di intervento.

Tra questi anche l'Ambito di Trasformazione Urbana Porta Romana per cui è previsto un parco urbano, quale sistema di verde portante della "Collana Verde" a sud, grazie alla quale verrà garantito l'attraversamento est-ovest della città. Il parco, con la copertura parziale dei binari, sarà tale da garantire anche la permeabilità nord-sud tra i tessuti lacerati dallo scalo ferroviario. Il collegamento al sistema dei parchi esistenti e programmati, attraverso connessioni ciclo-pedonali, permetterà la tessitura di una rete verde capillare sul territorio circostante lo scalo. Lo spazio pubblico disegnerà le aree di concentrazione fondiaria all'interno delle quali verrà favorita la realizzazione di funzioni legate al sistema dell'università. La grande accessibilità dell'area è garantita dalla stazione ferroviaria e dalla stazione metropolitana Lodi TIBB, nonché dai nuovi collegamenti pubblici che interessano l'area sia tangenzialmente, in direzione est-ovest, che internamente, in direzione nord-sud.

Inoltre, l'area è coinvolta in altri due progetti d'interesse pubblico. La Greenway Sud (la ferrovia fra San Cristoforo e Rogoredo) e La Ronda (una strada parco tra le porte del Parco Sud).

L'ambito di progetto della Greenway Sud comprende alcune aree FS in prossima dismissione (ATU San Cristoforo, ATU Porta Genova, ATU Romana, ATU Rogoredo), le aree pubbliche di giardini urbani già esistenti ed in programmazione. L'obiettivo principale del progetto "è la continuità ambientale lungo tutto il tratto da San Cristoforo fino a Rogoredo, passando per Porta Romana, collegando tutti i parchi che si attestano lungo questo asse est-ovest. La nuova ciclabile consentirà una mobilità lenta che inanellerà tutti i parchi, nuovi o già esistenti, come fosse il filo

fig. 08

studi d'inquadramento per il Progetto Passante, particolare della tavola, Indirizzi di assetto territoriale

*Viene suggerita una configurazione spaziale, oltre che le funzioni prevalenti: si indicano ipotesi embrionali di interventi che non considerano solo la parte dello scalo (230.000 mq), ma anche aree contermini compresa quella di Pietrasanta, per un totale di 530.000 mq.*











**fig. 09**

Nove Parchi per Milano, assonometria parco Beruto

**Tavola 13**  
(nella pagina accanto)

Analisi progetti area, Nove Parchi per Milano: Il Parco Beruto, planimetria con funzioni

-  parco
-  abitazioni
-  attrezzature collettive locali
-  attrezzature urbane
-  artigianale, industriale
-  uffici, servizi

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.a. 2009-2010

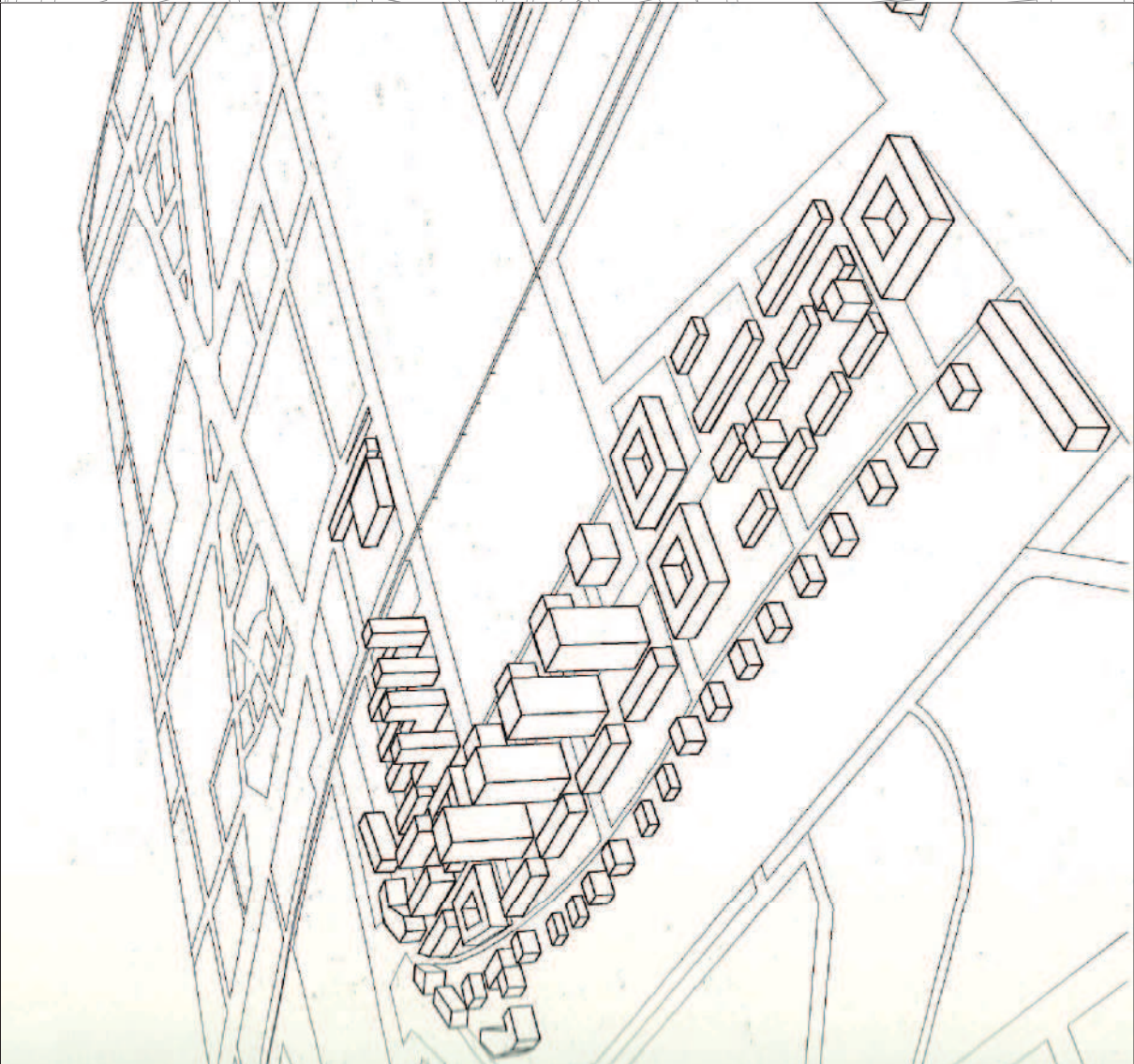
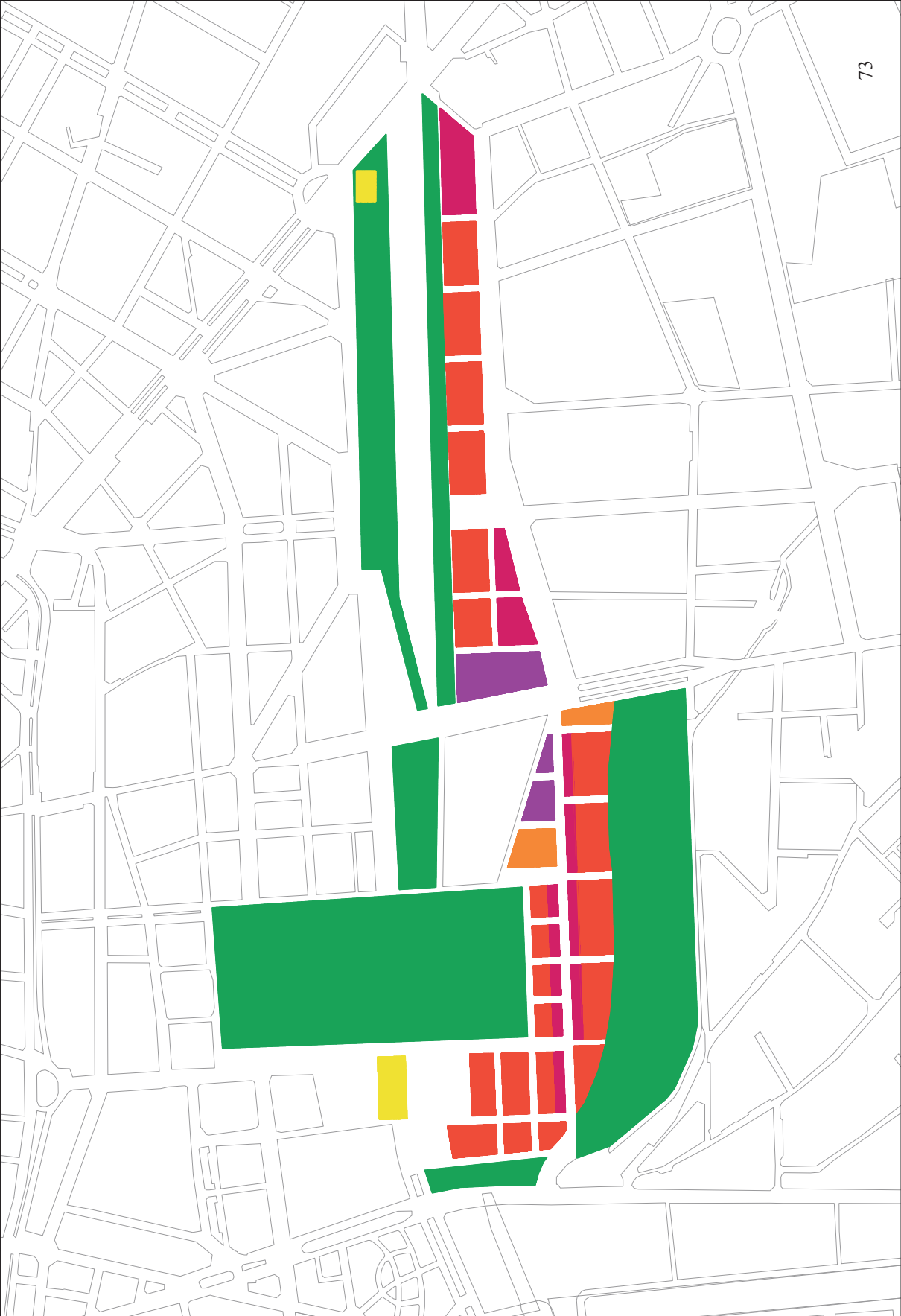




fig. 10

PRU ex-OM Pompeo Leoni, prospettiva

**Tavola 14**  
(nella pagina accanto)

Analisi progetti area, PRU: ex-OM Pompeo Leoni, planimetria con funzioni

parco

abitazioni

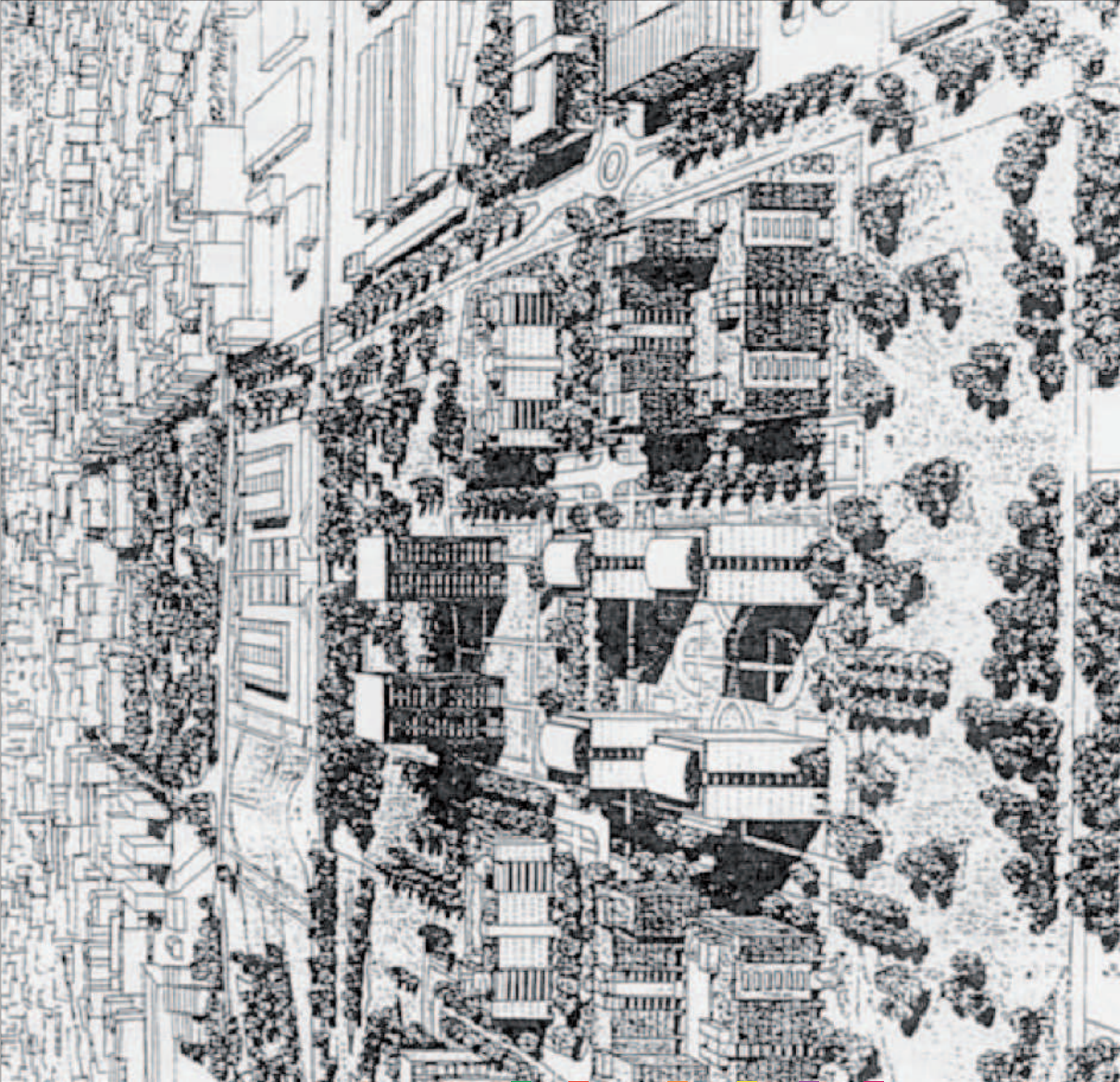
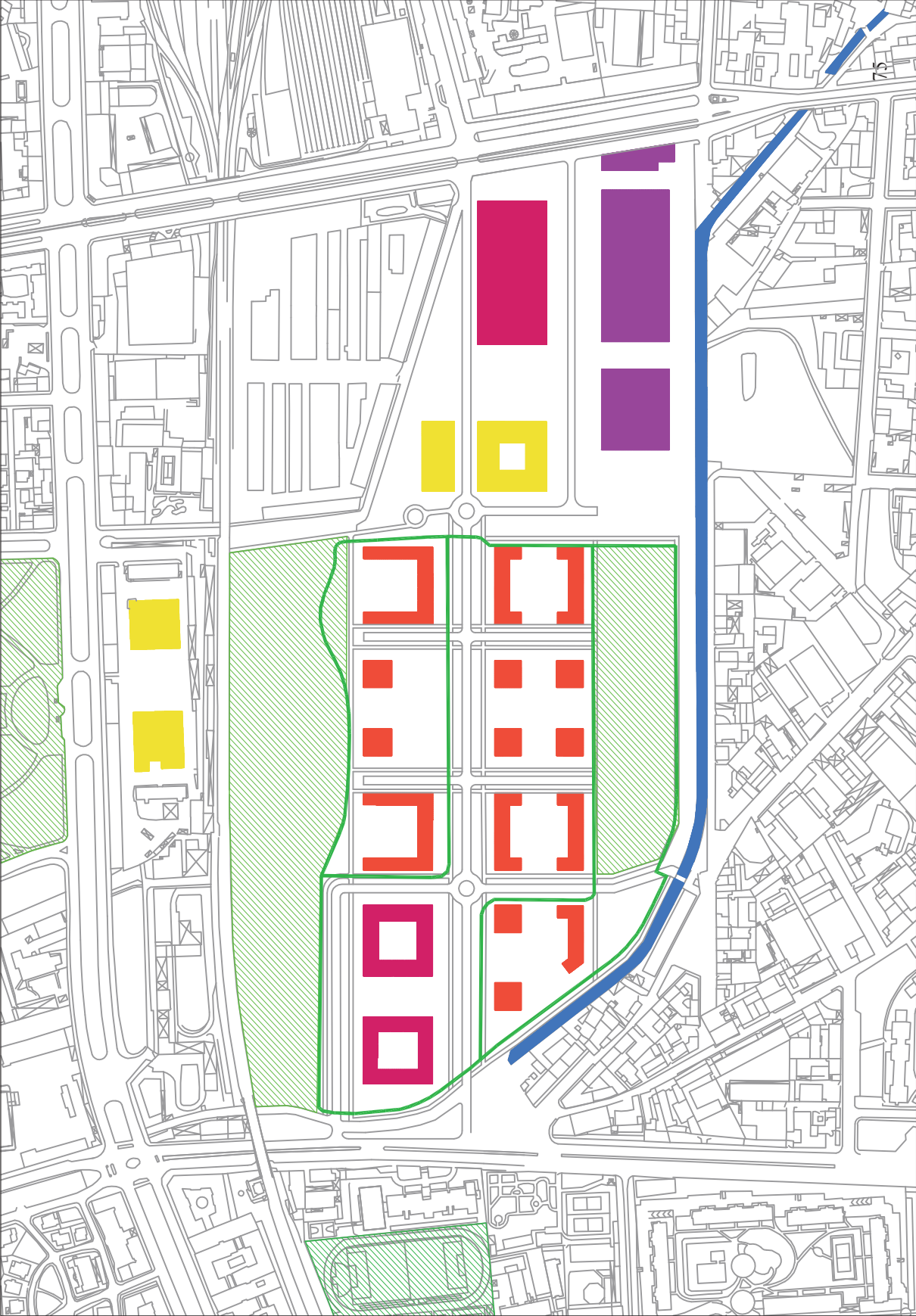
attrezzature collettive locali

attrezzature urbane

artigianale, industriale

uffici, servizi

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.a. 2009-2010





di una collana. Tre corridoi verdi s'incuneano, inoltre, in direzione Parco Sud per agganciarlo".<sup>10</sup>

La parte meridionale del territorio comunale milanese è interessata principalmente da nuove soluzioni per la mobilità collettiva e da interventi tesi alla fluidificazione della rete per quanto riguarda il trasporto individuale, di cui uno degli elementi principali di progetto è la ronda, una strada parco che attraversa la parte sud della città. L'obiettivo del progetto è di "mantenere una sezione costante per il flusso carrabile, adattandola a spazi e contesti differenti, a seconda dei quartieri attraversati. La ronda cerca di integrarsi più come una sorta di boulevard che come barriera discriminativa della circolazione urbana".<sup>11</sup>

Il progetto non si concentra esclusivamente sul tracciato carrabile, bensì prende in considerazione anche i suoi bordi e gli edifici che li costituiscono. Sulla strada troveranno spazio grandi servizi di scala metropolitana. Lungo la ronda si svilupperà un sistema ambientale costituito da giardini lineari nella parte verso Ovest, e da semplici sistemi alberati nella parte verso l'Est.

note:

10. Piano di Governo del Territorio, Documento del Piano, Relazione generale e Norme di attuazione
11. Idem.

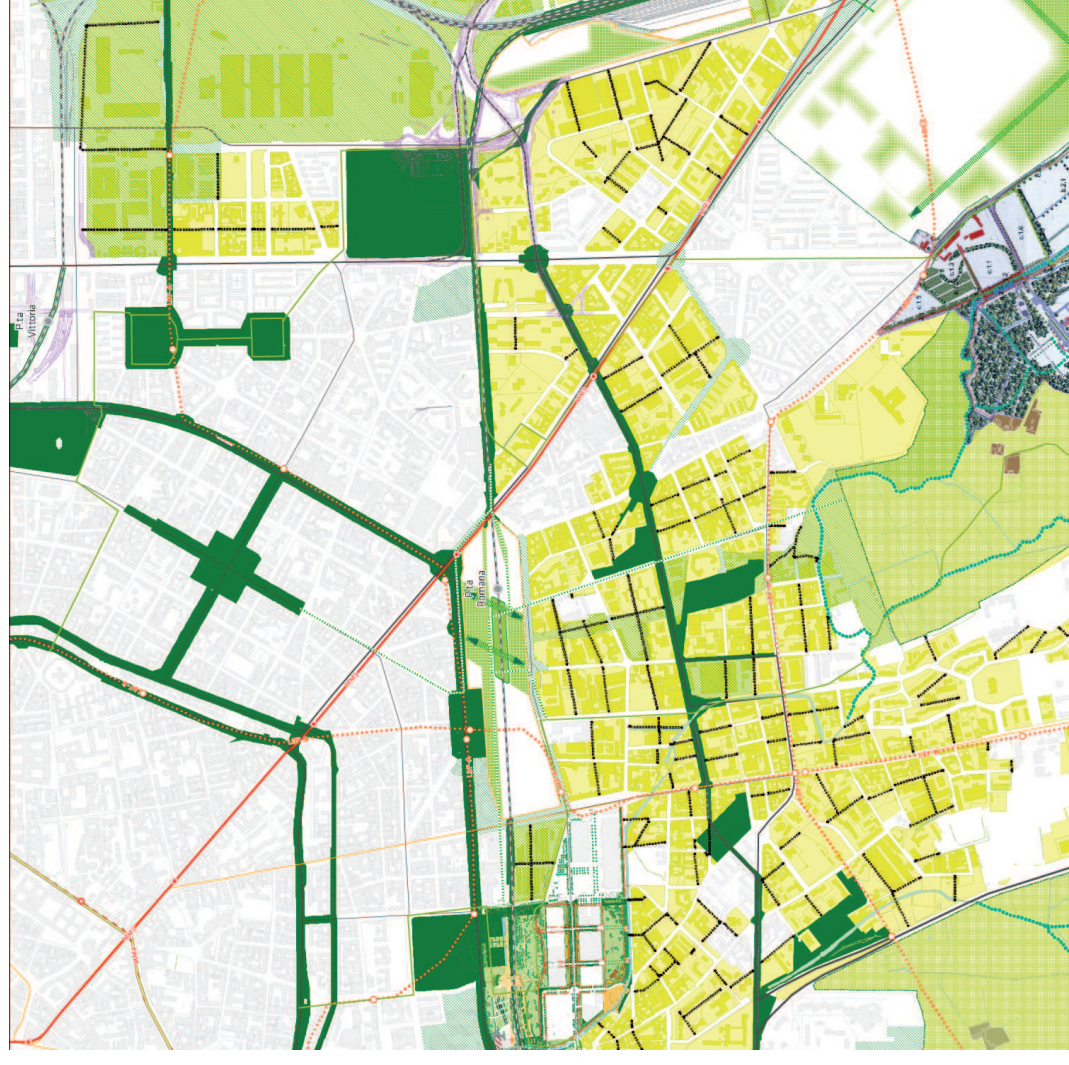









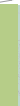






fig. 11

Piano di Governo del Territorio Documento di Piano, il progetto strategico, quadrante sud-est



Analisi area

POLARITÀ  
TRASFORMAZIONI  
scala 1:15000

- POLARITÀ' E GRANDI FUNZIONI URBANE 
- SISTEMA INFRASTRUTTURALE E DELLA MOBILITÀ'
  - ferrovia 
  - metropolitana 
  - viabilità primaria 
- SISTEMA DEL VERDE E DEI SERVIZI SPORTIVI
  - parchi urbani 
  - attrezzature per lo sport 
  - verde agricolo 
  - piste ciclabili 
  - riqualificazione verde prevista 
  - connessioni/percorsi previsti 
- AMBITI DI TRASFORMAZIONE
  - ATU 
  - ATIPG 
  - ATP 
  - epicentri 

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
 relatore: Fabrizio Schiaffonati  
 laureanda: Anthoula Konsta  
 a.a. 2009-2010



Un'ipotesi di sviluppo  
per lo scalo di  
Porta Romana



#### 4.1 Criticità, potenzialità e opportunità

Nella storia delle trasformazioni urbane dell'area dello scalo di Porta Romana, il tessuto di questa parte di città è stato condizionato dal fatto di essere intercluso tra due importanti assi storici radiali, corso Lodi e viale Ripamonti e dalla presenza di barriere rappresentate sia dalla cinta delle mura spagnole nel passato, che dalla successiva cintura della ferrovia e dello scalo.

Lo sviluppo della zona ha confermato questa contraddizione, generando una forte frammentarietà morfologica ed edilizia nonché funzionale e sociale capace di caratterizzare l'intera area. L'edificazione, soprattutto verso sud, risulta infatti molto disomogenea, priva di elementi di qualità.

Nonostante quest'aspetto di discontinuità e di mancanza di unitarietà nell'ambito, è presente un numero elevato di servizi urbani, sia esistenti che già programmati, all'interno del Piano di Governo del Territorio. La fermata della metropolitana Lodi-TIBB e dalla stazione ferroviaria Milano-Porta Romana, garantiscono un elevato grado di accessibilità all'area, che si caratterizza soprattutto per la presenza di poli attrattivi e di sviluppo, quali: il complesso universitario della Bocconi e il suo futuro ampliamento, il Parco Ravizza con la scuola d'arte drammatica al bordo, i nuovi quartieri residenziali sorti dalla trasformazione delle aree industriali dell'OM e della TIBB e il recupero del complesso di via Pietrasanta con l'inserimento di nuove funzioni.

All'interno di questo contesto, gli ambiti produttivi dismessi e lo stesso scalo di Porta Romana, costituiscono una grande opportunità di sviluppo per la città, completando e valorizzando le sue risorse e le iniziative di riqualificazione già attuate, in un'area centrale e di importanza strategica.

D'altro canto invece, bisogna considerare che questa sua posizione pri-

vilegiata, possa comportare un elevato rischio di speculazione e conseguenti alte volumetrie e densità. È necessario quindi, che l'amministrazione abbia la capacità di gestire le trasformazioni in corso e salvaguardare l'interesse pubblico cittadino.

#### 4.2 Riferimenti progettuali

##### 4.2.1 Il parco come elemento di riqualificazione

In un arco temporale che va dagli anni Ottanta ad oggi, le esperienze di parco urbano documentano come questa tipologia del verde si sia sempre più affermata nel suo valore di spazio pubblico. La ristrutturazione delle aree periferiche prive di identità e qualità delle grandi città europee come Parigi, Berlino, Barcellona e il loro adeguamento alle nuove esigenze della società civile, passa attraverso il recupero dei vuoti urbani e il ripensamento del ruolo del parco come elemento di centralità e di ridisegno della città periferica.

Una matrice comune agli interventi è quella data dall'interpretazione dei vuoti urbani come elementi ordinatori della struttura portante del territorio urbanizzato. Il parco viene utilizzato per proporre una nuova idea dello spazio pubblico e della centralità dei sistemi urbani marginali.

La creazione di "piazze" verdi in quartieri anonimi e privi di forma, la riconversione di cave dismesse ed edifici industriali ormai obsoleti e inglobati nelle frange urbane, trasformati in spazi pubblici di quartiere dotati di servizi essenziali, il recupero di linee ferroviarie dismesse e vuoti urbani, la ricongiunzione della città con le aree agricole o con i litorali marittimi e fluviali, sono fra le azioni promosse attraverso le iniziative di inserimento di un "parco urbano". Con questo strumento le grandi città europee decidono di rivitalizzare i loro tessuti più degradati restituendo loro forma e identità, dotandoli di attrezzature e servizi e affrontando il delicato tema del recupero e del rinnovo urbano in una visione ecologica e sostenibi-

le.

Anche per l' Ambito di Trasformazione Urbana di Porta Romana, è necessario che il progetto accolga l'idea del parco urbano come elemento qualificante di una strategia che non solo mette al centro il verde e la qualità ambientale urbana ma diventa anche occasione per dotare la città di servizi e spazi pubblici.

#### 4.2.2 Casi studio europei

Gli esempi che vengono analizzati in seguito, provengono da tre paesi, Francia, Germania e Spagna e sono stati scelti, sia per la somiglianza del loro contesto a quello milanese, che per il loro successo come casi di recupero urbano.

Il processo di trasformazione che ha interessato la capitale francese a partire dagli anni Ottanta, ha trovato il suo principale stato di possibilità nella presenza di un grande numero di aree dismesse all'interno del perimetro comunale. Quasi tutti i nuovi progetti sono stati realizzati su spazi riconquistati: vie ferrate, stazioni merci, depositi e impianti industriali hanno cambiato le loro funzioni e la loro immagine per ricucire le parte disarticolate della città.

Molti di questi casi di trasformazione sono inseriti nelle ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) veri e propri programmi di rinnovo urbano che prevedono l'inserimento, oltre al parco, di nuovi funzioni e residenze (Parc André Citroën e Parc de Bercy a Parigi, Parc des Bordes de eine a Nanterre).

Gran parte di queste operazioni di riconversione, fanno parte del principale programma di coordinamento Il Plan Programme dell'Est de Paris, un piano strategico di riqualificazione dell'intero settore est della città, come i casi del Parc de la Vilette e della Promenade Plateée.

In Germania, a Berlino, sotto il nome di Berlino Verde si colloca un'ampia strategia di rinaturalizzazione di ampie parti della città attraverso la

realizzazione di parchi e aree verdi nelle aree dismesse, come nel caso di Natur – Park Südgelände che rinverdisce un ex area ferroviaria o del Mauerpark e dell'Invalidenpark che si posizionano nei luoghi un tempo occupati dal Muro, inserendovi tutta una serie di attrezzature urbane, intervallate da parchi e aree verdi che ricollegano i quartieri precedentemente separati.

In Spagna, i parchi urbani sono collocati all'interno di ampie strategie di riqualificazione, ma anche ad eventi che vengono utilizzati come strumenti di rilancio dell'immagine della città. Nel 1978, in seguito all'aprovazione della nuova Costituzione democratica e alla riforma delle autonomie locali, le amministrazioni pubbliche barcellonesi (Generalitat de Catalunya e Ayuntamiento de Barcelona) inaugurano un periodo di intensa attività progettuale, orientata soprattutto alla realizzazione di interventi di riqualificazione di aree degradate e di completamento urbano per dotare la città di quegli spazi pubblici a lungo trascurati durante gli anni della espansione urbana.

Rientrano nel programma di rinnovamento urbano della città di questo periodo le realizzazioni dei parchi: Crueta del Coll (1981), Juan Miró (1982), Espanya Industrial (1984) e del Clot (1985), che mostrano una metodologia progettuale basata sulla compartecipazione di architettura, paesaggismo, scultura e arredo urbano, affidando la riqualificazione dei luoghi dei luoghi al concorso di tutte le arti applicate.

Questo programma di rinnovamento urbano riceve particolare impulso, verso la fine degli anni Ottanta, dall'appuntamento con i giochi olimpici del 1992. L' Ayuntamiento de Barcelona, con il coordinamento di Oriol Bohigas, promuove in questa occasione numerosi interventi urbanistici, architettonici e infrastrutturali miranti a conferire un nuovo volto alla città esistente, pianificandone le aree di nuova centralità. Oltre alla realizzazione del Villaggio Olimpico e alla installazione delle strutture sportive sulla collina dei Montjuic, si provvede alla riorganizzazione del sistema ferro-

viario riutilizzando i tratti dismessi (Parco della Estacion Norte, 1988), e alla riqualificazione della zona del vecchio porto con il recupero di spazi inutilizzati nelle quali inserire interventi qualificanti come il Jardí Botànic. Gli interventi più recenti sfruttano il rilancio offerto da un altro evento: il Forum 2004. Il progetto del Forum Universal de las Culturas, organizzato dall'UNESCO nel 1997 per dibattere sui temi di maggiore interesse internazionale, è un'iniziativa del governo spagnolo e dell'Ayuntamiento de Barcelona, per dare nuovo impulso alla cultura architettonica della città che aspira a diventare essa stessa modello dei principi promossi dal Forum 2004. Il programma degli interventi include così, tutta una serie di iniziative di riqualificazione della città, all'interno delle quali il parco rappresenta il primo passo di una strategia che mira a restituire ai quartieri più svantaggiati luoghi naturalistici di sosta e socializzazione. È il caso dei Parchi di Mariona e della Solidaridad, e Central Nou Barris (1997). Utilizzano invece piani creati ad hoc il Parco Agrario del Baix Llobregat (1992) con il Pla Especial de Gestió i Desenvolupament, e il Parc del Litoral (1986), inserito nel piano di riqualificazione di Marina – Besòs, che interessa tutto il corso del fiume in ambito urbano, con l'obiettivo di aumentare il numero di zone naturalistiche mettendole in relazione con quelle residenziali e di utilizzare la posizione in riva al mare per promuovere usi legati allo svago e alla ricreazione.



# PARC DE BERCY

Francia

Parigi

Progetto: 1987, Intervento: 1993 - 1997

51 h

Parco urbano con giardini tematici

Concorso pubblico

Jean Pierre Buffi (architetto), M. Fer-  
rand, J.P. Feugas, Bernard Huet, B. Le-  
roy, I. Le Casine (paesaggisti)

ZAC (Zones d'Aménagement Con-  
ceté Bercy)

Il sito è caratterizzato da una trama  
viaria perpendicolare alla Senna e da  
un importante strato vegetale. La su-  
perficie viene rappresentata dai ter-  
reni di proprietà municipale, occupata  
dai magazzini viti - vinicoli.

Con il parco si intende recuperare e ri-  
qualificare una parte del tessuto della  
città di Parigi, dopo un lungo periodo  
di abbandono e di degrado, all'inter-  
no di una strategia ben più ampia,  
che mirava alla rigenerazione dell'in-

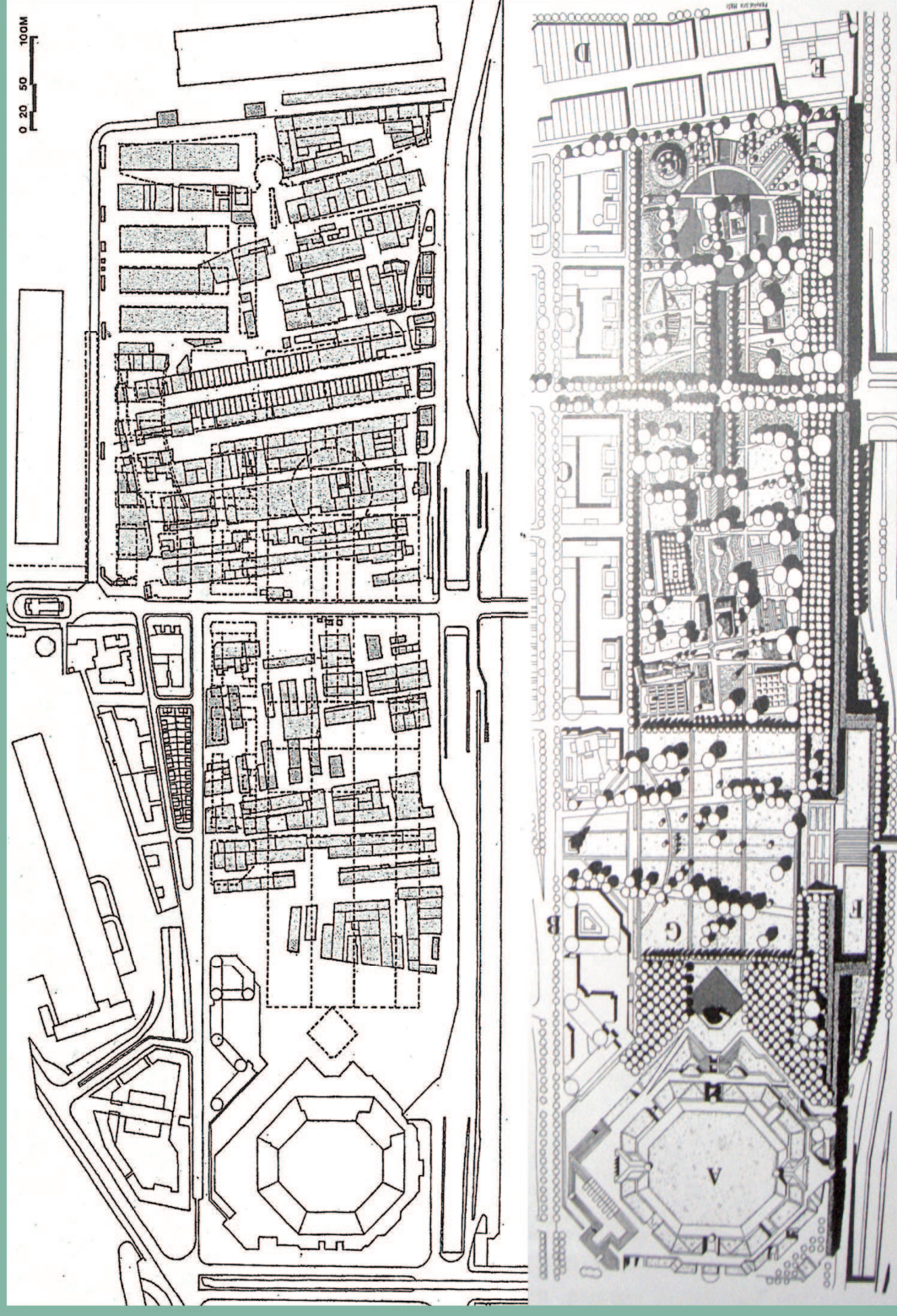
tero settore del sud est parigino, stori-  
camente sede delle maggiori attività  
produttive di tutta la città.

Il disegno parte dalla conformazione  
delle grandi infrastrutture che circon-  
dano l'area di intervento e non consi-  
dera il carattere microurbano e forte-  
mente frammentario del quartiere dei  
vini. La fascia di isolati rettangolari che  
delimita il parco nel suo lato settentrio-  
nale, costituisce una situazione urbana  
particolare: edifici chiusi ai tre lati, con  
il fronte aperto verso il parco, disconti-  
nuo ed individuato da un alternarsi di  
pieni e di vuoti.

Il programma dell'aménagement  
comprende la creazione di un grande  
parco urbano (12,5 h) che si affaccia  
sulla Senna, la realizzazione di un com-  
plesso di abitazioni (133.000 mq) con  
le rispettive attrezzature e la creazione  
di un nuovo quartiere di uffici (132.000  
mq) e commercio (92.000 mq) a vo-  
cazione vinicola e agro-alimentare.

fig. 12

Parc de Bercy, planimetria genera-  
le precedente all'intervento e dopo





# PARC CITROËN- CÉVENNES

paese

Francia

città

Parigi

data

Progetto: 1992

estensione

13 h

tipologia

Parco urbano

procedura

Concorso pubblico

progettisti

Disegno urbano APUR, progetto del parco: J. P. Viguier, J. F. Jodry, P. Berger, G. Clement.

strumenti urbanistici

ZAC (Zones d'Aménagement Concerté Citroën-Cevennes)

contesto di localizzazione

Nell'area precedentemente occupata dagli stabilimenti dell'azienda automobilistica Citroën, il comune di Parigi diede inizio nel 1986 alla realizzazione di uno dei più vasti parchi pubblici cittadini.

obiettivo del progetto

Il programma della ZAC prevede la costruzione di un nuovo quartiere attorno ad un parco, che rientra nel sistema dei grandi parchi cittadini, la realizzazione di una serie di attrezzature tra cui un grande ospedale.

struttura formale

L'organizzazione dei volumi edificati si differenzia a seconda se questi sorgono ai lati del parco o lungo gli assi viari. Ai lati del parco, per evitare che lo spazio pubblico resti isolato dal quartiere circostante e per assicurare la massima trasparenza visuale, si prospetta un trattamento frammentato dell'edificato e l'impianto di immobili di tre o quattro piani. Al contrario lungo gli assi viari ed in particolare lungo rue Ballard e rue St. Charles, si opta per un tessuto urbano continuo formato da edifici alti dai cinque ai sette piani.



fig. 13

Parc Citroën-Cévennes, foto dall'alto



# PARC DE LA CIUTADELLA

paese  
Spagna  
città  
Barcellona  
data  
Progetto: 1992-94, realizzazione: 1994 - 1996  
estensione  
50 h ca.  
tipologia  
Parco urbano  
progettisti  
Enric Battle & Joan Roig Arquitectes (Masterplan), M. Courajoud (Paesagista)  
contesto di localizzazione  
Il sito dello Zoo di Barcellona  
obiettivo del progetto  
La delocalizzazione dell'attuale zoo e l'eliminazione del tracciato ferroviario tra la Estació de França e il fronte marittimo, cercando di risolvere le storicamente discontinue relazioni con il centro e di estendere il parco in tutte le nuove superfici fino a stabilire un adeguato collegamento con le spiagge.  
struttura funzionale  
L'intervento prevede la crescita del polo universitario della Pompeu Fabra (nuovi edifici amministrativi e Centro de Investigació Biomèdica de Barcelona), l'ampliamento del Parlamento della Catalunya, la razionalizzazione



fig. 14

Parc de la Ciutadella, fotopiano



# P A R C N O U B A R R I S C E N T R A L

paese  
Spagna  
città

Barcellona

data

1997-99, (prima fase), 2001-03, (completamento)  
estensione  
17,7 h

tipologia  
Parco urbano

progettisti

Andreu Arriola e Carmen Fiol  
contesto di localizzazione

Caratterizzato dalla presenza del fabbricato neoclassico dell'Ospedale per le malattie mentali (Hospital de la Santa Creu i Sant Pau di Léon Jausseily, 1905) e dall'edificio dell'acquedotto municipale (XIX secolo), ormai dismessi. In una piccola porzione dell'Ospedale si è insediata la sede municipale locale e, poco distante, si è costruito il "Forum tecnologico".

obiettivo del progetto

Il quartiere aveva bisogno di un progetto che tenesse insieme queste ingombranti "preesistenze storiche" e collegasse tutte le parti di un'area così vasta e disomogenea.

struttura formale

I progettisti, dichiarano che l'ispirazione per il progetto la ebbero da alcuni

dipinti di Pablo Picasso. La risposta progettuale è un luogo-parco centrale che crea le "rampe", connette le strade interne e i cortili tra di loro e crea nuovi passaggi trasversali. Ciò che maggiormente colpisce del progetto è la grande varietà di luoghi presenti, ognuno con caratteristiche diverse.

struttura funzionale

Alloggi, appartamenti in affitto per i giovani, appartamenti in residence per anziani, una struttura dedicata principalmente ai giovani in n'Ensenya Ca casale ristrutturato, 2.467 posti auto sotterranei sotto lo spazio pubblico, sede municipale locale, la Biblioteca di Nou Barris e il Forum tecnologico.

fig. 15

Parc Nou Barris Central, fotopiano





ni, commercio e campi sportivi.

paese  
Germania

città  
Berlino, sud-est

data  
Progetto: 1996, Intervento: 1996 - 2005

estensione  
465 h

tipologia  
Parco della scienza e dell'industria

progettisti  
Machleidt & Partner (architetti), Gabriele G. Kiefer (Paesaggista)

contesto di localizzazione  
Area dismessa e sede del primo aeroporto tedesco per aerei a motore

obiettivo del progetto  
Si cerca una soluzione ove sia possibile abitare, lavorare, riposarsi in "parti uguali". Il campo d'aviazione assume così la funzione di una cosa di relax vicina agli insediamenti abitativi.

struttura formale  
La planimetria del sito si adatta al precedente disegno dell'aeroporto, mentre l'edificato si costruisce con delle corti chiuse su tre lati, che da una parte, verso le strade, creano un fronte continuo e dall'altra, si aprono verso l'area verde centrale.

struttura funzionale  
Centri per la ricerca scientifica, insediamento residenziale di 1200 abitazio-

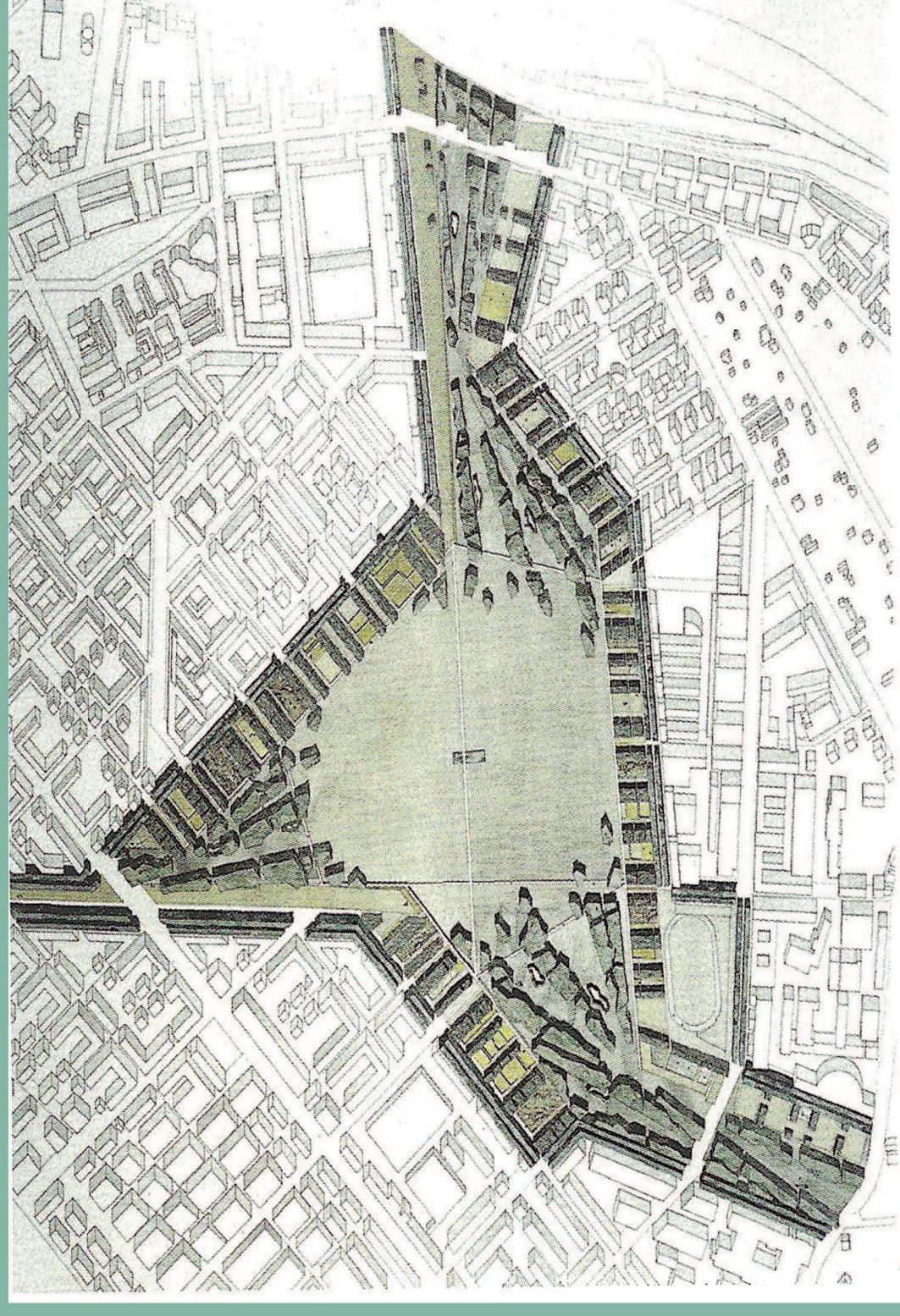


fig. 16

Johanisthal, planimetria generale



### 4.3 Simulazioni per la definizione del masterplan

Dall'analisi dell'area dello scalo di Porta Romana, la prima problematica che il progetto di riqualificazione deve affrontare è l'eliminazione della barriera formata dalla presenza della ferrovia, con la conseguente connessione delle parti separate della città, attraverso la creazione di un parco urbano, quale elemento strutturante che pone al centro il tema dello spazio pubblico e della qualità urbana.

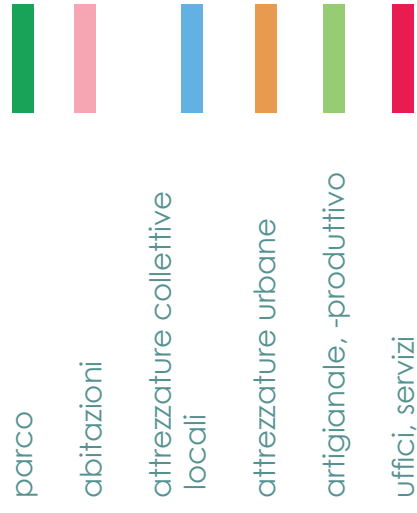
Il secondo obiettivo del progetto è quello di valorizzare e confermare l'importanza dei due assi storici, via Ripamonti e corso Lodi, tramite la localizzazione di funzioni pubbliche che utilizzano le risorse dell'area potenziandone la presenza. Lungo via Ripamonti, in un'area che è prossima al polo universitario si potranno posizionare servizi legati alla formazione, mentre verso corso Lodi, si integreranno alle funzioni della stazione ferroviaria e quella della metropolitana, attività terziarie, commerciali e di servizio.

Un'altra delle priorità della proposta è quello di non limitare il suo carattere qualificante all'interno del perimetro di un'area circoscritta, quella dello scalo, ma cercare di creare un nuovo sistema di relazioni con il Parco Agricolo Sud, che prevede, anche in vista dell'EXPO 2015, funzioni di ricerca agroalimentare e riutilizzo delle cascine della zona. Per quanto riguarda il problema della barriera creata dalla cintura ferroviaria, si possono elaborare tre diverse scenari:

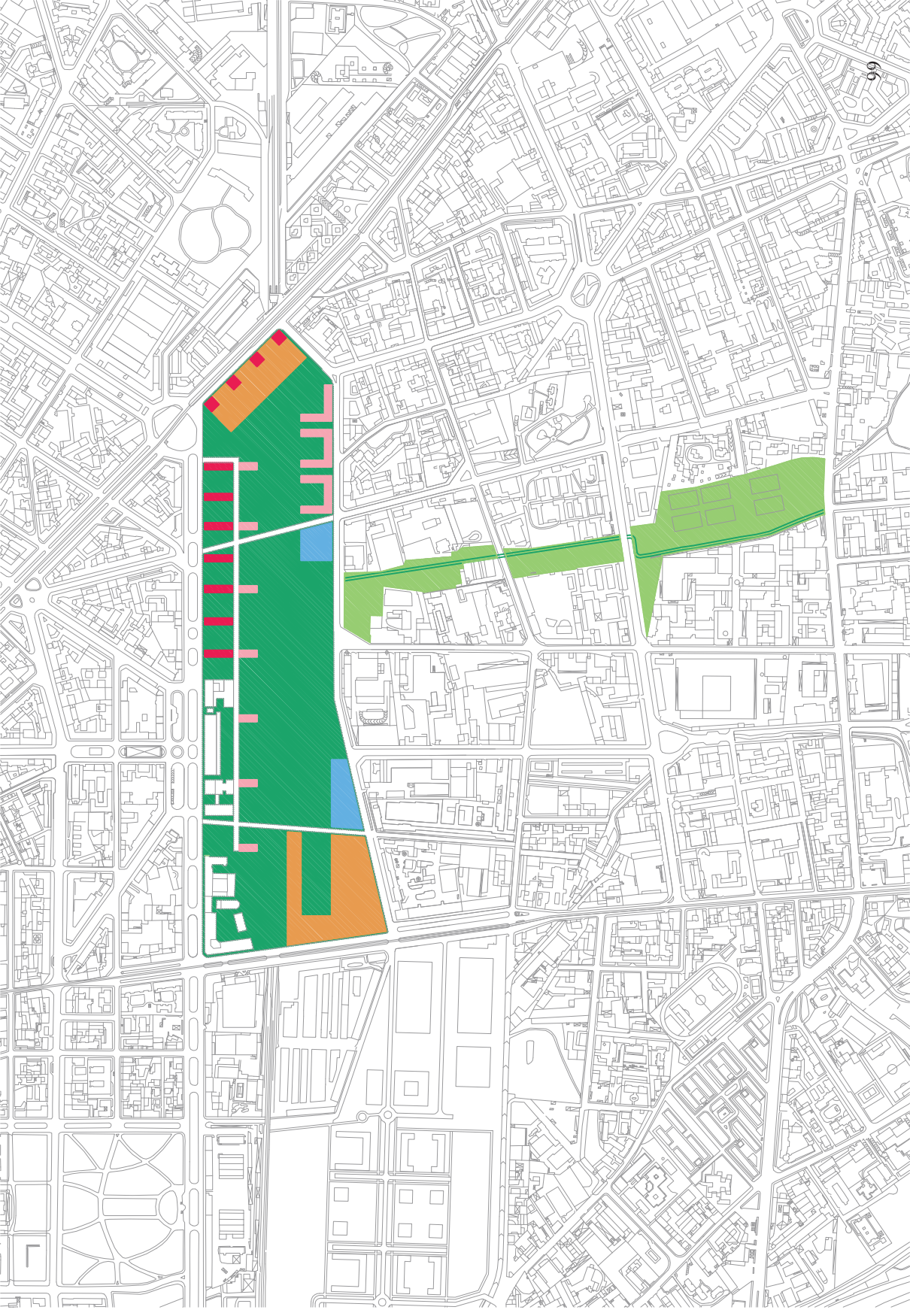
1. Interramento della ferrovia lungo tutto il tratto che attraversa l'ambito dello scalo. Siccome, questa soluzione significherebbe il coinvolgimento di un tratto della cintura ferroviaria molto più lungo, ipotesi che potrebbe essere sviluppata all'interno di un progetto che riguardi tutta la città, non è compatibile e realistica per una attuazione nel breve-medio periodo.
2. Interventi di protezione o di mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria e creazione di alcuni passaggi sotterranei o in quota, che permettono l'attraversamento dell'area. Questa soluzione però, sebbe-

### Tavola 16

Ipotesi progettuale, funzioni  
scala 1:10000



Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
c.a. 2009-2010





ne meno onerosa, consentirebbe solo una permeabilità limitata.

3. Copertura dei binari lungo tutto il tratto che attraversa l'area dello scalo. Quest'alternativa potendosi applicare in modo puntuale, perciò indipendente da un più complesso intervento sul resto della cintura ferroviaria, si può considerare la più vantaggiosa e quindi fattibile perché meno costosa rispetto la prima ipotesi con un grado di permeabilità superiore rispetto la seconda.







Determinante per la qualità del parco sarà la definizione dei suoi bordi con un edificato che potrà variare, di tipo aperto o chiuso. Dalla parte di via Isonzo, la decisione è quella di proporre un tipo di edificato in linea, perpendicolare al viale, per creare un'alternanza di vuoti e pieni, in grado di generare una maggiore permeabilità, anche visiva, dalla città verso il parco. Invece, a sud, nella parte di via Lorenzini e via Brembo, si opta per un edificato a tratti continuo, chiuso, per restituire alla strada un carattere maggiormente urbano.

Per quanto riguarda le funzioni da insediare, alle estremità del sito e lungo gli assi storici, si posizioneranno i due poli di servizi urbani, mentre lungo i tratti verso nord e sud, è preferibile un mix funzionale (terziario, residenza, commerciale, servizi di quartiere), con una prevalenza di terziario sul viale Isonzo e di residenziale su via Brembo e Lorenzini.

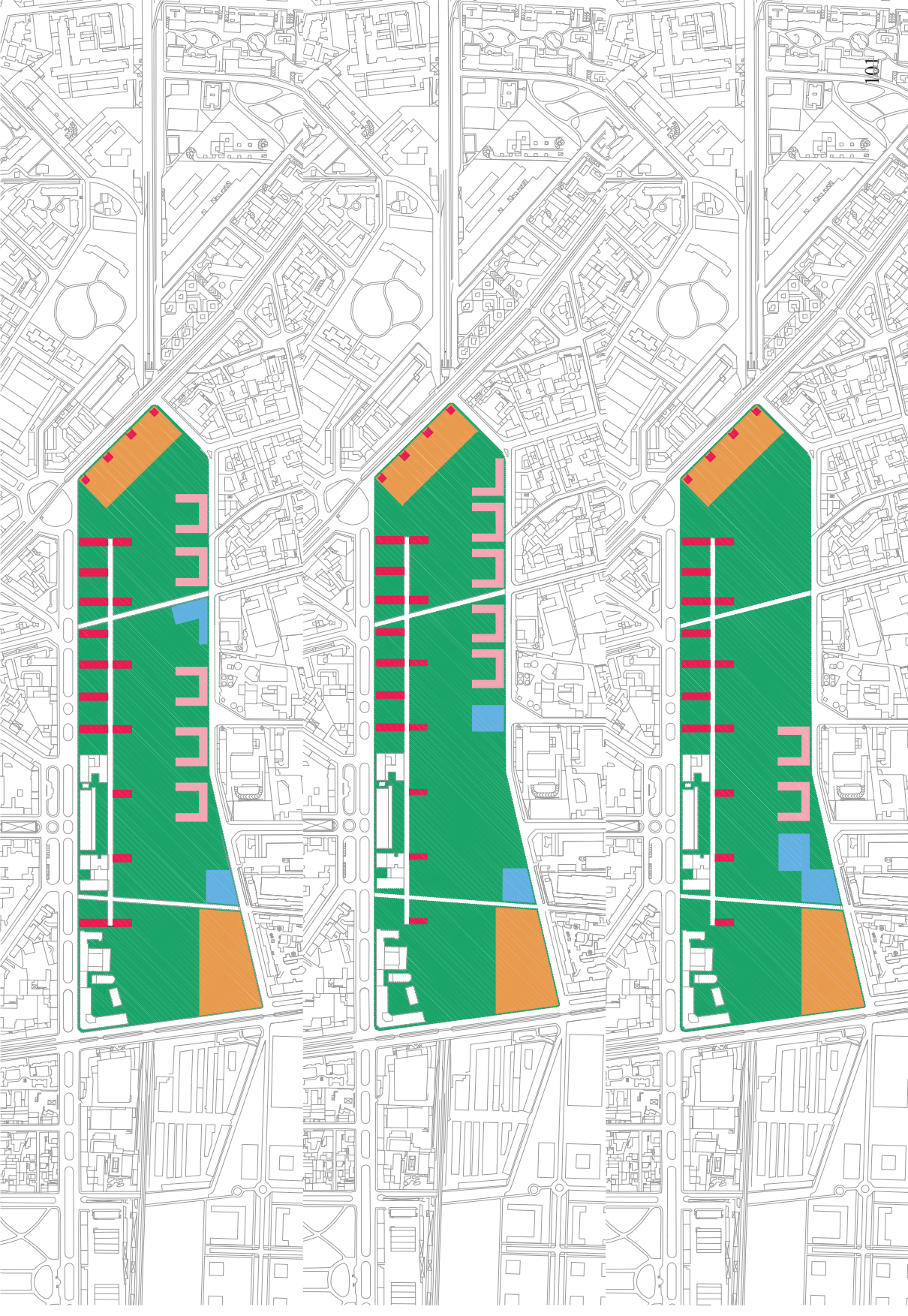
Riguardo il sistema del verde e dei parchi già esistenti, si nota dall'analisi dell'area una mancanza di un sistema unitario, di collegamento, capace di relazionarli e creare una continuità di attraversamento dal centro verso le aree più periferiche. Come previsto anche dal Piano di Governo del Territorio, la scelta è quindi quella della valorizzazione attraverso connessioni ciclopedonali e collegamenti con le piste ciclabili presenti all'interno dell'area del PRU Pompeo Leoni, con l'obiettivo di formare una rete di verde capillare, sul territorio circostante l'area dello scalo, fino al Parco Agricolo Sud.

## Tavola 17

Ipotesi progettuale, funzioni  
Tre alternative, fronte viale Isonzo  
scala 1:10000

	parco
	abitazioni
	attrezzature collettive locali
	attrezzature urbane
	artigianale, -produttivo
	uffici, servizi

Progettare la riqualificazione urbana: linee  
guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.c. 2009-2010





#### 4.4 L'attuazione dell'intervento di trasformazione

Le grandi dimensioni dell'area, le sue caratteristiche fisiche e l'aspetto di frammentarietà, fanno sì, che la riqualificazione dello scalo di Porta Romana diventi un tema complesso, col risultato di un numero elevato di variabili, come emerge dalla molteplicità di scenari e di simulazioni, presentate quali possibili risposte alternative al progetto. Quindi, è necessario che si formino delle linee guida alla progettazione, veri punti fermi, capaci di controllare e regolarizzare gli esiti progettuali. La predisposizione di linee guida per la definizione del masterplan, può essere anche una risposta da parte dell'Amministrazione Comunale per mantenere quel ruolo di regia pubblica nell'attuazione del Piano di Governo del Territorio, criticato perché lascia all'operatore privato ampi margini di libertà di scelta e di decisione per il progetto urbano.

Questo metodo di predisporre linee guida alla progettazione, che è stato seguito nei recenti concorsi, riferiti al social housing, Abitare a Milano, Abitare a Milano 2, costituisce anche il riferimento per la redazione delle linee guida per lo scalo di Porta Romana, che sono riportate nel prossimo capitolo.

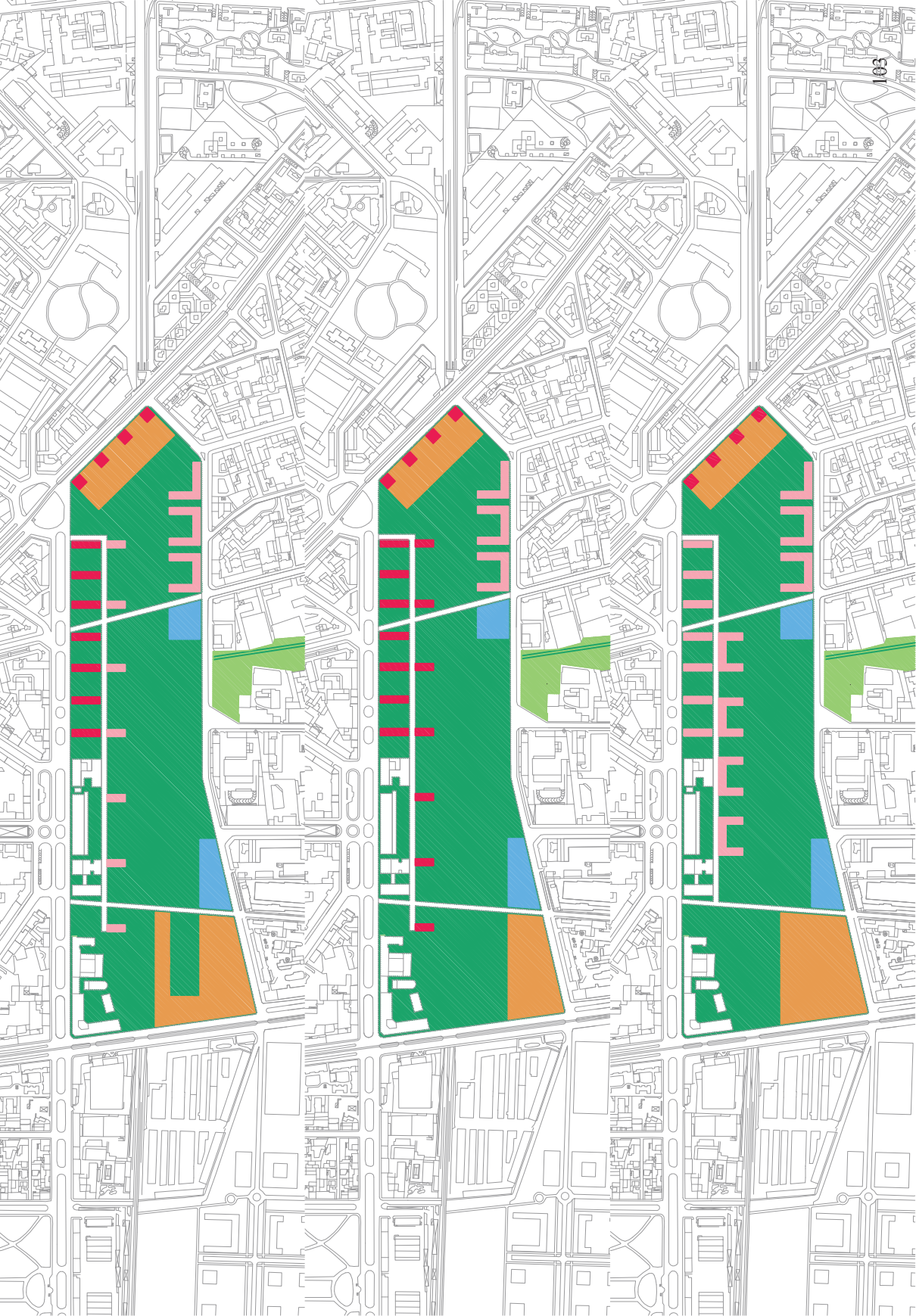
I due concorsi banditi dal Comune di Milano per rispondere all'emergenza casa con la realizzazione di otto nuovi quartieri destinati all'edilizia residenziale sociale, hanno lo scopo di garantire la qualità degli interventi. Il primo concorso, in unica fase e in forma anonima, si è concluso nel giugno 2005 ed ha interessato la progettazione di quattro nuovi quartieri (denominati via Citavecchia, via Gallarate, via Ovada, via Senigallia). Il secondo si è concluso a settembre 2005, interessando altri quattro nuovi quartieri (denominati via Appennini, via Cogne, via Giambellino, via del Ricordo). I concorsi hanno sviluppato le indicazioni del documento preliminare alla progettazione e del masterplan, appositamente redatto dall'Amministrazione Comunale con la collaborazione del Politecnico di Milano.

#### Tavola 18

Ipotesi progettuale, funzioni  
Tre alternative, fronte via Lorenzini-via  
Brengo  
scala 1:10000

- parco
- abitazioni
- attrezzature collettive  
locali
- attrezzature urbane
- artigianale, -produttivo
- uffici, servizi

Progettare la riqualificazione urbana: linee  
guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.a. 2009-2010



Le linee guida, costituenti il masterplan, oltre che a fornire informazioni sull'area del concorso, hanno lo scopo di tematizzare e di orientare l'attività di progettazione. Il masterplan è composto da i seguenti elaborati: tematizzazione, lo spazio del progetto, consistenza dell'intervento, schemi concettuali.

La tematizzazione è uno schema, in pratica un logo, accompagnato da testi che forniscono descrizioni e informazioni dell'area di concorso e del contesto, argomentando ed enunciando il tema proposto.

Lo spazio del progetto è un elaborato grafico, che indica l'area del concorso, dividendola in settori, a seconda il modo con cui il concorrente deve agire ogni volta.

La consistenza dell'intervento è un diagramma con la relativa tabella, che forniscono indicazioni sulle quantità del progetto: quelle edificabili, lo spazio aperto da progettare, le funzioni ammissibili ecc.

Infine, gli schemi concettuali sono una serie di elaborati grafici, insieme a brevi testi che illustrano l'articolazione del tema nell'area del concorso, in relazione ai vari elementi chiave dell'intervento di trasformazione e quindi dei caratteri dell'insediamento. Gli schemi concettuali forniscono informazioni progettuali relativamente:

- al principio insediativo (nuove polarità urbane, permeabilità, continuità spazio aperto, edificazione sui bordi)
- ai criteri di organizzazione interna del progetto (servizi al quartiere e alla residenza, spazio protetto)
- al tipo di relazioni che il nuovo intervento dovrà intrattenere con il contesto (continuità ciclopedonale, riqualificazione degli spazi interstiziali e nuovo sistema di relazioni con il Parco Agricolo Sud, fronte urbano viale Isonzo)

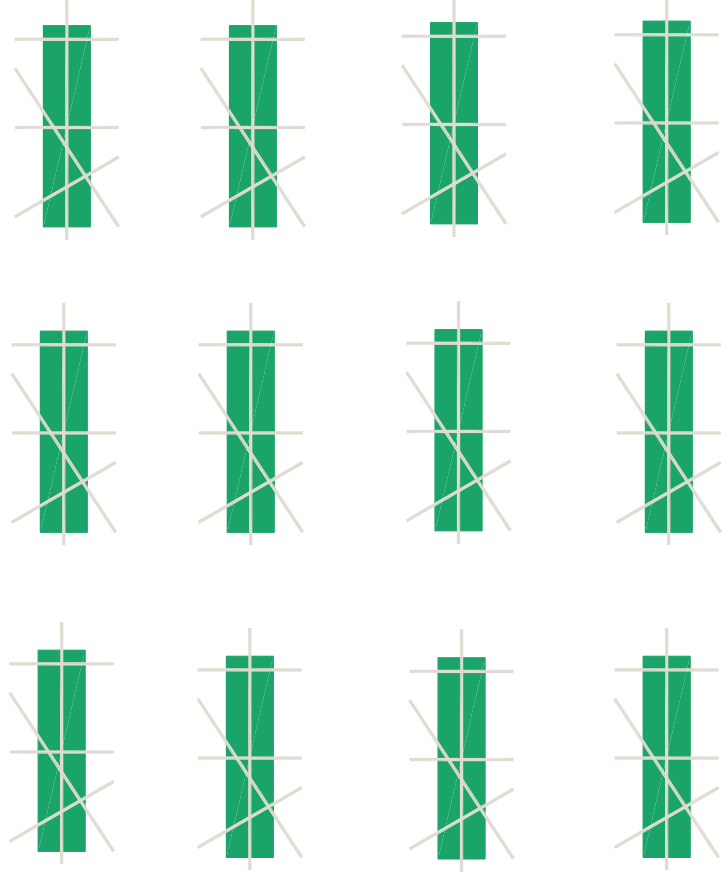
Essi stabiliscono principi irrinunciabili di progettazione. Costituiscono un criterio di verifica e valutazione dei progetti presentati al concorso.



Linee guida per  
la riqualificazio-  
ne dell'area dello  
scalo di Porta Ro-  
mana

## RESTITUIRE LO SCALO ALLA CITTÀ'

Il progetto tratta la riqualificazione di un'area dismessa come un'occasione strategica per lo sviluppo urbano, con un obiettivo duplice: da una parte, l'eliminazione della barriera formata dallo scalo ferroviario e la ricomposizione del suolo urbano e dall'altra, la localizzazione di servizi e l'innalzamento della qualità dell'ambiente urbano.





# LO SPAZIO DEL PROGETTO

L'ambito di progetto situato lungo la cintura ferroviaria sud di Milano, quantitativamente coinvolge circa 216.550 metri quadrati e si sviluppa in direzione est-ovest esternamente all'antica Porta Romana. Lo scalo è delimitato a nord dal tracciato anulare della circonvallazione "Viali delle Regioni", a sud dalle vie Lorenzini e Brembo, ad est e ad ovest dai due importanti tracciati radiali di corso Lodi e via Ripamonti.

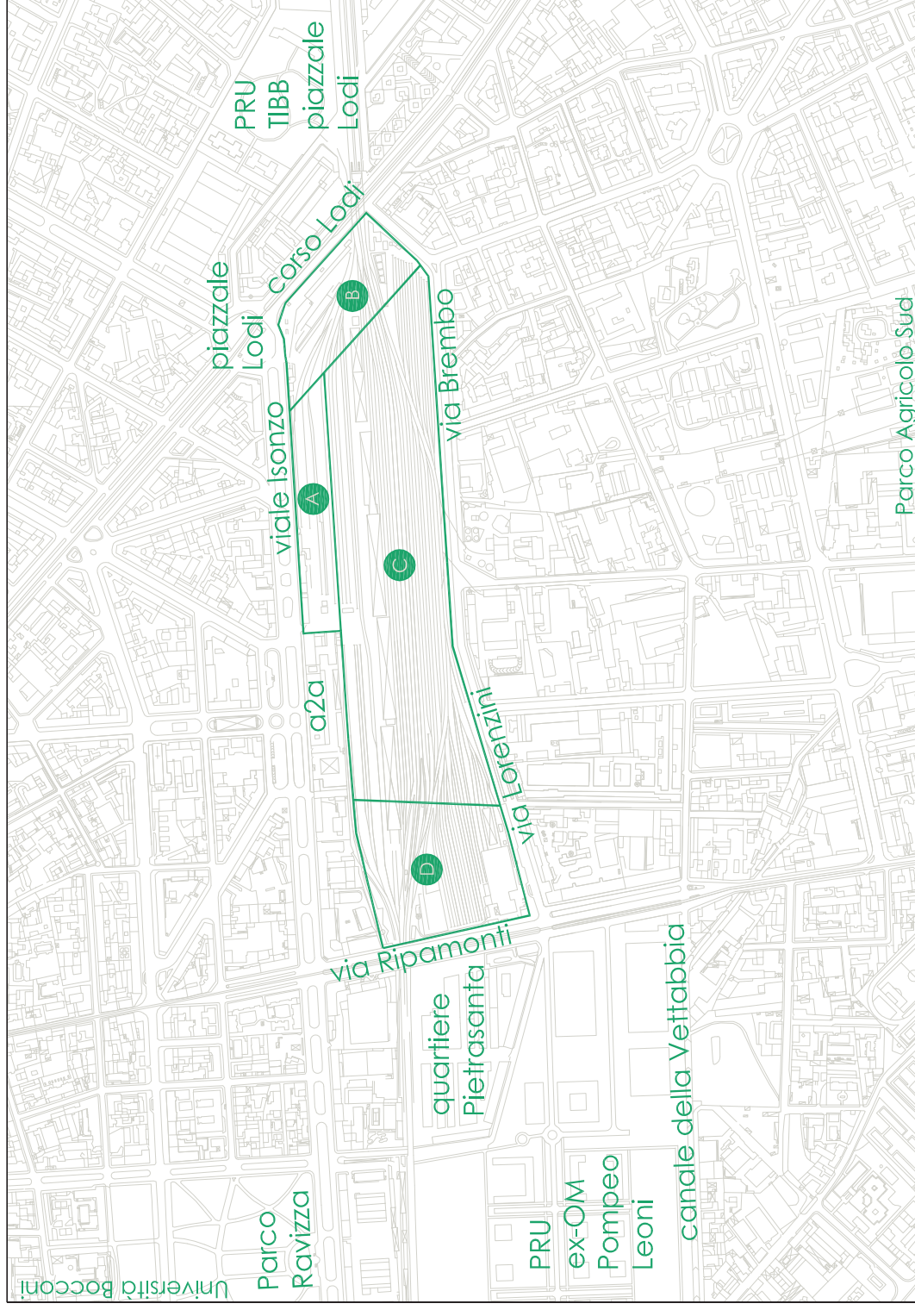
Lo sviluppo urbanistico dell'area si inserisce in un quadro di interventi che nel corso degli ultimi anni hanno profondamente trasformato la zona. Il sistema dei trasporti pubblici, la fermata della metropolitana Lodi TIBB e dalla stazione ferroviaria Milano-Porta Romana, garantiscono un elevato grado di accessibilità all'area.

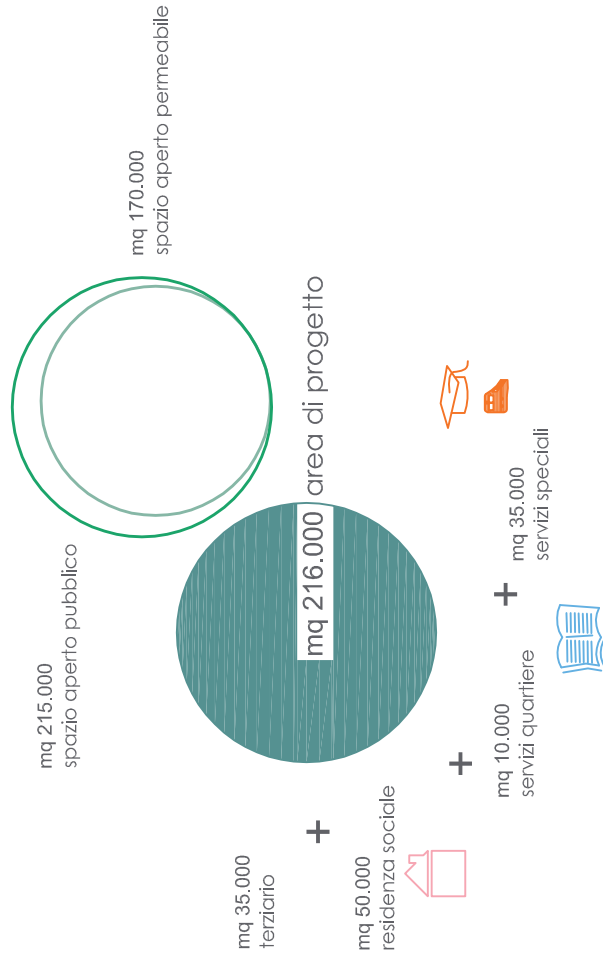
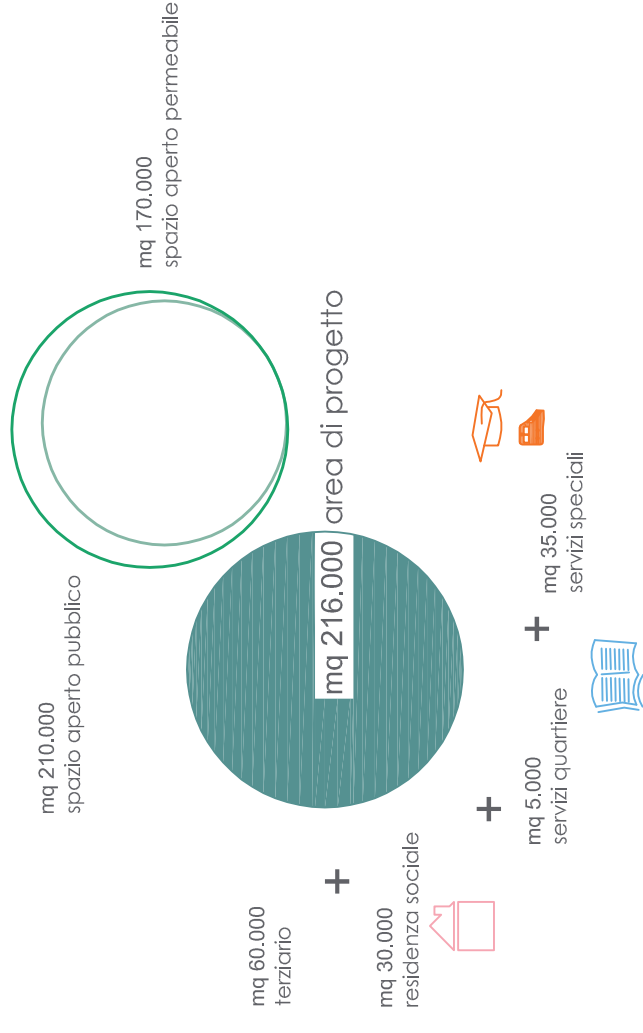
L'ambito è caratterizzato dalla presenza di poli attrattivi e di sviluppo, quali: il complesso universitario della Bocconi e il suo futuro ampliamento, il Parco Ravizza con la scuola d'arte drammatica al bordo, i nuovi quartieri residenziali sorti dalla trasformazione delle aree industriali dell'OM e della TIBB e il recupero del complesso di via Pietrasanta con l'inserimento di nuove funzioni.

L'area di concorso è così suddivisa:

- A. Area di concentrazione degli edifici, destinati a residenza e terziario
- B. Area destinata ai servizi legati alla ricerca e alla formazione
- C. Area esclusivamente destinata al progetto dello spazio aperto
- D. Area destinata ai servizi legati alla nuova stazione ferroviaria

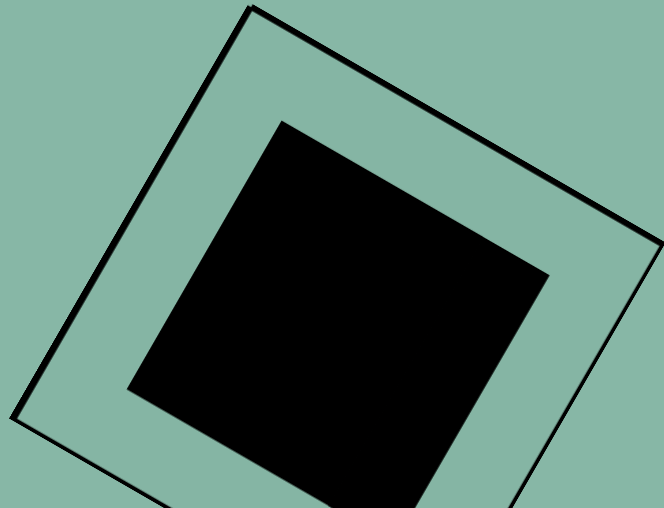
Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
 relatore: Fabrizio Schiaffonati  
 laureanda: Anthoula Konsta  
 a.a. 2009-2010





Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
 relatore: Fabrizio Schiaffonati  
 laureanda: Anthoula Konsta  
 a.a. 2009-2010

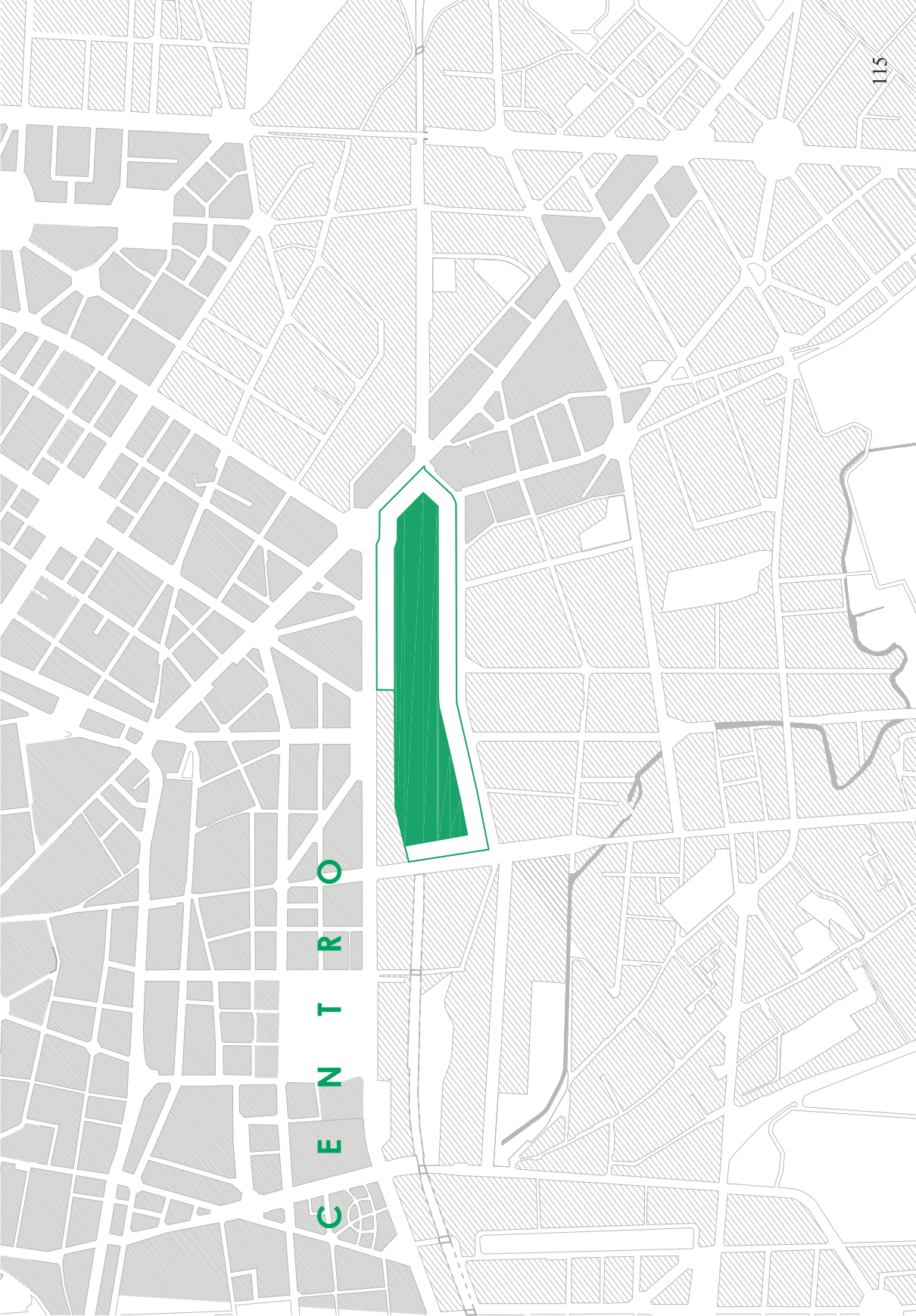




M E T T E R E I L V E R D E A L

Realizzazione di un nuovo parco urbano come nuovo spazio pubblico adatto all'esigenze della vita urbana contemporanea, dove il tema del recupero e del rinnovo urbano, viene affrontato in una visione ecologica e sostenibile.

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.a. 2009-2010



C E N T R O

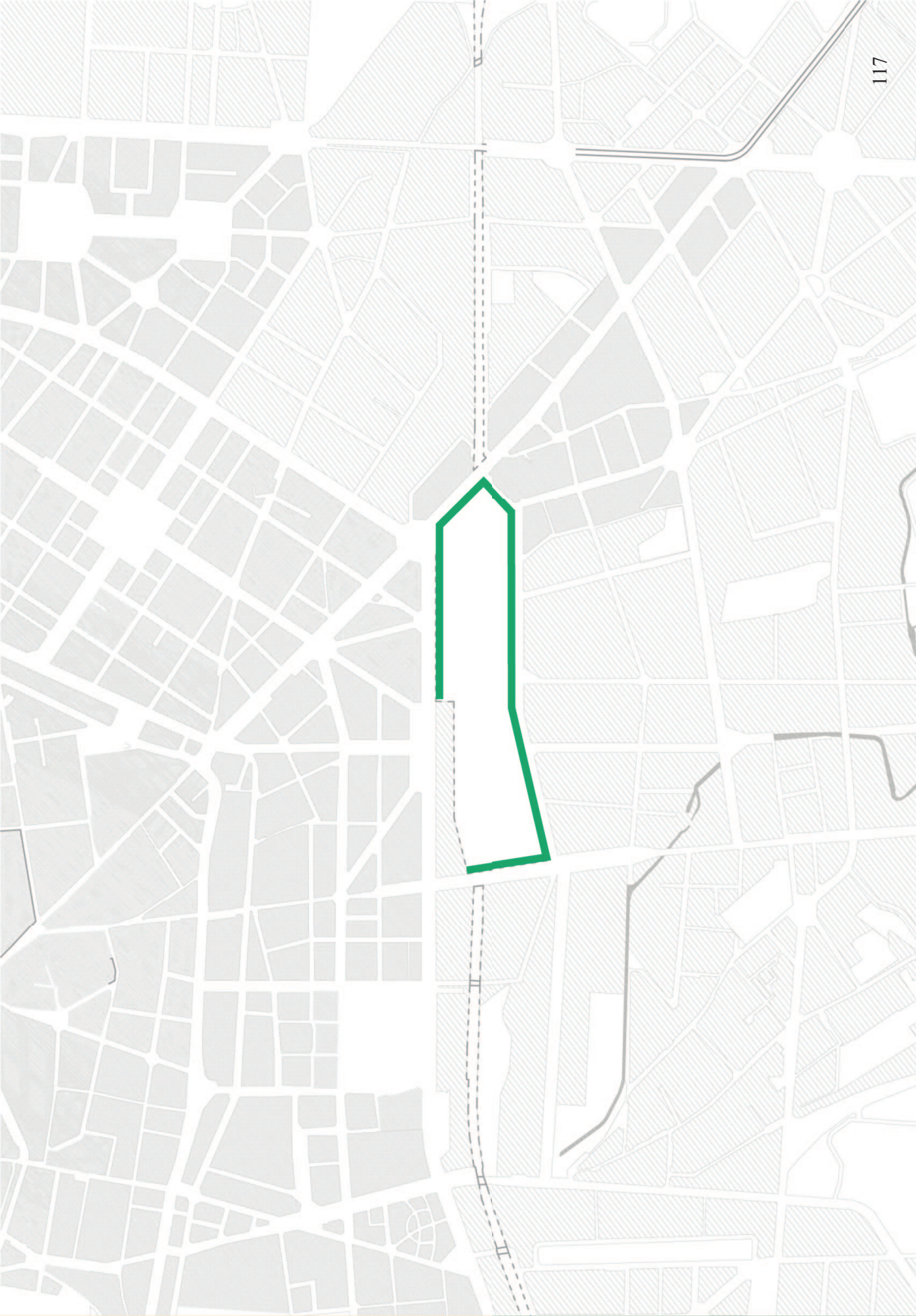




## E D I F I C A Z I O N E S U I B O R D I

Determinante per la qualità del parco sarà la definizione dei suoi bordi con un edificato che varia, di tipo aperto o chiuso, in grado di generare un disegno unitario che legge i tessuti urbani.

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.a. 2009-2010



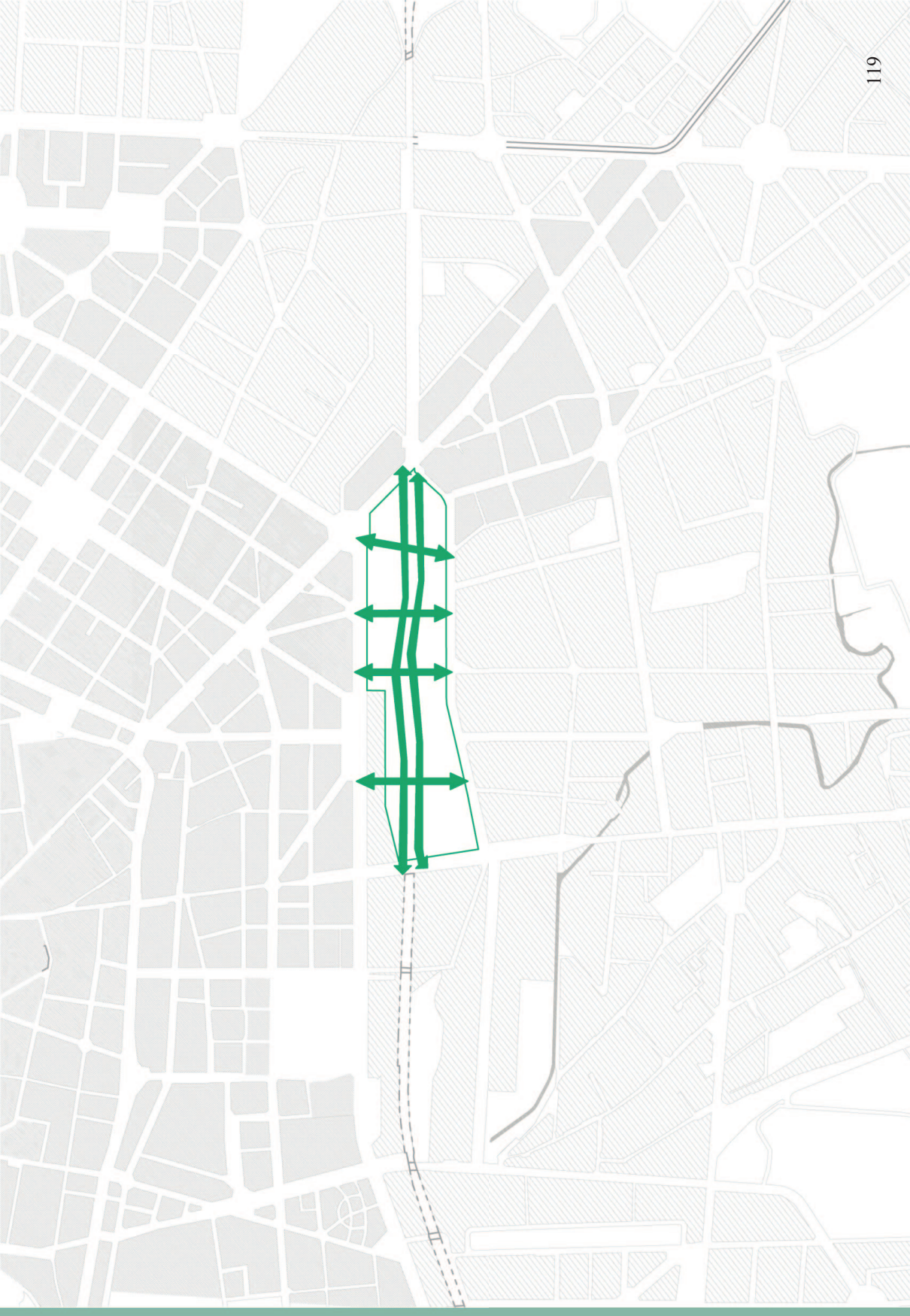




## PERMEABILITA' CONTINUITA' SPAZIO APERTO

Eliminazione della barriera formata dallo scalo ferroviario e ricomposizione del suolo urbano tramite la realizzazione di un parco urbano unitario di forma compatta. In questo modo, si riesce a rendere fruibile l'area allo stesso modo, da entrambi i versanti e connettere dei tessuti posti a nord e a sud.

Progettare la riqualificazione urbana: linee guida per lo scalo di Porta Romana a Milano  
relatore: Fabrizio Schiaffonati  
laureanda: Anthoula Konsta  
a.a. 2009-2010





## N U O V E P O L A R I T A' U R B A N E

Inserimento di funzioni di carattere urbano lungo via Ripamonti, che danno impulso al ruolo di formazione, legate all'università e la realizzazione di una nuova polarità in corso Lodi, in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria integrata alla stazione MM3, con funzioni terziarie, commerciali e di servizio. Inoltre, la localizzazione dei due poli di attività attrattive e strategiche contribuisce alla valorizzazione dei due assi storici di via Ripamonti e corso Lodi.

Bocconi

scuola drammatica

formazione

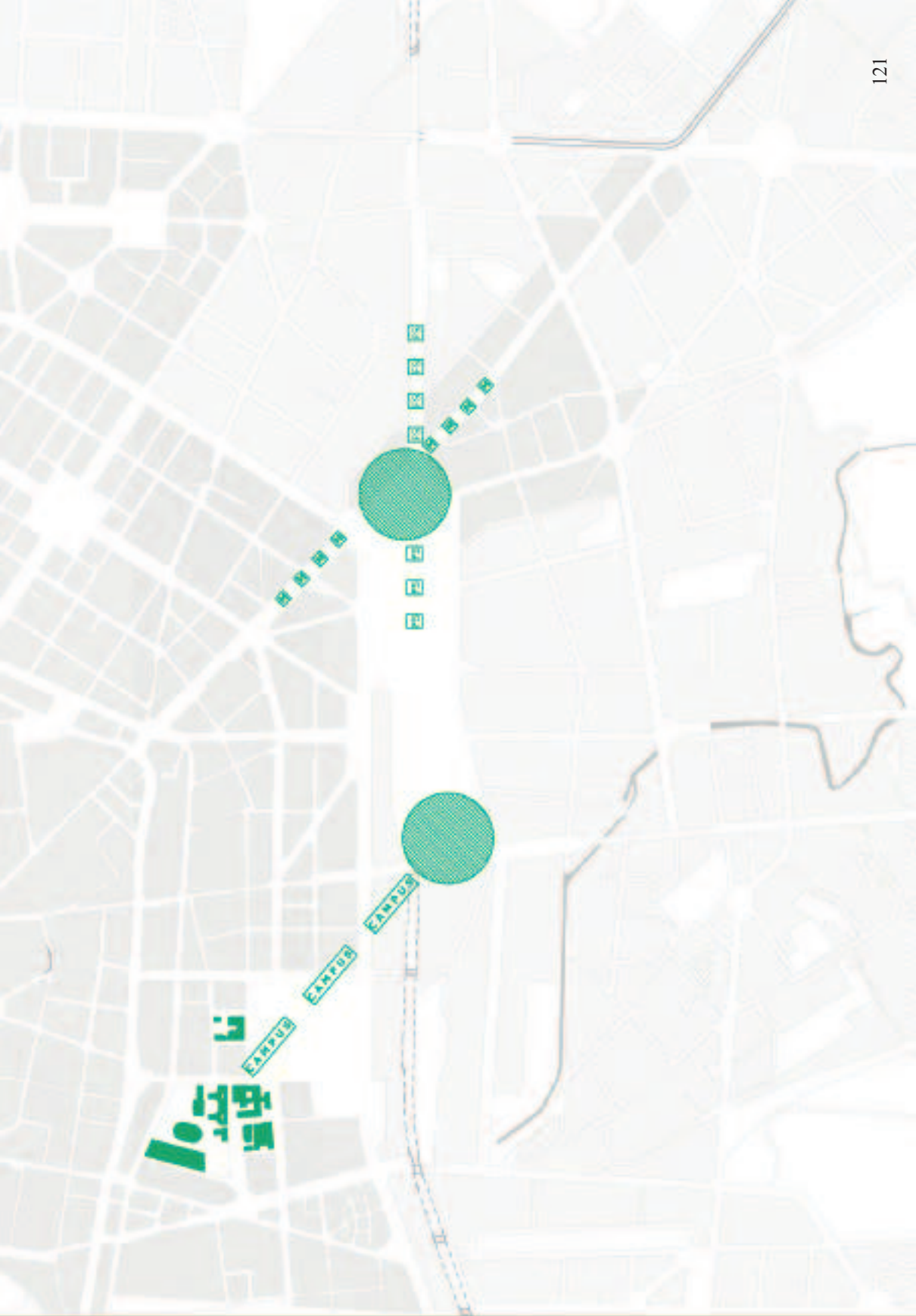
ricerca

FS

c a m p u s

comunicazione

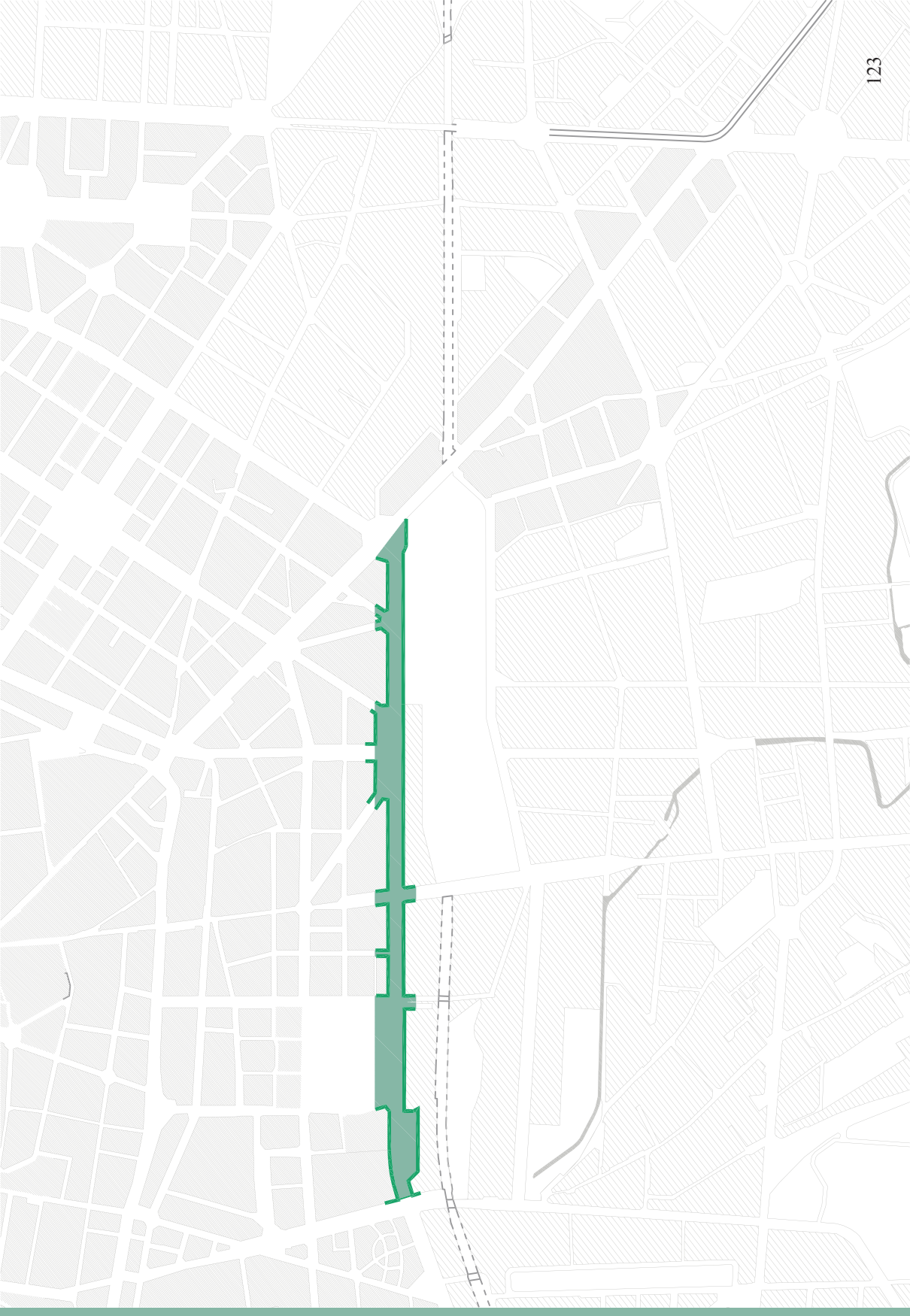
Linea Metro 3





## FRONTE URBANO VIALE ISONZO

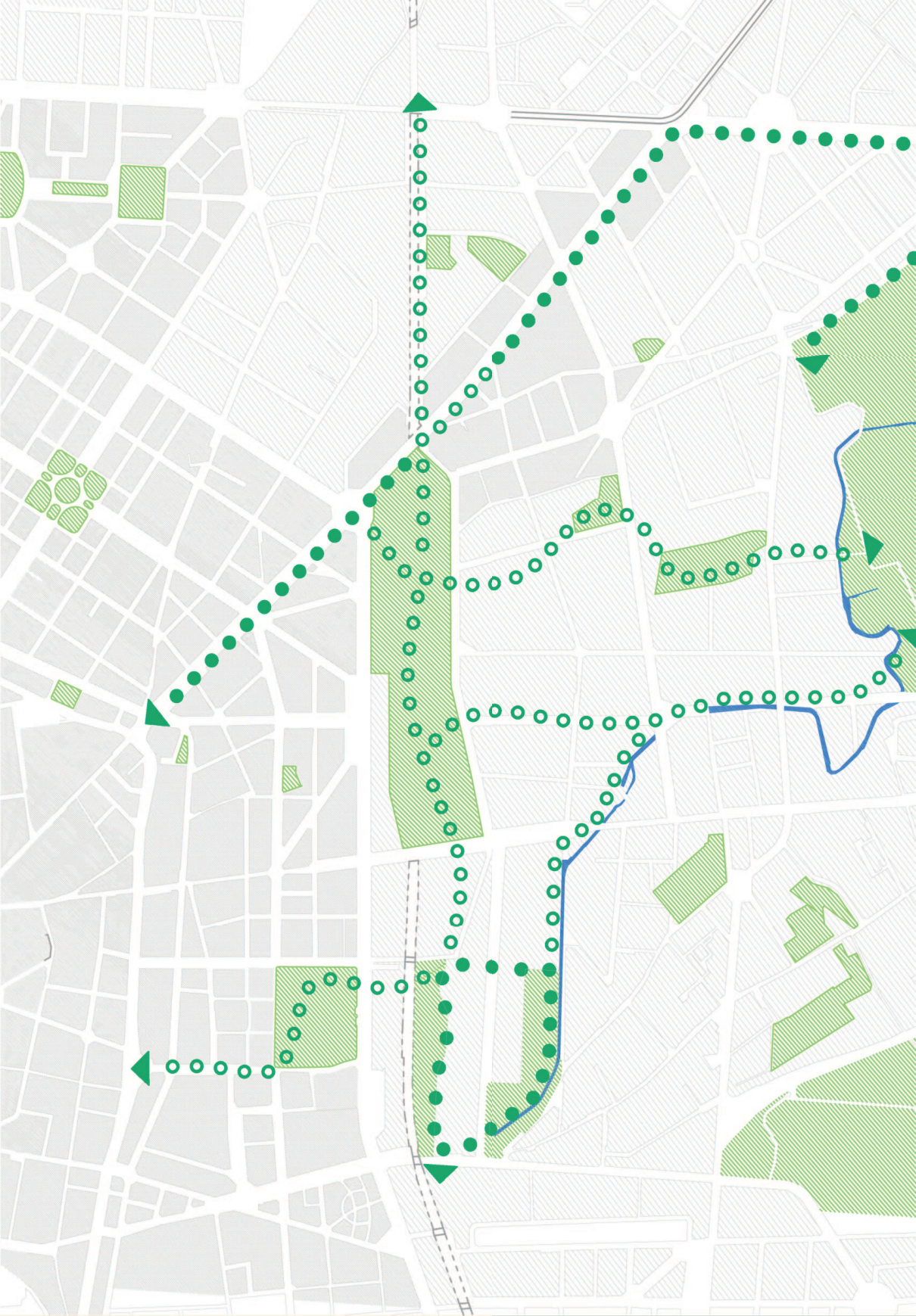
Rafforzare il carattere urbano del fronte che da su viale Isonzo, con edificazione continua o aperta. L'aspetto del fronte stradale verrà contraddistinto anche dal previsto ampliamento della sede operativa della Società A2A, attrezzatura terziaria di interesse urbano e l'atteso insediamento dei servizi di ricerca e museali della Fondazione Prada, che costituiscono significative e qualificanti presenze nell'area dello scalo di Porta Romana.





## CONTINUITA' CICLOPEDONALE

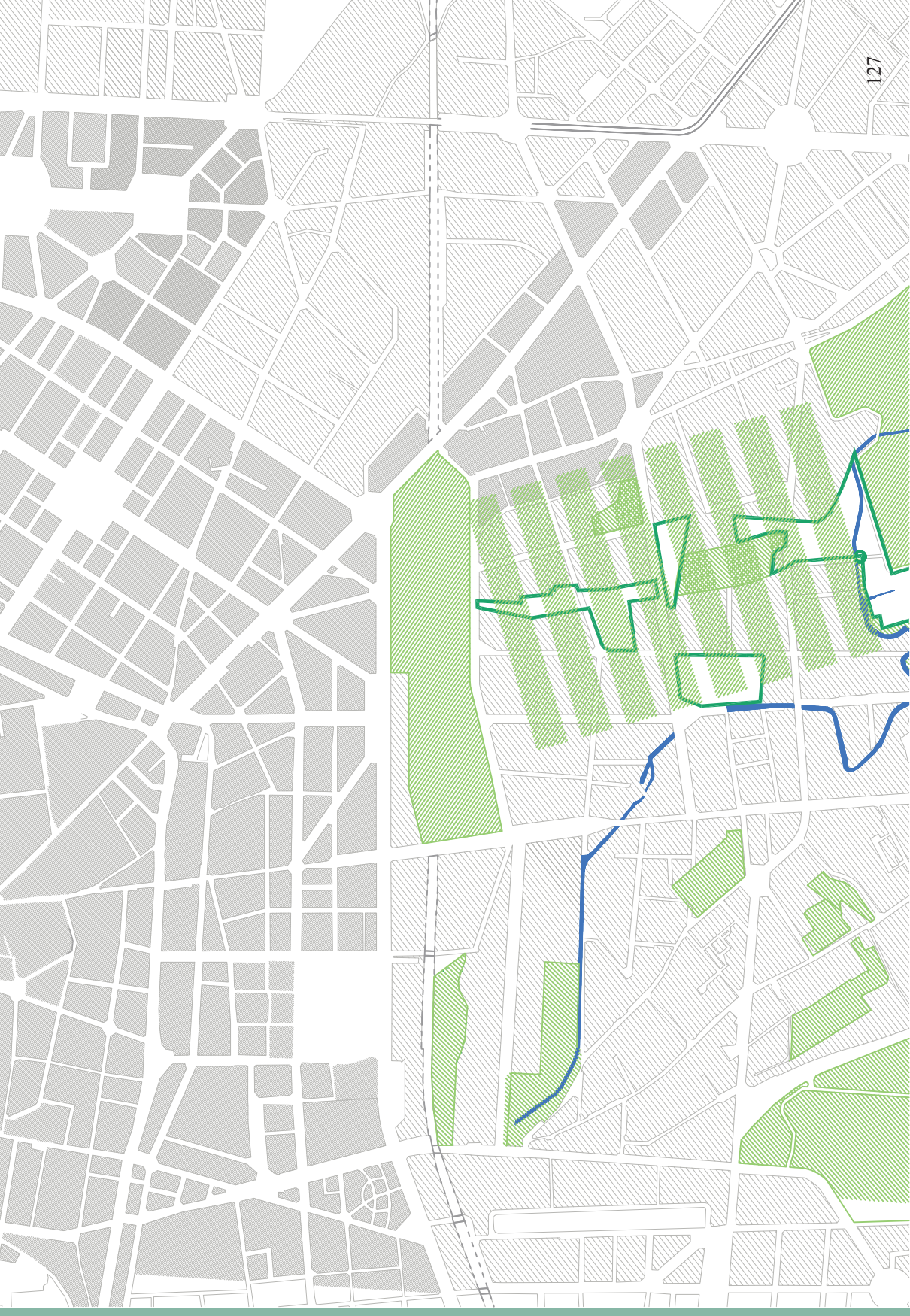
Valorizzazione del sistema del verde e dei parchi già esistenti attraverso connessioni ciclopedonali. Collegamento con le piste ciclabili presenti all'interno dell'area del PRU Pompeo Leoni, con l'obiettivo di formare una rete di verde capillare, sul territorio circostante l'area dello scalo, fino al parco agricolo sud.





RIQUALIFICAZIONE DEGLI  
SPAZI INTERSTITIALI E  
NUOVO SISTEMA DI RELAZIONI

Riqualificazione dei vuoti urbani e degli spazi produttivi obsoleti, abbandonati tramite l'integrazione della dimensione ambientale (ecosistemica) con quella economica (agroalimentare) e culturale (storica, paesistica e sociale) del territorio. L'obiettivo è quello di costruire un nuovo sistema di relazioni con il parco agricolo sud, che prevede, anche in vista dell'EXPO 2015, funzioni di ricerca agroalimentare e riutilizzo delle cascine della zona.



## SPAZIO PROTETTO - CONTINUO

Si prevede la copertura dei binari del treno per creare così una superficie aperta continua.





## SERVIZI AL QUARTIERE E ALLA RESIDENZA

I servizi per il quartiere e la residenza sono disposti sia al piede degli edifici, con fruizione autonoma, sia in edifici indipendenti in relazione diretta con il parco.



## Bibliografia



## Storia della ferrovia milanese

Testi

Angeleri Gianfranco, Columba Cesare, *Milano centrale: storia di una stazione*, Abete, Roma, 1985

Belgioioso Alberico B, Marescotti Luca (a cura di), *Il passante ferroviario e la trasformazione di Milano*, CLUP, Milano, 1986

Centro studi Piano intercomunale milanese (a cura di), *Ferrovie regionali per l'area metropolitana milanese: documenti, studi, proposte*, Centro studi Piano intercomunale milanese, Milano, 1969

Collegio degli ingegneri ed architetti (a cura di), *Milano tecnica dal 1859 al 1884*, Edizioni L'Archivalto, Milano, 1988

De Finetti, Giovanni Cislighi (a cura di), *Milano, costruzione di una città*, Hoepli, Milano, 2002

Musolino Piero, Ogliari Francesco, *1840-1990, centocinquant'anni di collegamenti tra Monza e Milano nella storia dei trasporti italiani*, Sociemi, Milano, 1990

Ogliari Francesco, *Ruote e binari in Lombardia*, Silvana Editoriale, Milano 1993

Saporito Pierpaolo, *La Stazione Centrale di Milano: Mostra del cinquantenario: 11 dicembre-20 marzo 1982*, Di Baio, Milano, 1981

Vercelloni Virgilio, *Atlante storico di Milano, città di Lombardia*, L'Archivolt, Milano, 1989

Siti internet

[www.conosceremilano.it](http://www.conosceremilano.it)  
[www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it)  
[www.ferrovienord.it](http://www.ferrovienord.it)  
[www.storiadimilano.it](http://www.storiadimilano.it)

## Le trasformazioni urbane di Milano

Testi

Assessorato Sviluppo del Territorio, Direzione Centrale Pianificazione Urbana e Attuazione P.R., Settore Piani e Programmi Esecutivi per l'Edilizia Pubblica, Settore Pianificazione Urbanistica Generale, Ufficio Concorsi di Progettazione, *Concorso Internazionale di Progettazione Abitare a Milano, Nuovi Spazi Urbani per gli insediamenti dell'edilizia sociale*, 2005

Assessorato Sviluppo del Territorio, Direzione Centrale Pianificazione Urbana e Attuazione P.R., Settore Piani e Programmi Esecutivi per l'Edilizia Pubblica, Settore Pianificazione Urbanistica Generale, Ufficio Concorsi di Progettazione, *Concorso Internazionale di Progettazione Abitare a Milano/2, Nuovi Spazi Urbani per gli insediamenti dell'edilizia sociale*, 2005

Bolocan Goldstein Matteo, Bolfantini Bertrando, *Milano Incompiuta, interpretazioni urbanistiche del mutamento*, Franco Angeli, Milano, 2007

Schiaffonati Fabrizio, "Strategie e scale del progetto architettonico ed urbano. Il caso milanese", in: Maria Chiara Torricelli, Antonio Laura (a cura di), *Ricerca tecnologia architettura. Un diario a più voci*, Edizioni ETS, Pisa 2008, pp. 69-115

Riviste

Barazzetta Giulio, *Milano, vent'anni di pianificazione, "Casabella"*, n.690, 2001

Doni Matteo, *Gli effetti urbanistici di un grande progetto di trasformazione della città di Milano, "Territorio"*, n.47, 2008  
Marinoni Giuseppe, *Milano. Città in evoluzione, "Lotus International"*, n.131, 2007

Siti internet

[www.comune.milano.it](http://www.comune.milano.it)  
[www.conosceremilano.it](http://www.conosceremilano.it)  
[www.eddyburg.it](http://www.eddyburg.it)  
[www.partecipami.it](http://www.partecipami.it)

## **Parchi urbani**

Testi

Bohigas Oriol, Zazzara Lucio (a cura di), *Ricostruire Barcellona*, Etaslibri, Barcellona, 1992

Campos Venuti Giuseppe, Federico Oliva (a cura di), *Città senza cultura*, intervista sull'urbanistica, Laterza, Bari, 2010

Ente autonomo "la Triennale di Milano", *Nove parchi per Milano*, Electa, Milano, 1995

Gambaro Matteoq Regie evolute del progetto. *Le Società di trasformazione urbana*, Clup, Milano 2005

Grandi Maurizio, Pracchi Attilio, *Milano: guida all'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna, 1998

Mazza Luigi. *Prove parziali di riforma urbanistica*, Franco Angeli, Milano, 2004

Musinelli Elena, Tartaglia Andrea, Gambaro Matteo (a cura di), *Tecnologia e progetto urbano. L'esperienza delle STU*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna 2008

Oliva Federico, *L'urbanistica di Milano, quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*, Hoepli, Milano, 2002

Schiaffonati Fabrizio, Mussinelli Elena, "Scenari e dinamiche dello sviluppo immobiliare", in: Oliviero Tronconi, Andrea Ciamella, Barbara Pisani (a cura di), *La gestione di edifici e patrimoni immobiliari: asset, property e facility management, analisi, modelli operativi ed esperienze a confronto*, Il Sole 24 Ore, Milano 2002, p. 41-54



Cerami Giovanni, *Il giardino e la città, il progetto del parco urbano in Europa*, Laterza, Bari, 1996

Fonti Luciano, *Parchi, reti ecologiche e riqualificazione urbana*, Alinea, Firenze, 2006

Mantovani Silvia, *Tra ordine e caos: regole del gioco per una urbanistica paesaggistica*, Alinea, Firenze, 2009

Panzini Franco, *Per i piaceri del popolo, l'evoluzione del giardino pubblico in Europa dalle origini al XX secolo*, Zanichelli, Bologna, 1993

#### Riviste

AA.VV., *Vuoti e parchi urbani: realizzazioni esemplari in Europa*, "Urbanistica Informazioni", n.82, 1985

Bédarida Marc, *La memoria in gioco*, "Lotus International", n.84, 1995

Chapel Enrico, *Parigi: progetti di ZAC*, "Casabella", n.581, 1991

Di Martino Viviana, *Zac Bercy Front du Parc: un lungo ed efficace processo di riqualificazione urbana*, "Territorio", n.47, 2008

Gallotta Marcella, *Recupero e riuso a Berlino adlershof, la città della scienza e dell'economia*, "Casabella" n.683, 2000

Longo Antonio (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", n.107, 1996

Meuser Philipp, *cinque aeroporti*, "Area", n.66, 2003

Pizza Antonio, *Barcellona "critica"*. *Gli scenari dell'attualità*, "Area", n.90, 2007

Rocca Alessandro, *L'archeologia inversa*, "Lotus International", n.84, 1995