

POLITECNICO DI MILANO
FACOLTÀ DI ARCHITETTURA CIVILE - BV
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA

**EX SCALI FERROVIARI - MILANO ROGOREDO:
INTERVENTO DI EDILIZIA CONVENZIONATA E VILLE URBANE
NELL' AREA ADP**

Relatore: Mario Fosso

Correlatori: Stefania Martinelli, Luca Alberto Piterà, Carlo Ponzini

Tesi di Laurea di Gulenay Tolun

Matricola: 736602

Anno Accademico 2011-2012

INDICE

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|---------|
| Abstract..... | pag. 8 |
| 1. La Dismissione degli Scali Ferroviari di Milano e l'Adp..... | pag. 9 |
| 2. La Crescita del Nucleo di Rogoredo..... | pag. 10 |
| 2.1. Morfologia del Territorio Nel Sud Milano..... | pag. 11 |
| 2.2. Principali Avvenimenti Storici..... | pag. 12 |
| 2.3. Il Piano Regolatore degli Anni '50..... | pag. 12 |
| 2.4. Sviluppo del tessuto urbano dai Primi Insediamenti Residenziali..... | pag. 15 |
| 2.5. Infrastrutture e Linee Lunghe..... | pag. 19 |
| 2.5.1. Cintura Ferroviaria..... | pag. 19 |
| 2.5.2. Via Emilia..... | pag. 20 |
| 2.5.3. Strada Paullese..... | pag.21 |
| 2.5.4. Canale Redefossi..... | pag. 25 |
| 2.5.5. Le Roggie Vettabbia e Gerenzana..... | pag. 26 |
| 2.6. Sistemi di Aree del Passato..... | pag. 28 |
| 2.6.1. Porto di Mare..... | pag. 28 |
| 2.6.2. Talideo..... | pag. 33 |
| 2.6.3. Area Anas..... | pag. 35 |
| 2.6.4. La Cascina Palma..... | pag. 35 |
| 2.6.5. Redaelli e Montedison..... | pag. 36 |
| 2.6.6. Il Progetto di Milano Santa Giulia..... | pag. 37 |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|---------|
| 3. Tavole di Analisi: Osservazioni..... | pag. 39 |
| 3.1. Analisi di Piano Attraverso I Tre Layer..... | pag. 39 |
| 3.2. La Storia di Rogoredo Attraverso l'Analisi Delle Carte Storiche..... | pag. 41 |
| 4. Il Masterplan e I Punti Applicativi..... | pag.43 |
| 5. Il Progetto..... | pag. 44 |
| 5.1. Descrizione dell'Area d'Intervento e I Suoi Confini..... | pag. 44 |
| 5.2. Aspetti Pubblici-Morfologici e Fabbisogni Privati..... | pag. 44 |
| 5.3. La Storia dell'Edilizia Convenzionata..... | pag. 45 |
| 5.3.1. Anni '50 e '60 e Il Problema della Casa..... | pag. 45 |
| 5.3.2. La Legge 865/1971, Legge Per La Casa..... | pag. 46 |
| 5.3.3. La Legge 10/1977..... | pag. 46 |
| 5.4. Città Giardino..... | pag. 46 |
| 5.5. Tipologie Edilizie e Riferimenti Progettuali | pag. 50 |
| 6. Bibliografia..... | pag.53 |

INDICE DELLE IMMAGINI

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Figura 1- I tre piani di Milano..... | pag. 11 |
| Figura 2- Piano Beruto 1889..... | pag. 12 |
| Figura 3- Piano Masera 1912..... | pag. 12 |
| Figura 4- Piano Albertini 1934..... | pag.13 |
| Figura 5- Pianta della città di Milano e suoi contorni (1850 circa)..... | pag. 18 |
| Figura 6- La prima cintura ferroviaria 1857-1931 vs. tracciato inaugurato nel 1931...pag. | 19 |
| Figura 7- Quadrante di levante a confronto prima del 1931 e con la successiva cintura ferroviaria..... | pag. 19 |
| Figura 8- Il vecchio passaggio a livello di Via Bonfadini..... | pag.20 |
| Figura 9- Il nuovo progetto del prolungamento della Paullese..... | pag.21 |
| Figura 10- Le parti di cui si compone il nuovo intervento sulla viabilità..... | pag.23 |
| Figura 11- Render del nuovo intervento..... | pag. 24 |
| Figura 12- La Vettabbia..... | pag.25 |
| Figura 13- La roggia Gerenzana..... | pag. 26 |
| Figura 14- Progetto di Porto di Mare, 1907..... | pag.27 |
| Figura 15- Progetto di Porto di Mare, 1917..... | pag.28 |
| Figura 16- Progetto di Porto di Mare, 1940..... | pag.29 |
| Figura 17- Progetto della cittadella della Giustizia sull'area ex Porto di Mare e progetto di Santa Giulia sulle aree ex Redaelli-Montedison..... | pag. 31 |
| Figura 18- Progetto assonometrico della cittadella della Giustizia sull'area ex Porto di Mare e progetto di Santa Giulia sulle aree ex Redaelli-Montedison..... | pag.31 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Figura 19- Mappa del Aerodromo Talideo..... | pag. 32 |
| Figura 20- Progetto di Aerodromo Talideo..... | pag. 33 |
| Figura 21- Foto Aerodromo Talideo..... | pag. 33 |
| Figura 22- Foto della Cascina Palma..... | pag. 34 |
| Figura 23- Disegno illustrativo della Cascina Palma..... | pag. 34 |
| Figura 24- Il Piano Urbanistico di Santa Giulia..... | pag. 36 |
| Figura 25- Il Parco del Progetto di Santa Giulia..... | pag. 37 |
| Figura 26- La Residenza del Progetto di Santa Giulia..... | pag. 37 |
| Figura 27- Piano di Campagna della città di Milano..... | pag. 38 |
| Figura 28- Piano Beruto e Piano Albertini..... | pag. 39 |
| Figura 29- Progetti in corso..... | pag. 40 |
| Figura 30- Piraeus, Hans Kollhoff-Christian Rapp, KNSM-Iaan/Levantkade, Amsterdam, Olanda, 1989-1994..... | pag. 50 |
| Figura 31- Condominio Weissenhofsiedlung, Edificio in linea, Ludwig Mies van der Rohe, Stoccarda, Germania, 1927..... | pag. 51 |
| Figura 32- Condominio Weissenhofsiedlung, Edificio in linea, Ludwig Mies van der Rohe, Stoccarda, Germania, 1927..... | pag.51 |
| Figura 33- La Fayette Park, Case a due piani, Ludwig Mies van der Rohe, Detroit-Michigan, USA, 1963..... | pag. 52 |
| Figura 34- La Fayette Park, Case a due piani, Ludwig Mies van der Rohe, Detroit-Michigan, USA, 1963..... | pag. 52 |

INDICE DELLE TAVOLE

Tavola Analisi 1 – Milano Rogoredo. Aree, indici, future destinazioni e nuove infrastrutture

Tavola Analisi 2 – Analisi, cartografia e quantificazione comparto sud

Tavola Analisi 3 – Lettura comparativa della crescita urbana e delle relative morfologie

Tavola Analisi 4 – Rogoredo come nodo di approdo e di transito

Tavola Analisi 5 – Piano d'area: planivolumetrico

Tavola Analisi 6 – Piano d'area: planimetria e piante piani terra

Tavola 1 – Il progetto con il contesto urbano

Tavola 2 – La Planimetria del progetto, prospetti urbani e riferimenti

Tavola 3 – Progetto dei collegamenti verticali e distribuzione

Tavola 4 – Pianta piani terra e sezioni

Abstract

Il progetto di questa tesi si sviluppa sull'area dello ex scalo merci della stazione di Rogoredo, oggetto dell'Accordo di Programma (AdP) stabilito nel 2007 tra Comune di Milano, Ferrovie dello Stato e Regione Lombardia, che propone la riqualificazione delle aree ferroviarie in via di dismissione nel comune di Milano e si inserisce all'interno di un masterplan.

Tenutasi conto degli obiettivi dell'Adp, nel contesto di questo progetto, la zona corrispondente all'area ex-scalo ferroviario è stata progettata cercando di completare il tessuto urbano rafforzando il fronte urbano sulla Via Toffetti con dei blocchi lineari di residenze convenzionate e integrandoli tramite un percorso ciclo-pedonale all'area retrostante dove si sono collocate delle ville urbane.

Il quaranta per cento della superficie totale è destinata a verde, la gestione del quale è demandata equamente tra pubblico e privato; inoltre, i piani terra su via Toffetti saranno animati dalla presenza di attività commerciali, dando la possibilità a questo luogo di diventare rappresentativo della vita sociale urbana moderna.

1. La Dismissione degli Scali Ferroviari di Milano e l'Adp

Il Comune di Milano, insieme a Ferrovie dello Stato e Regione Lombardia, ha dato avvio alla trasformazione delle aree non più attive, e ora disponibili, degli scali ferroviari nell'ambito del territorio comunale .

Questi tre enti hanno siglato, nel 2005, e nel 2007 ad integrazione, specifici accordi, in cui sono indicati gli obiettivi e il percorso per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e per il potenziamento del sistema ferroviario milanese.

Gli accordi prevedono che la riqualificazione delle aree occupate dagli scali ferroviari non più funzionanti - presenti anche in zone semi-centrali della città - siano fonte di finanziamento di una serie di interventi, per il miglioramento del servizio ferroviario milanese.

Nel luglio 2007 il Sindaco del Comune di Milano ha promosso l'Accordo di Programma (AdP) con Ferrovie dello Stato SpA e con la Regione Lombardia.

In particolare sono oggetto di trasformazione:

- Ambito scalo merci di Milano-Romana
- Ambito dello scalo ferroviario e della stazione di Milano-Porta Genova
- Ambito delle aree ferroviarie e dello scalo di Milano-San Cristoforo
- Ambito dello scalo basso di Milano-Lambrate
- Ambito dello scalo di Milano-Rogoredo
- Ambito dello scalo di Greco-Breda
- Ambito ex scalo Milano-Farini

La municipalità si trova quindi nella condizione di poter governare trasformazioni urbane su una quantità complessiva di aree che supera ampiamente il milione di metri quadrati: le aree in dismissione o già dismesse più le aree strumentali comprese negli ambiti di trasformazione hanno una superficie complessiva di circa 1.200.000 mq.

Gli obiettivi generali che pone l'ADP sono:

-Nuova offerta abitativa in Housing Sociale

mq 250.000 (pari a ca 3.600 alloggi)

-Spazi Pubblici e a verde

mq. 750.000

-Connessioni ciclo-pedonali

-Ricostruzione delle arterie viarie

-Vie d'acqua

Il metodo con cui perseguire questi intenti è un processo condiviso tramite l'individuazione dei servizi di pubblico interesse mediante una capillare attività di ascolto promossa all'interno dei singoli quartieri.

Per quanto riguarda lo scalo di Rogoredo, su cui si è focalizzato il nostro interesse, gli obiettivi individuati dall'amministrazione comunale sono:

- Il completamento del tessuto urbanistico mediante la realizzazione di nuovi complessi a destinazione terziaria e commerciale.
- La continuità delle connessioni ciclo-pedonali, al fine di mettere in relazione parco Alessandrini a nord, la stazione di Rogoredo e le aree a verde di Porto di Mare, a sud.
- Lo sviluppo lineare delle aree pubbliche a verde, sull'asse delle relazioni ciclo-pedonali.
- La destinazione a verde non inferiore al 30% della superficie territoriale dell'ambito.

2. La Crescita' del Nucleo di Rogoredo

2.1. Morfologia del Territorio nel Sud Milano

Il nucleo di Rogoredo, la frazione di San Martino e l'insediamento di San Donato, separati tra loro dalla tangenziale est, si sviluppano linearmente, a sud-est della città di Milano nella fascia irrigua della pianura, lungo l'antico tracciato della Via Emilia (oggi Strada Statale Piacentina).

Nella fascia irrigua si ha una configurazione geologica particolare: da nord a sud vi è una divisione data dalla giustapposizione della fascia ghiaiosa dei fontanili con una fascia sabbiosa e impermeabile. Da ovest a est vi è una differenziazione del territorio dovuto alla presenza di colloidali nel terreno che determinano una diversa permeabilità e l'affermarsi di differenti specializzazioni colturali.

Questa configurazione è alla base della particolare ricchezza di acque superficiali (un tempo queste aree erano paludose) che attraverso canalizzazioni e bonifiche è stata la premessa dell'intenso sfruttamento agricolo consolidatosi nel tempo.

Il settore sud-est di Milano è attraversato da due valli fluviali che scorrono più basse di qualche metro (da tre cinque) rispetto alla pianura in direzione sud-est: la valle del Lambro (larga fino a oltre 2,5 Km) e quella della Vettabbia (larga un chilometro). Vedi figure 56-57-58.

Nel primo caso si tratta di un fiume affluente nel Po, nel secondo di un canale naturale di origine risorgiva che probabilmente fu reso navigabile già in epoca romana.

Le due valli fluviali sono parallele fino a Melegnano dove confluiscono.

Per quanto riguarda i tracciati di terra erano presenze importanti la Mediolanum-laus pompeia-piacentia e la Mediolanum-cremona.

È significativo notare come, dove le strade erano legate alla centuriazione romana e funzionalmente inserite nel paesaggio agrario, esse hanno continuato ad essere usate per secoli e lo sono tuttora: significativo è il caso della via Aemilia. Il rapporto città-contesto rurale era qui definito in modo più stretto che altrove.

La centuriazione consisteva nella misurazione e nella divisione regolare di un territorio in grandi appezzamenti quadrati di 200 iugeri (50 ettari) ovvero le centuriae, mediante gli incroci di assi ortogonali.

Le linee principali di questa sistemazione sopravvivono in primo luogo come vie di comunicazione ma elementi di continuità della rete viaria si possono osservare anche in tratti di strade secondarie o sentieri di campagna.

2.2. Principali Avvenimenti Storici

-1861: la linea ferroviaria passa per Rogoredo

-1866: apertura della linea ferroviaria Milano-Piacenza

-1867 terminata la tratta Pavia-Voghera-Genova che partiva dal bivio ferroviario di Rogoredo; questa linea garantiva il diretto collegamento tra Milano e il porto di Genova senza passare per Piacenza.

Lo scalo di Rogoredo riveste comunque solo un ruolo di supporto agli scali di Porta Romana e Porta Vittoria almeno fino al completamento dei lavori di costruzione dei trafori alpini: a questo punto Rogoredo si trova collocata sull'asse fondamentale Genova-Chiasso, a sua volta incrociante il raccordo Torino-Venezia. Per questo motivo una commissione nel 1898 prevede la ristrutturazione del nodo di Milano Rogoredo e della sua stazione per adeguarsi alle necessità urbanistiche della città: entro il 1925 vengono realizzati un potenziamento del fascio dei binari e quello dei magazzini merci. L'aumento del numero di binari rende necessario anche la realizzazione di un cavalcavia per lo scavalco della ferrovia che va a sostituire il precedente sottopassaggio: questo sovrappasso è costituito dal cavalcavia Pontinia.

-Nel 1600 è già presente la cascina Rogoredo, che verrà raddoppiata nel periodo compreso tra la redazione della carta teresiana e il 1861. L'attuale nome della cascina è Palma.

Il nucleo di Rogoredo si costituisce in modo indipendente da questa presenza storica e avviene in seguito alla presenza degli insediamenti industriali.

-1886 la ferriera Riva si stabilisce a Rogoredo: gli impianti erano stati collocati in aperta campagna, in corrispondenza del bivio ferroviario di Rogoredo; l'incrociarsi di molteplici

infrastrutture di trasporto aveva determinato una precisa valorizzazione delle potenzialità localizzative della zona. In seguito l'azienda diverrà la Redaelli.

-Nasce l'insediamento Montecatini Edison S.P.A. (abbreviata poi in Montedison) a Morsenchio negli anni '30 del 1900 venivano prodotti insetticidi.

-Nel 1923 avviene l'annessione di Rogoredo a Milano (prima apparteneva alla parrocchia di Nosedo e dal 1867 al comune di Chiaravalle).

-Le attività di Redaelli e Montedison cessano, rispettivamente, nel 1984 e nel 1970. Sulle aree che erano occupate dagli stabilimenti, viene formulato un progetto: Milano Santa Giulia attualmente rimasto realizzato solo in parte.

2.3. Il Piano Regolatore degli Anni '50

All'inizio degli anni Cinquanta, i confini della città sono ancora quelli dell'espansione non completata del piano del 1912, che rimane un riferimento obbligato, data la revoca del piano del 1934; tuttavia la città è cresciuta lungo alcune direttrici (le radiali che dalle altre città convergono verso Milano) ben oltre il limite segnato dal piano del 1912, invadendo la nuova espansione del 1934, scomparsa dalle carte urbanistiche ma non dagli atti conservati dai notai e dagli uffici comunali. Le convenzioni stipulate alla fine degli anni Trenta, non tutte riportate nel nuovo piano regolatore che alla fine ne modificheranno le previsioni, consentiranno la realizzazione di nuove zone residenziali riducendo le previsioni di verde agricolo, una delle novità introdotte dalla nuova legge urbanistica.

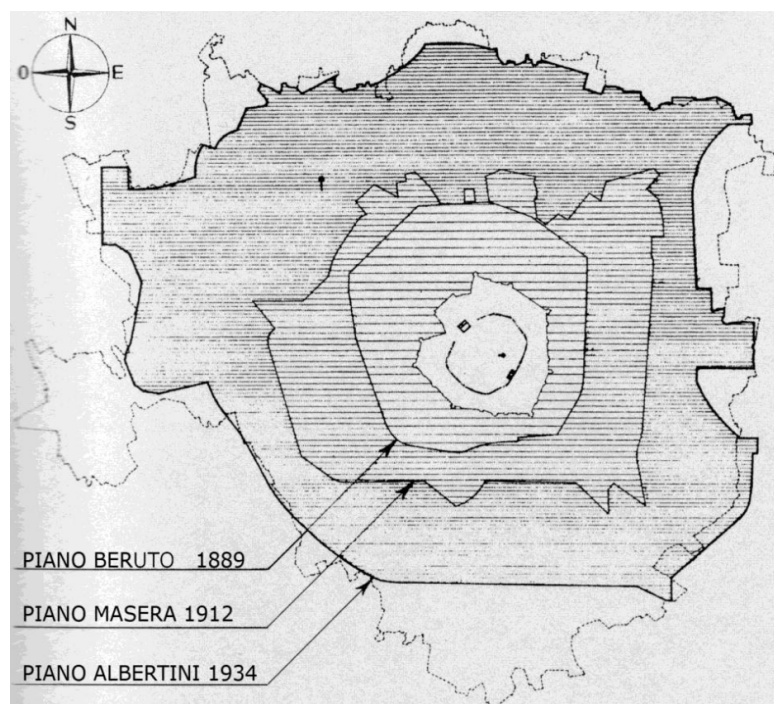


Figura 1- I tre piani di Milano

G.De Finetti '*Milano, Costruzione di una città*', a cura di G. Cislighi, M. De Benedetti e P.G. Marabelli, Etas Kompass, Milano, 1969.

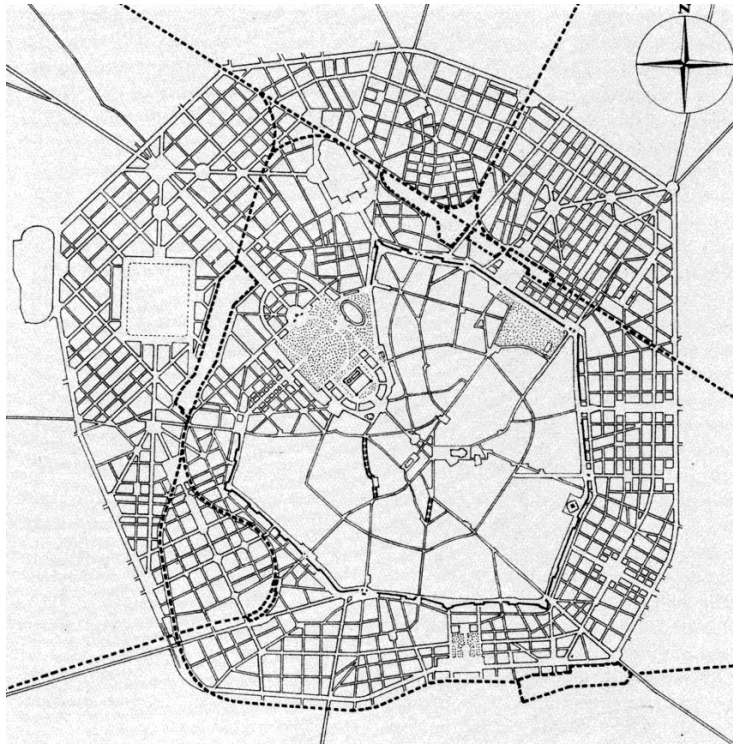


Figura 2- Piano Beruto 1889

G.De Finetti *'Milano, Costruzione di una città'*, a cura di G. Cislaghi, M. De Benedetti e P.G. Marabelli, Etas Kompass, Milano, 1969.



Figura 3- Piano Masera 1912

G.De Finetti *'Milano, Costruzione di una città'*, a cura di G. Cislaghi, M. De Benedetti e P.G. Marabelli, Etas Kompass, Milano, 1969.

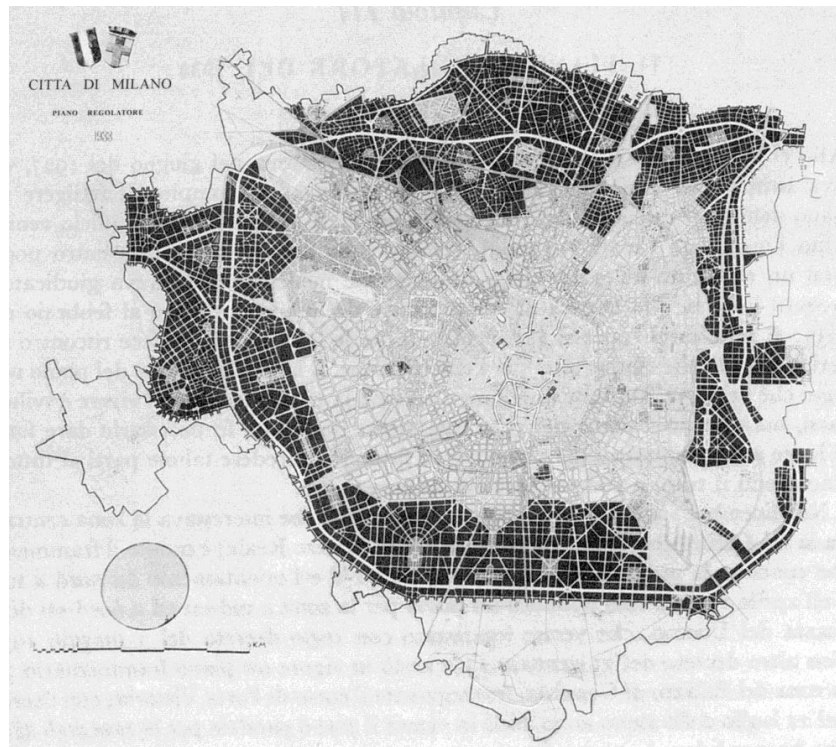


Figura 4- Piano Albertini 1934

G.De Finetti '*Milano, Costruzione di una città*', a cura di G. Cislighi, M. De Benedetti e P.G. Marabelli, Etas Kompass, Milano, 1969.

Ciò che accade, in sintesi, è che mentre si andava lentamente completando la grande espansione del 1912, la città comincia anche a crescere lungo le principali direttrici, oltre i limiti di quella espansione; il modello è quello della “macchia d’olio”, fatto di un corpo centrale e di bracci che si allungano nelle varie direzioni, creando settori vuoti periferici che successivamente tenderanno a saturarsi. Su questa città viene progettato il nuovo piano regolatore generale, ai sensi della nuova legge urbanistica.

Con la legge urbanistica del 1942 non cambia solo il nome del piano urbanistico comunale, ma la sostanza di questo strumento. Nella forma, alla definizione “piano regolatore” si aggiunge l’aggettivo “generale” perché il nuovo piano è relativo all’intero territorio comunale e non solo alla città, da “ampliare” o da “risanare”.

Il piano cambia anche perché si tratta di immaginare una città completamente nuova, organizzata dal punto di vista funzionale, sorretta da un nuovo sistema infrastrutturale e integrata nel territorio che la circonda.

Si modifica anche il modello attuativo del piano, perché il piano regolatore immaginato dalla nuova legge urbanistica non è altro che il masterplan dei razionalisti, un “piano direttore” da attuarsi attraverso “piani regolatori particolareggiati” attribuiti all’iniziativa comunale e gestiti con lo strumento dell’esproprio di pubblica utilità; un esproprio circoscritto quindi alle sole zone pubbliche del piano ottocentesco, ma esteso all’intera attuazione del piano.

Le cose non andranno nella direzione indicata dalla legge urbanistica; le difficoltà politiche e finanziarie che l'esproprio comportava hanno reso sempre meno "direttore" il piano regolatore generale.

Quello che il nuovo piano di Milano decentra è il sistema produttivo: in assenza di qualsiasi piano territoriale (intercomunale, comprensoriale, regionale) questa scelta del nuovo piano fatta nel periodo di massimo sviluppo produttivo delle regioni del nord-ovest risulterà determinante per il futuro assetto della città: più che un decentramento delle attività industriali ne innesca una vera e propria espulsione incontrollata in tutta la cintura metropolitana che, infatti, comincia a crescere sia in termini di popolazione, sia di addetti al settore secondario.

La nuova città si apre con edifici dalle tipologie più varie (a stecca, a torre, a schiera) non più relazionati al reticolo stradale: in qualche caso, nei quartieri di edilizia pubblica ancora legati alle regole del razionalismo, l'orientamento degli edifici è quello dell'asse elio-termico, per garantirne il migliore soleggiamento e la migliore vivibilità, ma quasi sempre l'orientamento è casuale, variabile secondo regole non riconoscibili, se ci sono nel progetto.

In generale l'espansione urbana è senza forma, e quella che manca quasi sempre è la progettazione dello spazio pubblico.

Nel settore est di Milano il piano non prevede una consistente espansione della città, tranne lungo l'asse di via Mecenate; viene invece pianificato il completamento dell'intervento di edilizia pubblica di viale Omero .

A Taliedo è prevista una grande zona industriale, oggi completamente realizzata e a Linate l'ampliamento dell'aeroporto (effettuato tra il 1958 e il 1963)

2.4. Sviluppo del tessuto urbano dai Primi Insediamenti Residenziali

La nascita della residenza a Rogoredo è stata determinata dall'insediarsi delle prime industrie, dalla ferriera Riva in poi. Si assiste in questa fase all'omogeneità sociale in quanto risiedono qui solo operai.

Si possono distinguere diverse fasi per quanto riguarda le tipologie abitative:

Dal 1886 al 1915 sono presenti case a pigione per operai. La tipologia a "caserma" è quella utilizzata dal 1886 al 1907: si caratterizza per la presenza di un corridoio interno che disimpegna alloggi di una sola stanza. I servizi sono situati all'esterno.

Nel periodo dal 1908 al 1915 le case sono alte in media quattro piani e sono del tipo "a ballatoio".

Gli alloggi erano di uno o due locali e i servizi erano esterni.

Pur non essendo a blocco chiuso presentavano dei cortili interni che erano spesso occupati da stalle e fienili oppure da laboratori artigianali.

Si possono notare anche delle altre caratteristiche della residenza a Rogoredo:

Fino agli anni '20 le famiglie erano contadino-operaie e pertanto nelle abitazioni vi era la presenza cospicua di spazi legati alle attività agricole quali depositi degli attrezzi, stalle, legnaie.

L'edificio era perciò polivalente cioè aveva una destinazione mista con al piano terra botteghe o laboratori artigianali.

Entro il 1945 erano state edificate circa il quaranta per cento delle case di Rogoredo Vecchio che si differenziano da quelle costruite in precedenza per la perdita del carattere di polivalenza.

A metà degli anni trenta cominciano a sparire i monocalci e i servizi esterni che vengono inglobati all'abitazione.

Negli anni 20-30 ci fu una forte frammentazione della proprietà che determinò un innestarsi casuale di edifici bassi spesso monofamiliare all'interno del quartiere. La crescita edilizia precedente si mantenne invece più regolare proprio in virtù del fatto che i proprietari delle aree erano pochi e ciò non lasciava spazio a interventi speculativi.

A questo periodo risalgono anche due villini padronali eclettici del 1925 e una casa per impiegati a ballatoio.

Ci fu un episodio isolato: l'edificazione di un blocco di casette in serie su modello delle siedlungen.

In questo periodo cominciò una stratificazione anche sociale oltre che edilizia; è da sottolineare però che da questo periodo in poi il nuovo si è innestato sul vecchio in modo casuale.

La maglia ortogonale costituisce la forma urbana assunta dall'insediamento nella sua prima fase di sviluppo, seguita dalla lottizzazione dei terreni ex agricoli vicino alla Redaelli. Le vie Montecengio e Rogoredo risultano dominanti rispetto agli altri spazi viari sia per dimensione che per la presenza di slarghi di maggiore dimensione (in corrispondenza della chiesa e dei giardini pubblici).

Tra la prima e la seconda guerra mondiale le espansioni sono invece costituite da quartieri abitativi: uno destinato ai ferrovieri e uno per i dipendenti della Redaelli: il primo costruito su un lotto in prossimità della chiesa e parallelo agli assi trasversali della maglia ortogonale di Rogoredo vecchia si può definire un momento di rottura in quanto l'arteria maggiore del nuovo nucleo è una strada privata e il nucleo stesso era originariamente separato da un muro di cinta con due cancelli in corrispondenza di via Montecengio e via Rogoredo.

Il quartiere gestito dalla Redaelli sembra voltare le spalle all'abitato orientandosi verso la fabbrica i cui capannoni erano ben visibili in lontananza.

Nel secondo dopoguerra l'abitato di Rogoredo mantenne per più di un decennio la sua struttura senza risentire delle deformazioni da sviluppo accelerato, che interessano altre parti periferiche di Milano e l'adiacente comune di San Donato, ma neppure senza raggiungere una compiuta configurazione urbana coerente al proprio impianto. Questa relativa stabilità si inquadra nel piano regolatore del 1953 come parte di una strategia che vede il potenziamento industriale e residenziale nel settore nord e una crescita controllata a sud dove si prevede il mantenimento della funzione agricola o l'uso per localizzazioni industriali esclusivamente per i servizi della città (un'officina di produzione del gas collegata alla linea ferroviaria).

Per il nucleo di Rogoredo il PRG prevede l'autosufficienza dei servizi e una forma residenziale non sviluppabile oltre il nucleo esistente che all'epoca aveva circa 7.000 abitanti; il completamento della maglia viene previsto a densità semiintensiva fino al confine sud di Via Toledo per una capacità insediativa di circa 9.000 abitanti.

In base a queste scelte l'area a est di Rogoredo viene vincolata a verde agricolo modificando l'ipotesi di lottizzazione e di creazione di un canale navigabile contenuta nel precedente piano Albertini e riducendo le potenzialità industriali dell'area entro la fascia immediatamente adiacente la ferrovia.

Gli obiettivi di protezione e salvaguardia sono però smentiti dalla previsione infrastrutturale: la penetrazione della via Piacentina che si innesta a bretella sulla circolazione tangenziale lungo il percorso dell'ex canale navigabile; il rapporto sempre insoluto tra il nucleo di Rogoredo e la città di Milano divisi dalla barriera ferroviaria.

Fino agli anni '60 l'assetto prospettato dal piano non sembra contraddetto dall'evoluzione reale del territorio di Rogoredo che mantiene una sua stabilità fisico-sociale; questa stabilità è dovuta a diversi fattori quali la presenza della Redaelli come polo occupazionale ma anche per la politica aziendale illuminata che sviluppa caratterizzata da un intervento nei servizi sociali e nel settore abitativo (350 alloggi di proprietà dell'azienda dati in affitto ai dipendenti, mensa, colonia estiva, fondo mutualistico, spaccio aziendale). Elemento di forte caratterizzazione sociale è anche la presenza della Cooperativa edificatrice che rappresenta il polo dialettico nel sociale del polo forte costituito dalla fabbrica.

La stabilità fisica del nucleo di Rogoredo va ricondotta anche alla struttura delle proprietà delle aree: esse sono in mano attorno al nucleo alla Redaelli e Montecatini per la parte est; al Consorzio Canale Navigabile a sud ed a ovest.

Alle strategie complessive di questi grossi proprietari non appartiene la piccola speculazione edilizia che caratterizzerà in questi anni la lottizzazione selvaggia di altre aree metropolitane.

All'interno del nucleo la proprietà è frammentata ma legata a vincoli di affittanza e ad una struttura stabilizzata che poco si presta a grandi progetti di modificazione.

Le Aree a ovest dello scalo ferroviario è l'ultima, in ordine di tempo, ad essere edificata: lo sviluppo edilizio vero e proprio si ha nel decennio 1955-65 e la morfologia rimane praticamente la stessa fino alla fine degli anni '90.

La caratteristica di questa parte di città è la frammentarietà, il carattere puntuale degli interventi, pensati in maniera individuale l'uno dall'altro.

La conseguenza è la mancata creazione di un tessuto ben definito, l'assenza di dialogo con ciò che si trova intorno. Anche quando si sono edificati quartieri popolari ci si è limitati a ripetere una o due tipologie in tutto l'intervento; ci si è affidati a logiche progettuali e attuative, di volta in volta, differenti e non collocate in una visione sinottica della città pubblica e dello spazio urbano complessivo.

La morfologia e i tipi edilizi, solitamente, sono definiti con chiarezza anche se estranei a quelli del contesto.

I quartieri popolari hanno mediamente un numero di piani da 8 a 11 mentre nella parte più a sud, verso la stazione, l'altezza degli edifici si riduce notevolmente.

Si individua inoltre una mancanza, in questa zona, di un centro vero e proprio per gli abitanti.

Nella zona di Corvetto il sistema di sviluppo si estende lungo l'asse nord-sud di viale Campania-Molise-Puglie-Omero: si tratta di un'infrastruttura pianificata già nel piano regolatore Pavia- Maserà lungo il quale si trovano diversi quartieri popolari.

In questa nuova zona di espansione prevista dal piano del 1934, si può leggere l'esatto disegno degli isolati che verranno successivamente occupati dai vari interventi di edilizia pubblica.

Nella zona attorno a Piazzale Gabrio Rosa, troviamo:

-quartiere Mazzini (ex quartiere Regina Elena) tra il 1925 e il 1931 a cura dell'architetto Giovanni Broglio. Completato in una fase successiva nel secondo dopoguerra.

- quartiere IACP Omero, dal 1945 al 1955, a cura di Ireneo Dotallevi e Domingo Pochettino.

- quartiere comunale Gabrio Rosa, realizzato tra il 1948 e il 1952 sulla via Barzoni e progettato da Arrigo Arrighetti.

Nella zona di Piazzale Corvetto:

-quartiere Grigioni, che prende il nome dall'Impresa Grigioni che lo progettò e costruì tra il 1953 ed il 1962;

Su viale Molise:

-Sulla parte Ovest il quartiere Maurilio Bossi (poi ridenominato quartiere Molise), realizzato tra il 1933 e il 1938 su progetto di Cesare e Maurizio Mazzocchi.

-quartiere Emilio Melloni (poi chiamato quartiere Calvairate) costruito tra il 1928 e il 1931 su progetto di Giovanni Broglio.

-Quartiere INA Casa “Barzoni” e “Montemartini” (1949-51)

Il quartiere di via Omero, insieme con gli interventi adiacenti, rappresenta uno dei pochi tentativi (insieme con il QT8) di realizzare parti organiche di città sulla base di precisi criteri urbanistici riferiti ai principi del Movimento Moderno. Gli interventi offrono un campionario di varie tipologie edilizie; ci troviamo quindi di fronte a uno dei primi tentativi della politica urbanistica del “quartiere autosufficiente”.

2.5. Infrastrutture

2.5.1. Cintura Ferroviaria

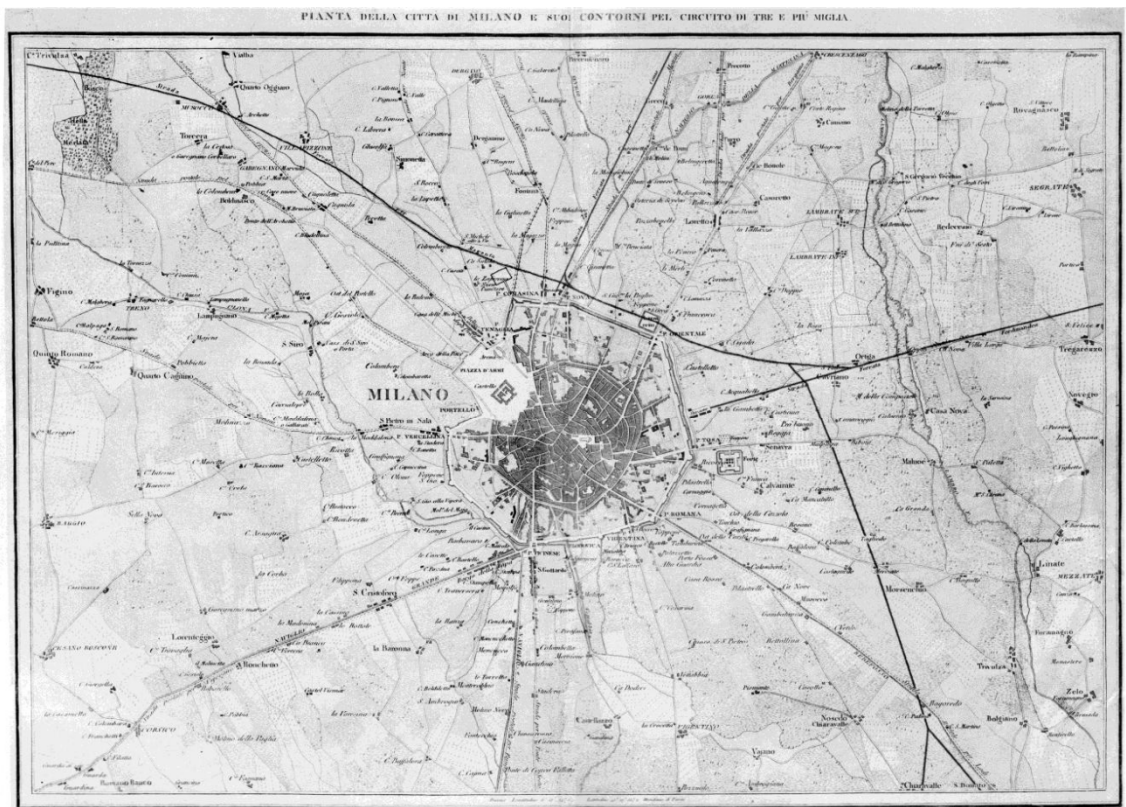


Figura 5- *'Pianta della Città di Milano e suoi Contorni per circuito di tre e più miglia'* (1850 circa), G.De Finetti, *'Milano, costruzione di una città'*, a cura di G. Cislaghi, M. De Benedetti e P.G. Marabelli, Etas Kompass, Milano, 1969



Figura 6- 'La prima cintura ferroviaria 1857-1931 a confronto con quella inaugurata nel 1931', G.De Finetti, *'Milano, costruzione di una città'*, a cura di G. Cislaghi, M. De Benedetti e P.G. Marabelli, Etas Kompass, Milano, 1969

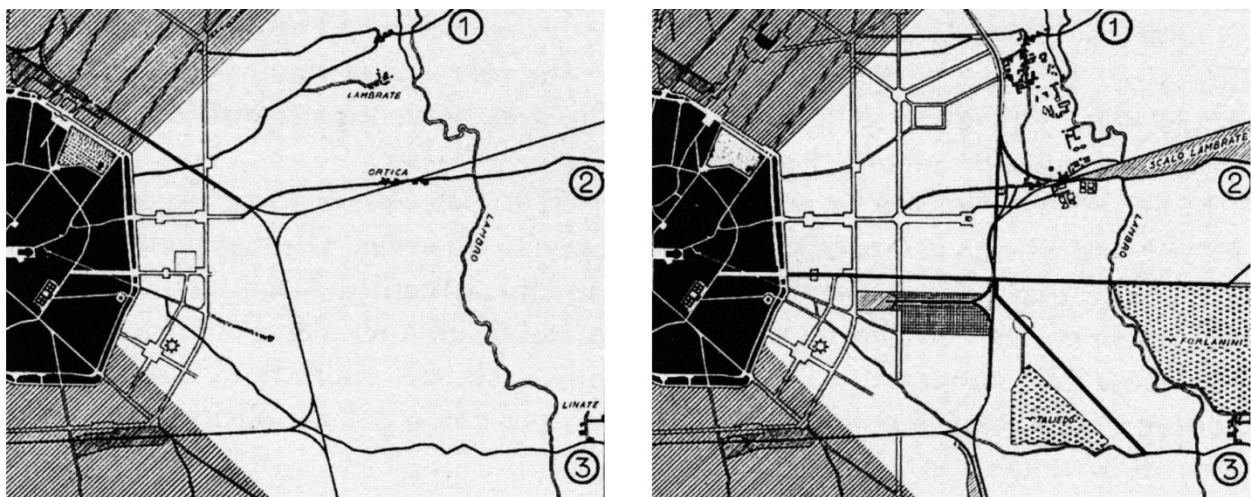


Figura 7- 'Quadrante di levante a confronto prima del 1931 e con la successiva cintura ferroviaria', G.De Finetti, *'Milano, costruzione di una città'*, a cura di G. Cislaghi, M. De Benedetti e P.G. Marabelli, Etas Kompass, Milano, 1969

Col numero 3 è identificato il tracciato storico della Pauslese.

2.5.2. Via Emilia

La via Emilia è una strada di fondazione romana (187 a.C.); questa "via" è di fondamentale importanza per lo sviluppo economico ed urbanistico della città di Milano sin dai tempi in cui fu costruita.

Il tracciato penetrava fino nel cuore della città.

La centuriazione avveniva attorno alla grande via consolare: veniva effettuato il tracciamento di un reticolo regolare con cadenza di un miglio (circa 1450 metri) che formava dei quadrilateri che venivano ulteriormente suddivisi in centurie di circa 710 metri

per lato (una superficie di 200 iugeri romani cioè circa 50 ettari). Una o più particelle centesimali chiamate iugeri (o giornate di aratura coi buoi) costituivano l'appezzamento di terra da dare in proprietà al colono romano che vi si insediava.

Le linee che segnavano la centuriazione si chiamavano limiti e una ogni cinque era una vera e propria strada larga circa 3,5 metri.

Dalla porta Romana d'allora si contavano le miglia della strada :erano tre poco prima di Rogoredo.

2.5.3 Strada Paullese

La Paullese è una strada statale, la n° 415, che deve il proprio soprannome al mettere in collegamento Milano con la direttrice per Paulo, Crema e Cremona.

Questo tracciato, di fondazione romana, consentiva i traffici commerciali verso Crema.

Fino agli anni sessanta del 1900 (con la costruzione della tangenziale est) penetrava in città fino a Piazzale Cuoco ed ai Bastioni spagnoli: ricopriva perciò un ruolo importante della rete viaria urbana in continuità con la rete viaria extraurbana, garantendo le relazioni di accessibilità a grande scala tra il capoluogo e il sud-est della regione.

Il tracciato della Paullese era interrotto dalla cinta ferroviaria; questo problema, esistente dalla costruzione della prima cinta ferroviaria, venne risolto con un sovrappasso carrabile: il passaggio a livello di Via Bonfadini. Quest'ultimo elemento è stato chiuso nel 2005 ed è in corso la sua sostituzione con il lotto 4 della Paullese, in costruzione, che congiungerà via Toffetti con via Varsavia.

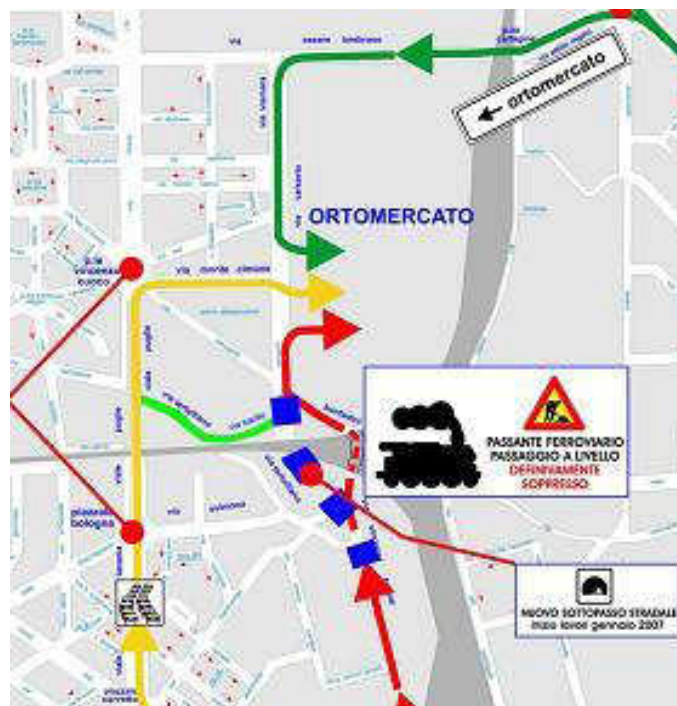


Figura 8- Il vecchio passaggio a livello di Via Bonfadini

È in corso di realizzazione il prolungamento del tracciato della Pallese verso il centro di Milano dopo la sua interruzione determinata dalla costruzione della tangenziale est, interruzione che ebbe il risultato che le relazioni quotidiane da, e verso, Paolo finirono con l'andare a scaricarsi su altre strade di penetrazione o uscita dalla città o sulla tangenziale stessa, determinando traffico e congestione.

Dagli anni '80 si voleva realizzare un percorso che portasse i mezzi pesanti dalla tangenziale direttamente all'Ortomercato, liberando quindi da questo traffico le strade urbane: ma solo nel 2000 il progetto è stato ripresentato all'interno di una logica generale di rete viaria, con la previsione di tre rami di ingresso in città per distribuire il traffico su più direttrici e, contemporaneamente, eliminare) il sovrappasso di via Marochetti e Corvetto. Il progetto ha poi acquisito visibilità anche a causa della mega iniziativa edilizia Montecity-Rogoredo con i due nuovi quartieri a cavallo proprio del prolungamento.

Lo scopo del progetto è di restituire alla Pallese quella continuità, da e verso Milano, che la costruzione della tangenziale aveva interrotto.

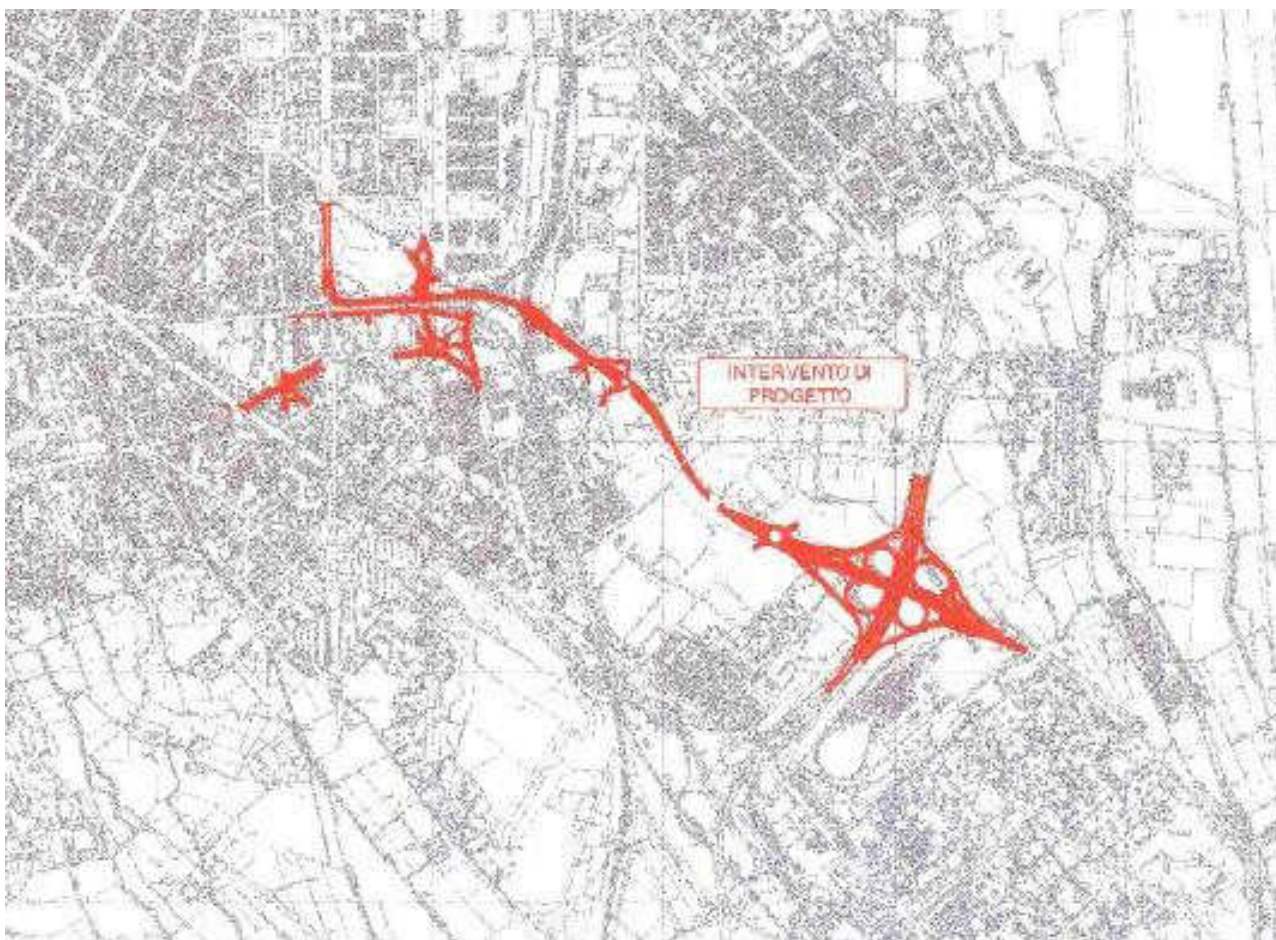


Figura 9- Il nuovo progetto del prolungamento della Pallese

Il progetto si compone di più parti; descrivendole dalla tangenziale est in direzione centro:

- Il Lotto 1, fino alla rotonda di collegamento ai nuovi quartieri di Montecity-Rogoredo, conclusa nel 2008.

- Il Lotto 2, prosegue in buona parte interrato fino all'interscambio con le vie Bonfadini e Salomone, comprendendo anche opere di compensazione ambientale in via Salomone (messa in sicurezza degli incroci e degli attraversamenti pedonali, razionalizzazione della sosta e riqualificazione dello spazio stradale).
- Il progetto preliminare prevede poi un Lotto 3, che supera in sopraelevata la cintura ferroviaria verso la Via Varsavia per poi proseguire in parallelo alla ferrovia, lato nord, fino all'interscambio con il Viale Puglie: pur essendo inserito nel Piano, non ha copertura finanziaria e, in più, non rappresenta ad oggi una priorità del Comune sicché non se ne possono prevedere i tempi di realizzazione.
- Il Lotto 4, attualmente in costruzione, prevede un insieme di opere viabilistiche: in primo luogo il sottopasso della cintura ferroviaria che prolungherebbe la via Varsavia verso le aree a sud, con una nuova rotonda che interscambia con la via Sulmona e un nuovo tratto viario che confluirebbe sulla via Toffetti. In secondo luogo, una nuova viabilità parallela alla ferrovia, lato sud, a collegamento tra Viale Puglie, via Tertulliano e Toffetti. Interventi, quindi, che complessivamente permetteranno di risolvere alcune criticità della Zona nel collegamento tra una parte e l'altra della città oggi interrotte dalla barriera ferroviaria.
- Il Lotto 5, che prevede l'interramento di due carreggiate stradali, una per senso di marcia, a partire dall'altezza della via Bonfadini per riemergere in via Bacchiglione dopo aver sottopassato via Sulmona e Piazza Bologna. Un percorso che punterebbe a definire una continuità stradale sulla direttrice est-ovest verso via Brenta, Ortles, Antonimi, Cermenate: una "secante urbana", ovvero una strada di scorrimento tra più parti della città. Bisogna segnalare, tuttavia, come al pari del Lotto 3 anche quello appena descritto non è finanziato e non è all'ordine del giorno nell'agenda dell'Amministrazione.



Figura 10- Le parti di cui si compone il nuovo intervento sulla viabilità



Figura 11- Render del nuovo intervento

2.5.4. Canale Redefossi

Il Redefosso era il fossato esterno che, raccogliendo le acque dal “tombon de san Marc”, bagnava le mura di Milano da porta Nuova a Porta Romana e fu condotto poi alla Vettabbia in occasione della costruzione dei bastioni spagnoli.

A causa delle continue esondazioni che allagavano i borghi di Porta Tosa e Porta Romana, fu deciso di costruire un canale scolmatore fino al Lambro: la costruzione del Redefossi avvenne tra il 1783 e il 1785; il canale scolmatore parte da porta Romana e, seguendo la strada piacentina, scarica le acque a Melegnano nella Vettabbia che sfocia poi, dopo un breve tratto, nel Lambro.

Il Redefossi, ancora oggi, ha mantenuto l'originario tracciato parallelo alla via Emilia, anche se in gran parte è tombinato.

2.5.5. Le Roggie Vettabbia e Gerenzana



Figura 12- La Vettabbia

La Vettabbia raccogliendo le acque dell'Olona alla Vetra e passando per la zona dove si sarebbe in seguito insediata Chiaravalle, giungeva fino al corso meridionale del Lambro. Il corso della Vettabbia è largo circa 9 metri ed arrivava fino a Melegnano andando a costituire un'efficiente via navigabile verso il Po.

Al tempo dei Romani, a Milano vennero realizzate numerose opere idrauliche; quelle più impegnative riguardarono la zona meridionale della città, dove tutti i corsi d'acqua confluivano in un unico canale di scarico che sfociava nel Lambro a Melegnano. Questo canale era appunto la Vettabbia (dal latino vectabilis, ovvero adatta ai trasporti): lo scavo di questa comportò anche la sistemazione idraulica della zona attraversata, allargando le possibilità di sfruttamento agricolo basato sulla centuriazione della terra.

La roggia Gerenzana attraversa due zone milanesi, la 3 e la 4. Essa infatti nasce in zona 2, ma il suo percorso in quella circoscrizione è di poche centinaia di metri. La roggia si dirama dall'incrocio del Seveso e del Naviglio della Martesana, da cui prende l'acqua, nell'isolato che attualmente è contornato dalle vie Melchiorre Gioia ad ovest, Schiaparelli a nord, Copernico ad est e Tonale a sud.

La roggia attraversa il quartiere adiacente alla Stazione Centrale per raggiungere il corso Buenos Aires.



Figura 13- La roggia Gerenzana

Nell'ottocento, la roggia Gerenzana alimentava i bagni Diana, la prima piscina pubblica all'aperto di Milano.

Essa costeggia la circonvallazione dei bastioni, per poi distaccarsene all'altezza dell'odierna via Anfossi, dopo di che seguendo il percorso della vecchia strada paullese (da lei condizionato) costeggia le vie Paullo, Spartaco, Maestri Campionesi, Pistrucci.

Attraversata piazza Insubria, il suo percorso inizia a rendersi visibile e si conclude nelle campagne di San Giuliano Milanese, un tempo proprietà dei Marchesi Brivio Sforza, i cui campi irrigava.

La roggia attraversa in diagonale piazza Insubria e si dirige verso sud-est in direzione dell'attuale via Venosa.

La roggia prosegue attraversando il viale Puglie, via Sulmona e dirigendosi verso Rogoredo; la roggia attraversa anche l'area dell'ex Acciaieria Redaelli. A questo punto la Gerenzana lascia il territorio cittadino per dirigersi, verso San Giuliano Milanese.

2.6. Sistemi di Aree e testimonianze architettoniche del passato

2.6.1. Porto di Mare

Dalla seconda metà dell'800 il trasporto commerciale, che prima si era svolto prevalentemente mediante i navigli, si sposta in misura crescente sulla strada ferrata.

La tecnica navigatoria aveva la possibilità di resistere e prosperare solo modernizzandosi. Nei primi anni del ventesimo secolo si iniziarono studi su un grande progetto: Milano si sarebbe dotata di un porto alimentato sia dai canali navigabili che dalla falda acquifera di risorgiva.

Il porto di mare doveva rappresentare un importante nodo commerciale per il trasporto di merci tramite le vie d'acqua che partendo dal Lago Maggiore si immettono nel Po a Cremona dopo essere passate per Milano.

Collegato al porto è prevista la realizzazione del canale navigabile Milano-Cremona-Po.

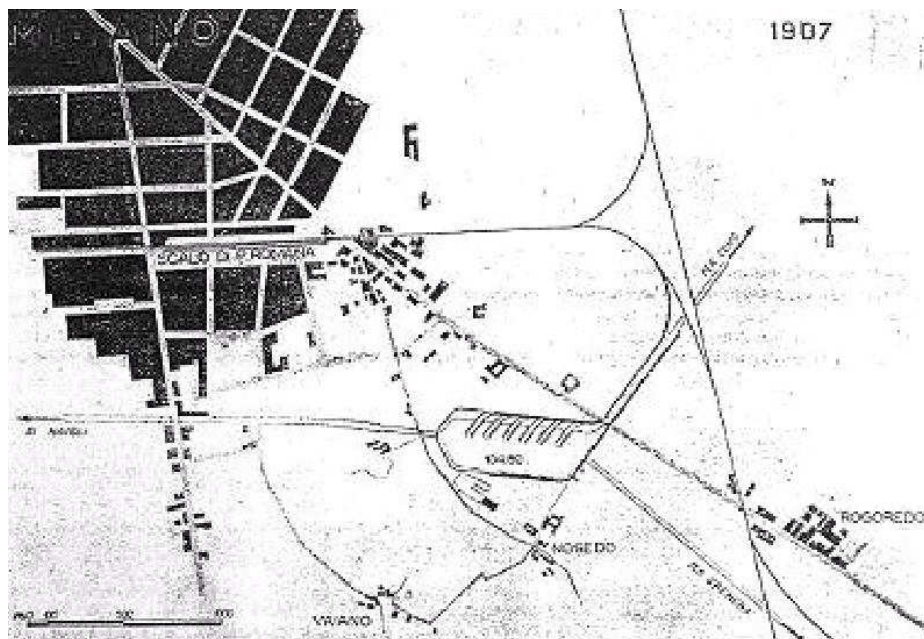


Figura 14- Progetto di Porto di Mare, 1907

Nell'anno 1900, nel pieno dell'espansione edilizia ed industriale della città, l'ingegnere Paribelli del Genio Civile pensò di affrontare la proposta, già formulata in precedenza, del porto di Milano da un'angolazione diversa, che riprendeva in parte il tracciato già seguito probabilmente dai Romani, spostando però il punto di partenza delle imbarcazioni a sud della città, a Rogoredo, dove tutte le acque si raccolgono prima di avviarsi verso il Lambro. L'idea fu subito sviluppata da parecchi tecnici che segnalavano l'esigenza di creare sia un porto commerciale con diversi bacini disposti a pettine, sia un porto-canale industriale utilizzabile dalle industrie che avessero deciso di stabilirsi nell'area. Nel dicembre 1917, in piena 'Caporetto', l'Ufficio Tecnico del Comune portò all'approvazione il progetto definitivo. Con decreto del 23 maggio 1918, si istituisce un ente autonomo, 'Azienda Portuale di

Mare' per la costruzione e l'esercizio del porto di navigazione interno della città stessa; si iniziano gli espropri dei terreni.

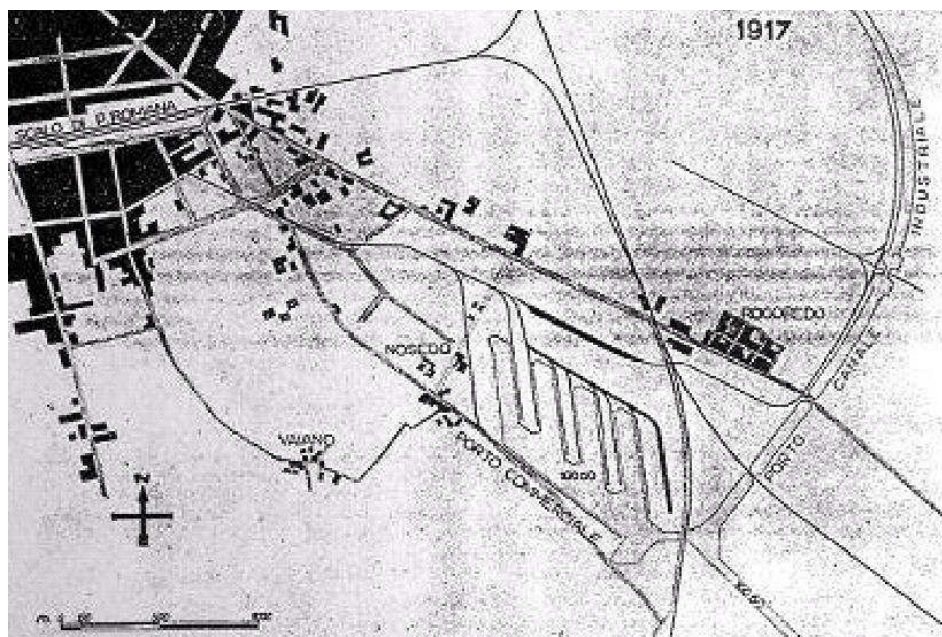


Figura 15- Progetto di Porto di Mare, 1917

Terminata la guerra, il progetto fu ripreso e avviato anche per dare un lavoro al gran numero di disoccupati di ritorno dal fronte. Dal 1919 al 1922 furono eseguite diverse opere: lo sbancamento del porto commerciale, lo scavo di 2 metri del porto industriale tra la via Emilia e la Paullese, lo scavo di alcuni tronchi del canale per circa 20 km a S. Giuliano, Lodi, Maleo e Maccastorna.

Nel 1920 venne costruito anche un lago artificiale in un'area dove erano anche presenti alcuni fontanili .

Nel 1922, le mutate condizioni politiche portarono ad una sospensione dei lavori, mentre il traffico alla Darsena di Porta Ticinese continuava ad aumentare parallelamente allo sviluppo edilizio della città. Il numero di imbarcazioni (oltre 70 al giorno) nel 1936 superava quello di porti affermati come quelli di Brindisi, Bari e Messina. Si trattava però di imbarcazioni di modesta portata (40/80 tonnellate) molto inferiori ai battelli di 600 tonnellate che percorrevano i canali francesi e che avrebbero potuto navigare da Milano a Venezia lungo il Po. I lavori andavano quindi ripresi, magari rivedendo il vecchio progetto del 1917.

Verso la fine degli anni „30, sotto la direzione dell'ingegnere Giuseppe Baselli, Capo dell'Ufficio Tecnico Municipale, venne rivisto l'intero progetto al quale furono apportate alcune modifiche: mentre il porto commerciale restava ancora a Rogoredo, il porto industriale si spostava a sud di Milano con un lungo canale che si congiungeva al Naviglio Pavese sotto la Conca Fallata e proseguiva in linea retta fino al Naviglio Grande appena fuori dai confini comunali. Per superare i circa 20 m di dislivello tra Rogoredo e il Naviglio Grande erano previste tre conche. All'incrocio con i due Navigli, due grandi darsene

avrebbero favorito l'interscambio tra i battelli più piccoli e quelli maggiori. L'alimentazione di questo grande porto-canale era assicurata da un nuovo "Naviglio Grande" derivato anch'esso dal Ticino che avrebbe seguito un tracciato diverso da quello dell'antico Naviglio Grande.

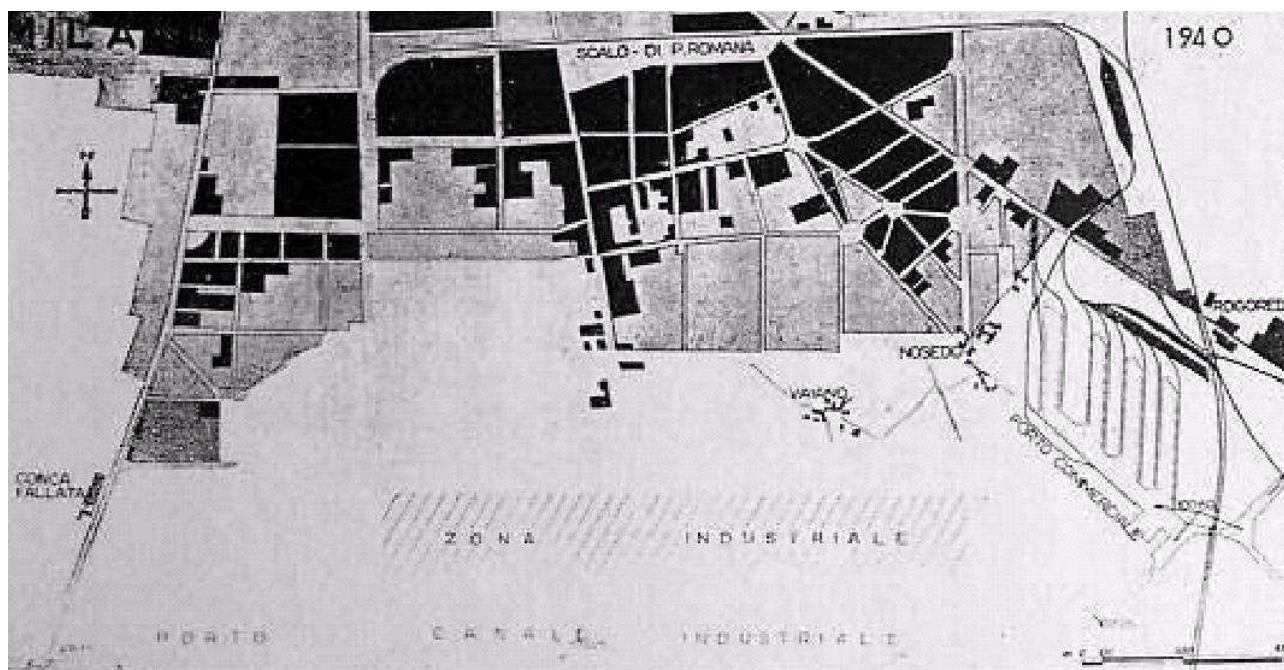


Figura 16- Progetto di Porto di Mare, 1940

Questi importanti lavori comportavano il vantaggio di poter sopprimere i tratti dei due navigli dentro il territorio comunale e la darsena di Porta Ticinese consentendo la costruzione di più ampie strade e una più facile espansione abitativa dell'area. Restava in sospeso il problema del raccordo con la Martesana, da effettuarsi in un secondo momento con un canale che sarebbe passato ad est dell'idroscalo. Anche il tracciato del canale da Milano al Po subiva alcune modifiche: anziché restare sempre parallelo all'Adda, attraversava questo fiume per dirigersi direttamente su Cremona.

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Milano, approvato nel 1953, recepì in pieno tutte le indicazioni del progetto del 1941, ma i lavori non vennero avviati.

Questa fu l'ultima volta che in un piano di Milano venne proposta la realizzazione di un porto commerciale collegato al Po con un canale navigabile che raggiunge Cremona: tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta il progetto del canale navigabile Milano - Cremona - Po sarà definitivamente accantonato e con esso l'idea di realizzare un nuovo porto commerciale della città.

Con il nuovo ordinamento regionale, nel 1972, la Regione Lombardia proclamò l'imminente inizio delle opere. Si acquistarono terreni e si costituì un nuovo organismo, che, in collaborazione con le altre regioni che si affacciano sul Po, si è adoperato per migliorare la navigazione su questo fiume, costruendo anche alcuni canali che scorrono

paralleli al suo corso. In Lombardia si è scavato un tratto di canale da Cremona all'Adda (Canale Milano) che per ora giace tra i campi inutilizzato.

Il decreto del 3 giugno 2000 ha soppresso e messo in liquidazione il Consorzio del canale Milano-Cremona-Po.

Le Vicende dell'area ex Porto di Mare

Dal 1925 in poi il lago, realizzato nel 1920, divenne un punto di riferimento ricreativo-turistico per la balneazione e per la pesca, ma subito dopo la seconda guerra mondiale

divenne luogo di scarico delle Macerie dei bombardamenti analogamente a quanto successe al Monte Stella al QT8.

Il "porto di mare" fu inoltre oggetto di un'intensa estrazione di materiali come pietrisco e sabbia: si accentuò così la sensazione di degrado con il formarsi di vaste cave, che diventarono giganteschi immondezzai, e di un ampio avvallamento ove vennero continuamente scaricati ogni genere di rifiuti solidi urbani.

La popolazione di fronte a tale degrado comincia a chiamare la località area dell'ex porto di mare .

Negli anni 60 sorsero i comitati unitari di quartiere che raccolsero le proteste dei cittadini , rivolgendo appelli e petizioni per ottenere la bonifica dell'area.

Nel 1971 l'ente proprietario dell'area, cioè il consorzio pubblico del canale navigabile (istituito dalla legge 1044 del 1941) cedette metà del terreno alla ditta TRI s.n.c che ottiene in gestione da parte dell'AMSA la discarica per continuare a raccogliere qui i rifiuti solidi urbani di Milano.

Accogliendo la richiesta del consiglio di zona 14 il comune fece cessare nel 1981 l'attività di discarica autorizzando solo l'estrazione di inerte. In seguito a ciò l'AMSA, quale titolare della discarica, iniziò la progettazione per rendere l'area un parco pubblico .

Per poter portare a termine l'obiettivo il comune ha tuttavia dovuto procedere all'esproprio delle aree e questa operazione si è conclusa nella primavera del 1992.

In un primo tempo l'area venne destinata a verde attrezzato(in relazione all'entrata in vigore della legge Regionale numero 42 che sancì l'istituzione del parco sud Milano); in anni più recenti si sono invece formulate varie ipotesi di destinazione:

Nel 2002 era la Cittadella dello sport, adesso viene indicata come la Cittadella della giustizia.

L'area ex Porto di Mare, fra Corvetto e Rogoredo, ha tutti i requisiti per ospitare importanti funzioni pubbliche: è una grande area di circa 1.200.000 mq, è pubblica, in corso di acquisizione da parte del Comune di Milano dal Consorzio Canale navigabile, è adiacente

all'autostrada Milano-Bologna, facilmente raggiungibile da Linate, a 250 m dalla stazione FS e MM di Rogoredo, servita dalla Stazione MM Porto di Mare, è prossima a Santa Giulia e adiacente ai quartieri residenziali lungo Corso Lodi.



Figura 17- Progetto della cittadella della Giustizia sull'area ex Porto di Mare e progetto di Santa Giulia sulle aree ex Redaelli-Montedison

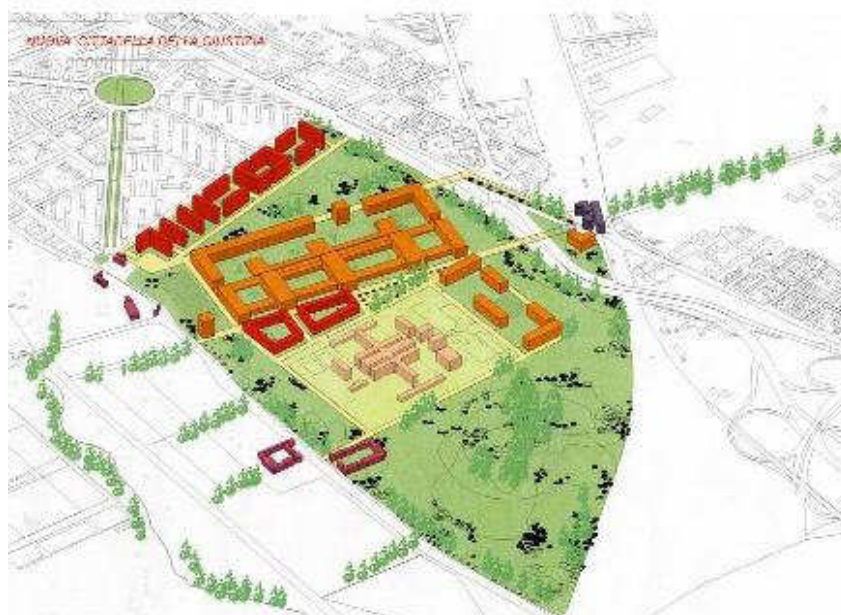


Figura 18- Progetto assonometrico della cittadella della Giustizia sull'area ex Porto di Mare e progetto di Santa Giulia sulle aree ex Redaelli-Montedison

2.6.2. Taliedo

Il primo campo d'aviazione di Milano nacque a seguito del Circuito Aereo Internazionale del 1910. In quell'occasione fu provvisoriamente attrezzata per il volo una vasta zona agricola di oltre un milione di metri quadrati, confinante a nord con il prolungamento del corso XXII Marzo ed il borgo di Monlué, e delimitata a sud dalla vecchia strada Paullese e dal borgo di Morsenchio; più precisamente, se la si confronta con la viabilità attuale, si trattava dell'area all'incirca delimitata da via Mecenate, viale Ungheria e via Salomone.

La zona prescelta fu collegata alla città mediante una linea tranviaria che arrivava all'incirca fino all'attuale piazza Ovidio.

A Taliedo venne poi aperta una scuola di volo; successivamente l'area venne acquistata dall'esercito per utilizzarla come aerodromo : l'insediamento militare crebbe dal 1914 al 1918. Accanto alle strutture militari nella zona est dell'aerodromo furono costruiti anche i primi capannoni della Caproni. Verso la fine degli anni '20 l'insediamento industriale della Caproni a Taliedo aveva acquistato una dimensione cospicua, sviluppandosi a cavallo dell'attuale via. Sul campo si insediarono anche altre ditte aeronautiche, in particolare la Piero Magni Aviazione, trasferitasi nel 1929 a Taliedo dove i suoi capannoni si trovavano sul lato sud verso l'attuale via Bonfadini. Nel periodo successivo alla prima guerra mondiale comparvero aerei nati e realizzati come mezzi di trasporto e, quindi, l'evoluzione dell'aeroplano civile cominciò a seguire una strada diversa e distinta da quella dell'aeroplano militare.

Dal 1926 Taliedo venne attrezzato per essere aeroporto civile. Agli inizi degli anni '30 l'aerodromo di Taliedo era già inadeguato rispetto alle esigenze del crescente traffico aereo, e ciò portò alla realizzazione di un nuovo aeroporto a Linate. Ben presto, Taliedo venne abbandonato come aeroporto civile (ed anche militare) pur rimanendo fino a tutto il periodo della Seconda Guerra Mondiale a disposizione delle società aeronautiche che vi si erano insediate, in primis la Caproni.

Nel dopoguerra l'area di Taliedo, sempre più circondata dall'avanzata della città, avrebbe perso definitivamente il suo ruolo aeronautico divenendo zona residenziale (Quartiere Taliedo) ed industriale.

Le tracce dell'insediamento Caproni sono ancora visibili su via Mecenate; molti dei capannoni sono sopravvissuti ed ospitano attività industriali o di servizio.



Figura 19- Mappa del Aerodromo Taliedo

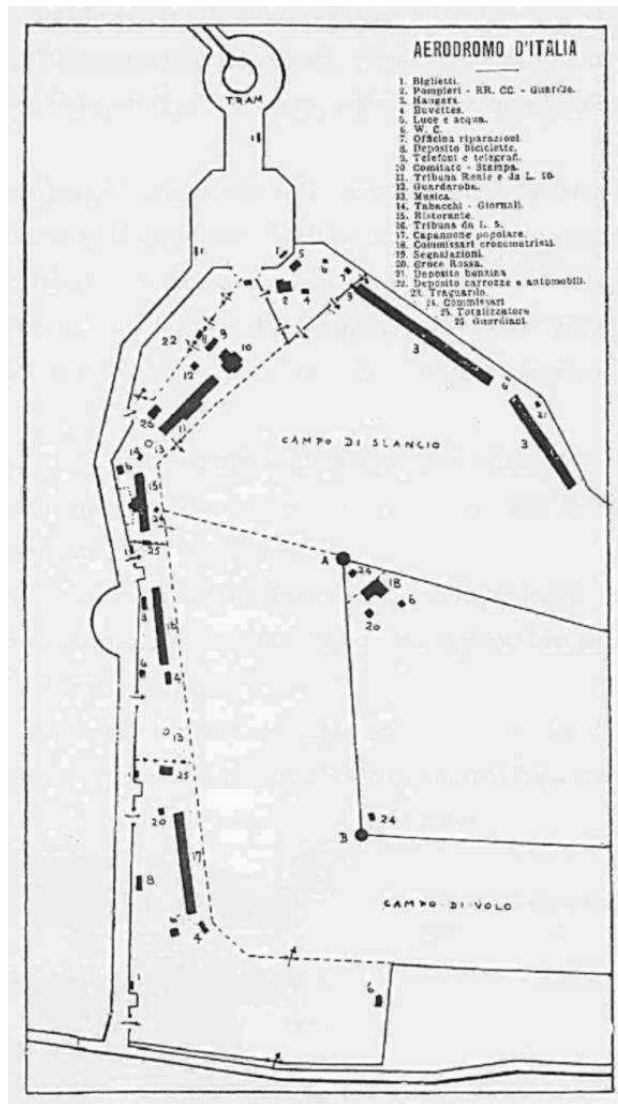


Figura 20- Progetto di Aerodromo Taliedo



Figura 21- Foto Aerodromo Taliedo

2.6.3. Area Anas

Sull'area dell'attuale autoparco dell'Anas, di fronte alla stazione ferroviaria, si trovava, nel 1600, la cascina Rogoredo (ancora denominata Rogoré nella carta di G.B. Clarici, redatta attorno al 1600 sulla base della tavoletta pretoriana usata per la rilevazione del catasto di Carlo V).

2.6.4. La cascina Palma di via Rogoredo

Questa cascina nacque all'inizio del cinquecento come cascina del Carmine, situata vicino alla stazione di Rogoredo. Oggi questo storico edificio agricolo si trova in uno stato di abbandono.

Proprio davanti alla cascina passava il Redefossi, ora coperto da asfalto e giardini; di fronte, alla fine dell'ottocento, i campi sono stati trasformati gradualmente nell'acciaieria Redaelli, alla fine del secolo scorso chiusa definitivamente e sostituita negli ultimi anni dalle abitazioni di Santa Giulia e dalla sede dell'emittente televisiva Sky.



Figura 22- Foto della Cascina Palma



Figura 23- Disegno illustrativo della Cascina Palma

2.6.5. Redaelli e Montedison

La Ferriera di Rogoredo di L. Riva nata nel 1886 è messa all'asta nel 1895. La gara è vinta dai fratelli Redaelli ed E.G.Falck.

L'attività della Redaelli consisteva nella lavorazione e trafilatura del ferro e dell'acciaio.

La localizzazione a Rogoredo del settore siderurgico è dettata in parte dall'esigenza di grandi quantità d'acqua che trova risposta nella grande quantità di rogge e canali; dall'altra parte c'è la presenza della ferrovia che fornisce un diretto collegamento con i bacini della Ruhr, la zona sud della Francia e Genova con il suo porto.

Tra il 1886 e i 1888 altre importanti industrie siderurgiche si stabiliscono a Milano attorno all'anello ferroviario.

Nel 1905 Falck si stacca dai fratelli Redaelli e fonda lo stabilimento di Sesto San Giovanni.

Nel 1979 l'azienda da familiare diventò una holding (cioè una società privata che detiene partecipazioni di altre società).

Enrico Agostino Griffini è stato l'architetto che ha costruito gran parte degli edifici per la Redaelli negli anni '30.

Alla fine degli anni '80 questi edifici vennero però demoliti ad eccezione del laboratorio sperimentale.

Il settore siderurgico a Milano ha avuto successo in primo luogo perché grazie alla ferrovia era possibile trasportare la materia prima dalle valli alpine, dove si trovavano i giacimenti ferrosi, per essere lavorata; in secondo luogo nel 1885 era stato deciso di sostituire il materiale ferroviario e questo consentiva di avere disponibilità di materiale a basso prezzo per essere trattato nuovamente.

L'acqua, di cui Milano è ricca, giocava inoltre un ruolo chiave per la produzione di energia vapore e per la lavorazione dei metalli.

Con la nascita della Falck e di altri stabilimenti siderurgici nel nord di Milano la direttrice nord ha cominciato uno sviluppo che nel tempo è andato incrementandosi e acquisendo importanza mentre la direttrice sud ha perso quel ruolo di polo industriale che sembrava rivestire all'inizio.

Nel 1901 Sesto San Giovanni passa da 6000 abitanti a 83.000. Nel 1960 mentre la popolazione di Rogoredo non è mai stata interessata da una crescita simile .

La fortuna di Sesto San Giovanni è dovuta ad una maggior vicinanza ai valichi alpini e alle vallate bergamasche e lecchesi dove era possibile reperire più facilmente della manodopera specializzata nel settore.

La falsa partenza industriale di Rogoredo ha però determinato il soffocamento delle originarie vocazioni agricole di quest'area ed inoltre si è assistito ad un progressivo incistamento ed emarginazione di Rogoredo stesso nella morsa della ferrovia, cavalcavia, tangenziale anziché ad uno sviluppo.

2.6.6. Il Progetto di Milano Santa Giulia

Nel progetto di Santa Giulia, il quartiere è diviso in due zone, corrispondenti alle due aree industriali dismesse; le due zone sono separate da un grande parco attraversato dalla nuova strada Paullese, parzialmente interrata.

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

Il progetto è stato realizzato solo in parte e, a questo problema, se ne aggiungono altri derivanti da mancate bonifiche dei terreni, assenza di servizi e collegamenti con la parte di città a ovest della ferrovia.

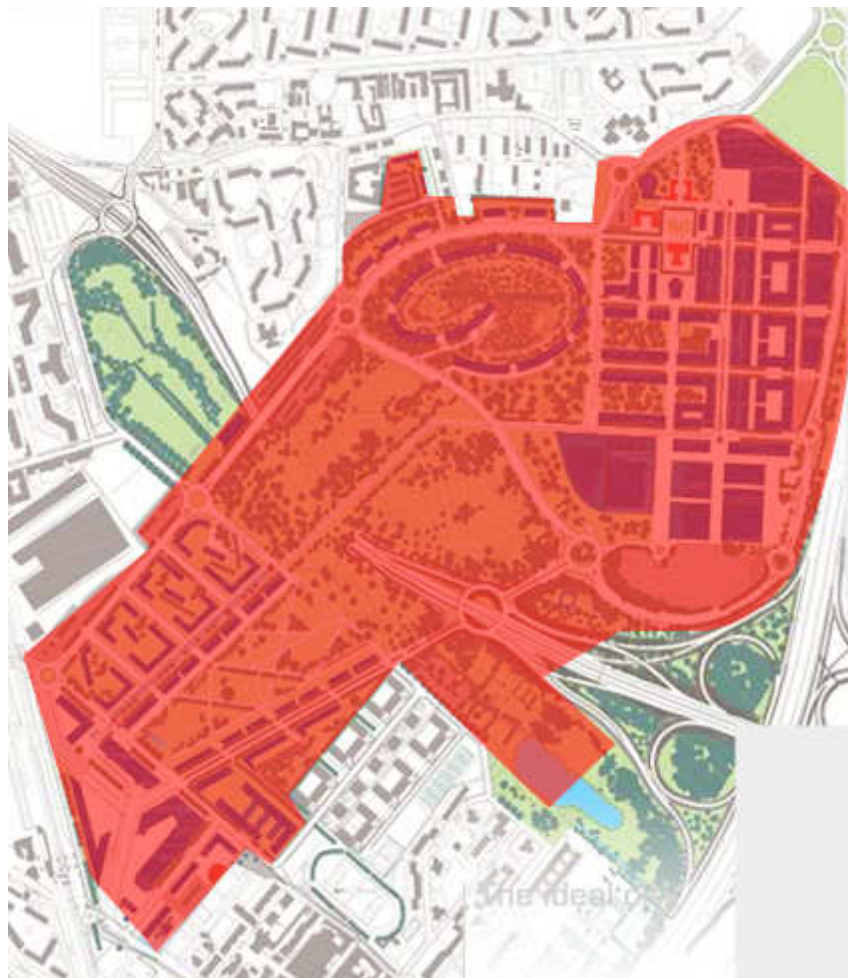


Figura 24- Il Piano Urbanistico di Santa Giulia (superficie totale = 1.200.000 mq)



Figura 25- Il Parco del Progetto di Santa Giulia (superficie totale = 316.000 mq)

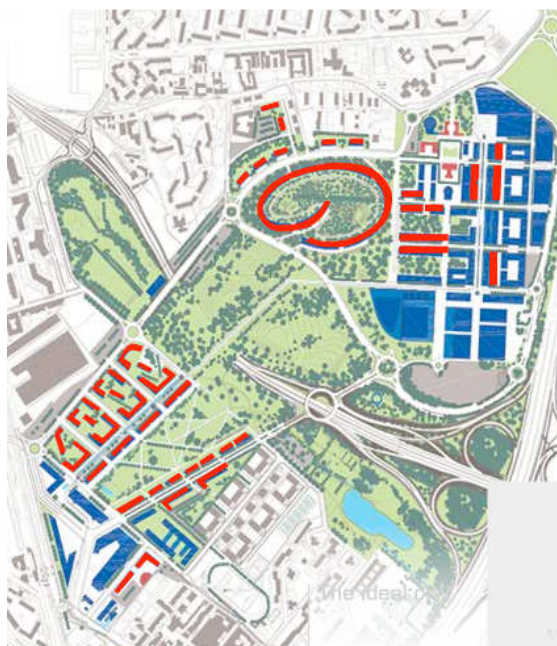


Figura 26- La Residenza del Progetto di Santa Giulia (superficie totale = 270.885 mq)

Sull'area ex-Montedison (lato Taliedo) avrebbero dovuto essere realizzate residenze di lusso, attività commerciali di prestigio (la cosiddetta 'Montecity Avenue'), terziarie ed alberghiere, una chiesa e un centro congressi con una capienza di 8000 posti. A causa della grave crisi finanziaria della società Risanamento S.p.A. e probabilmente anche per motivi di natura politica, allo stato attuale non è definito come sarà impiegata questa zona che rimane pertanto non edificata.

Sull'area ex-Redaelli (lato Rogoredo) sono state realizzate residenze in edilizia libera, residenze in edilizia convenzionata ed edifici per il terziario (fra cui la sede italiana dell'azienda televisiva SKY). In futuro è prevista la realizzazione di un complesso alberghiero (favorito dalla vicinanza alla stazione ferroviaria di Rogoredo), un centro civico, una "residenza speciale per studenti e giovani coppie" ed una residenza per disabili.

3. Tavole di Analisi: Osservazioni

3.1. Analisi di Piano Attraverso I Tre Layer

Prima della progettazione si è vista la necessità di prendere coscienza del ruolo di Rogoredo nella storia della città e del rapporto con essa: si sono creati a questo scopo delle tavole comuni a tutti i partecipanti al progetto; gli esiti di questo lavoro sono tre tavole che costituiscono 3 layer diversi: ognuno approfondisce degli aspetti in dettaglio.

Layer 1:

È stato denominato “piano di campagna” in quanto restituisce la morfologia del territorio milanese basandosi sulle carte IGM.

Vengono indicate anche le cascine e i centri storici presenti alla data del 1888: questa scelta è dettata dal fatto che il territorio a questo momento storico non aveva ancora subito i mutamenti profondi portati dall'industria e dalla ferrovia pochi anni dopo ; forniva pertanto una fotografia del territorio nel momento immediatamente precedente a questi cambiamenti.

Si sono potuti andare a riconoscere gli elementi che permangono ancora oggi o che sono andati a perdersi.

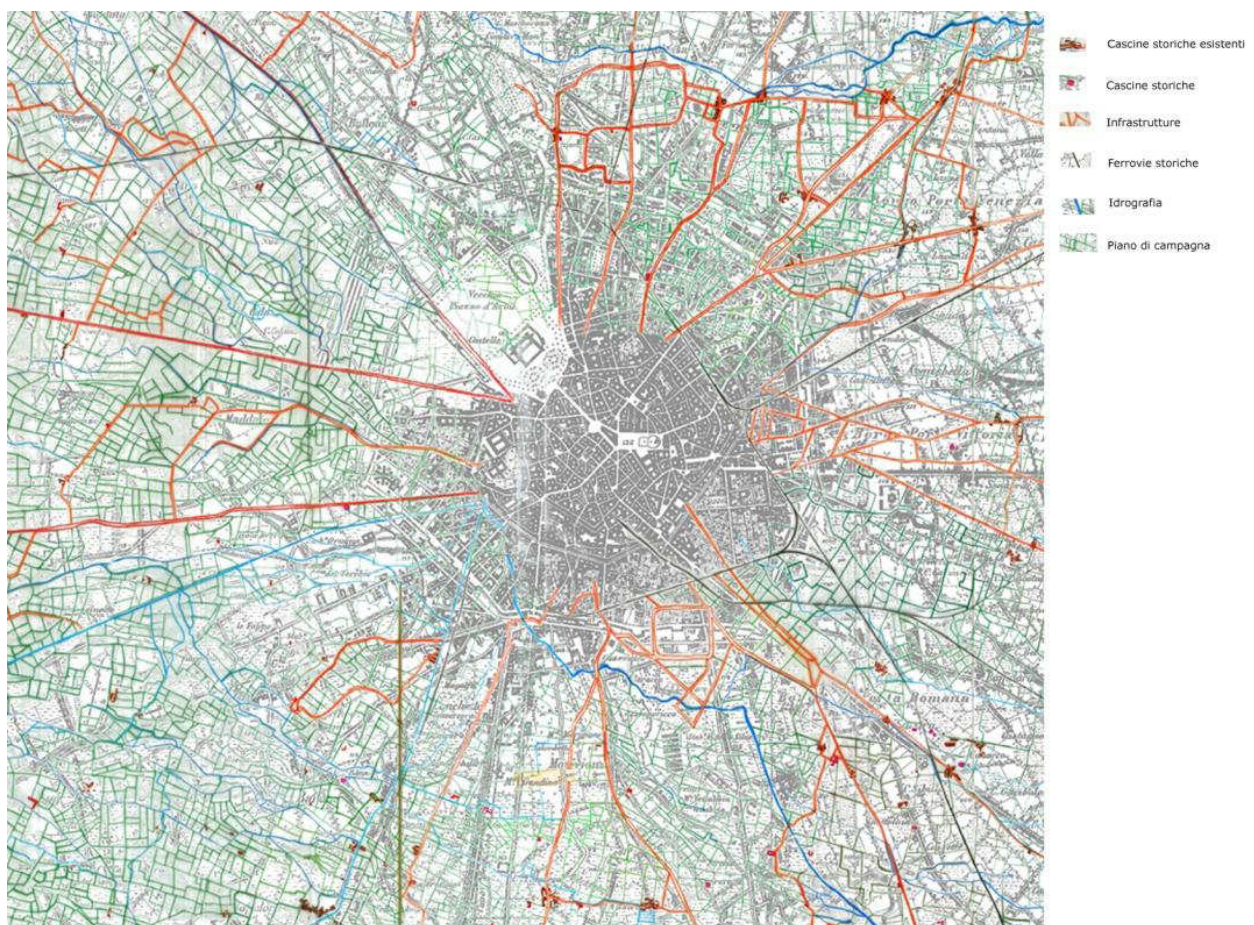


Figura 27- Piano di Campagna della città di Milano

Layer 2:

L'intento della tavola è quello di mettere in luce la crescita del centro storico di Milano in relazione al Piano Beruto e al Piano Albertini: si evidenzia perciò la differenza tra aree oggetto di un piano che ne abbia regolato la crescita e parti di territorio che ne sono state prive.

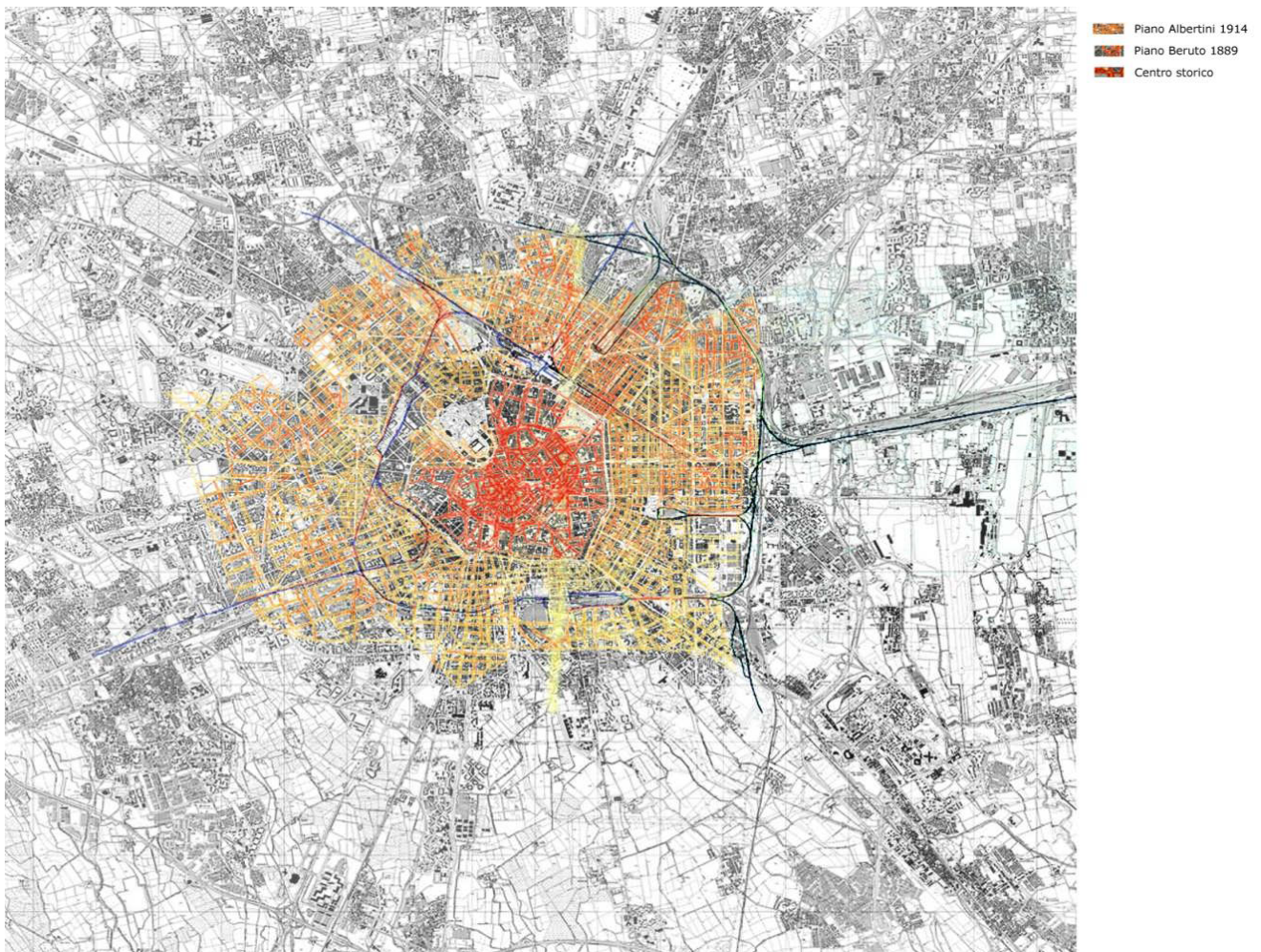


Figura 28- Piano Beruto e Piano Albertini

Layer 3:

Lo scopo di questa tavola è mostrare le trasformazioni in atto nella città di Milano, suddivise in progetti in corso di attuazione e progetti approvati ma di cui non è stato ancora intrapresa la realizzazione.

Un secondo livello che viene messo in risalto è la presenza degli scali ferroviari in dismissione con indicate le aree interessate dall' Accordo Di Programma (ADP).

Si può notare come alcuni scali siano oggetto di forti interessi sia per la loro dimensione considerevole, sia per la vicinanza che ricoprono rispetto al centro città (è il caso dello Scalo Farini); altri invece presentano dimensioni più ridotte.

Nel caso dello scalo di Rogoredo, l'area dello scalo che viene presentata nell'ADP è di 22.570 mq.

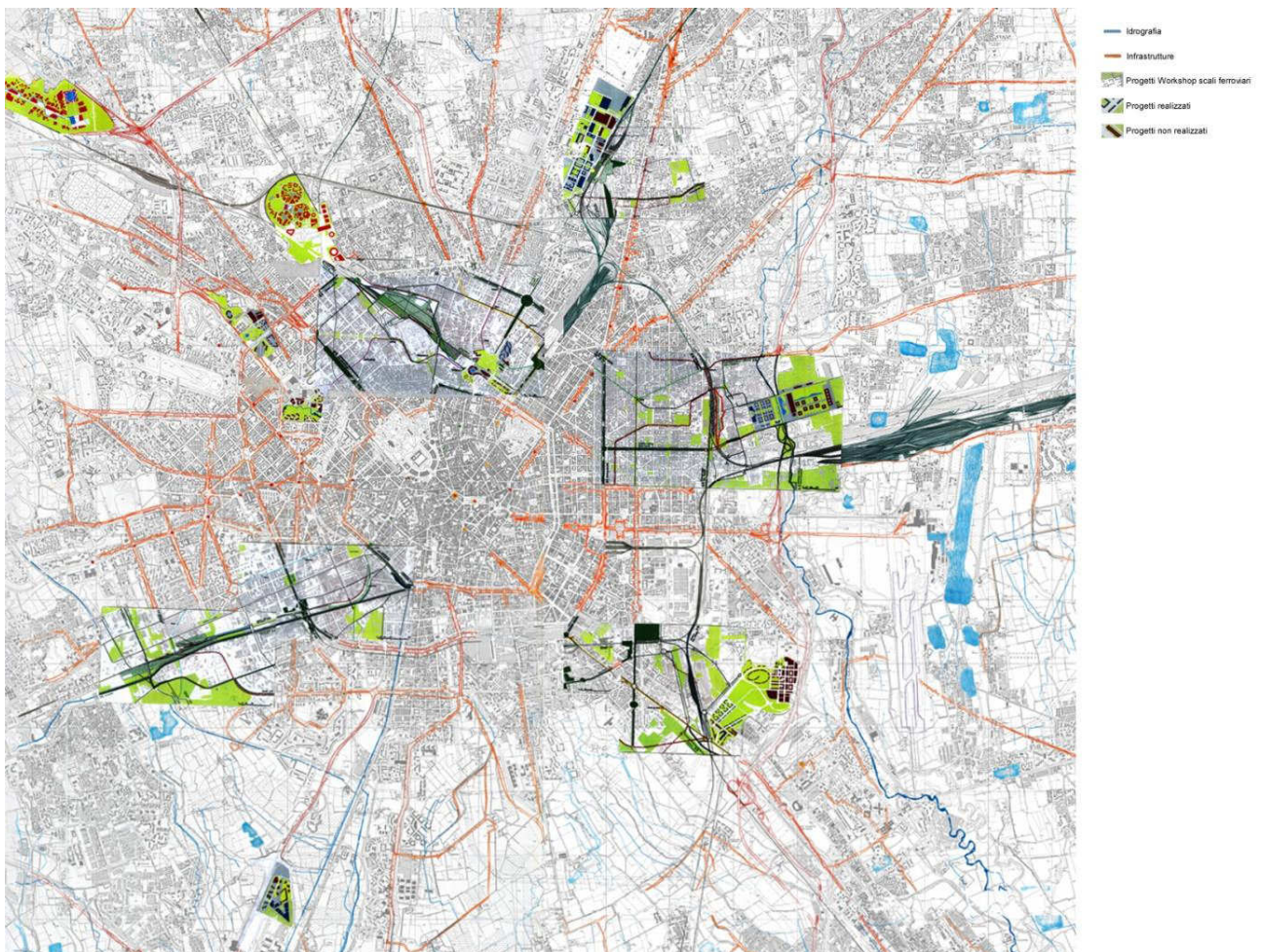


Figura 29- Progetti in corso

3.2. La Storia di Rogoredo Attraverso l'Analisi Delle Carte

IGM 1888

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

In antichità queste aree erano paludose ma attraverso canalizzazioni e bonifiche da parte dei monaci cistercensi si era andata a costituire la premessa dell'intenso sfruttamento agricolo consolidatosi nel tempo.

Il settore sud-est di Milano è attraversato da due valli fluviali che scorrono più basse di qualche metro (da tre cinque)rispetto alla pianura in direzione sud-est: la valle del Lambro(larga fino a oltre2,5 Km) e quella della Vettabbia (larga un chilometro).

Presenza importante è anche quella del canale Redefossi: costruito tra il 1783 ed il 1785, il canale scolmatore parte da porta Romana e, costeggiando la Via Emilia, scarica le acque a Melegnano nella Vettabbia che sfocia poi, dopo un breve tratto, nel Lambro.

Il motore del cambiamento della zona è la costruzione della ferrovia: nel 1866 avviene

l'apertura della linea Milano - Piacenza e nel 1867 è terminata la tratta Pavia - Voghera - Genova che partiva dal bivio ferroviario di Rogoredo; questa linea garantiva il diretto collegamento tra Milano e il porto di Genova senza passare per Piacenza.

Tra la via Emilia e la ferrovia si trova la seicentesca Cascina del Carmine (o Cascina Palma) che proprio nel XIX secolo aveva visto raddoppiare la sua struttura.

Nel 1886 la ferriera Riva si stabilisce a Rogoredo: gli impianti erano stati collocati in aperta campagna, in corrispondenza del bivio ferroviario: l'incrociarsi di molteplici infrastrutture di trasporto aveva determinato una precisa valorizzazione delle potenzialità localizzative della zona.

La Ferriera di Rogoredo di L. Riva, messa all'asta nel 1895, è acquistata dai fratelli Redaelli che danno il nuovo nome allo stabilimento la cui attività consiste nella lavorazione e trafilatura del ferro e dell'acciaio.

IGM 1914

Il nucleo residenziale di Rogoredo si costituisce in seguito alla presenza degli insediamenti industriali che sono presenti nella zona.

La maglia ortogonale costituisce la forma urbana assunta dall'insediamento nella sua prima fase di sviluppo, seguita dalla lottizzazione dei terreni ex agricoli vicino alla Redaelli. Le vie Montecengio e Rogoredo risultano dominanti rispetto agli altri spazi viari sia per dimensione che per la presenza di slarghi di maggiore dimensione (in corrispondenza della chiesa e dei giardini pubblici).

È visibile a questa data il potenziamento della ferrovia e la presenza dello scalo di Porta Romana (inaugurato nel 1891).

Lo scalo di Rogoredo riveste solo un ruolo di supporto agli scali di Porta Romana e Porta Vittoria almeno fino al completamento dei lavori di costruzione dei trafori alpini: a questo punto Rogoredo si trova collocata sull'asse fondamentale Genova-Chiasso, a sua volta incrociantesi col raccordo Torino-Venezia.

Per questo motivo, una commissione nel 1898 prevede la ristrutturazione del nodo di Milano Rogoredo e della sua stazione per adeguarsi alle necessità urbanistiche della città: entro il 1925 vengono realizzati un potenziamento del fascio dei binari e quello dei magazzini merci.

Lungo la direttrice che porta da Porta Romana alla stazione di Rogoredo cominciano ad insediarsi diverse industrie che spesso sono connesse direttamente alla ferrovia con dei binari privati.

IGM 1936

Nel 1923 avviene l'annessione di Rogoredo al comune di Milano (prima ricadeva nei confini del comune di Chiaravalle).

Tra la prima e la seconda guerra mondiale le espansioni del tessuto residenziale sono costituite da quartieri abitativi: uno destinato ai ferrovieri e uno per i dipendenti della Redaelli: il primo costruito su un lotto in prossimità della chiesa e parallelo agli assi trasversali della maglia ortogonale di Rogoredo vecchia si può definire un momento di rottura in quanto l'arteria maggiore del nuovo nucleo è una strada privata e il nucleo stesso era originariamente separato da un muro di cinta con due cancelli in corrispondenza di via Montecengio e via Rogoredo.

È visibile a Morsenchio lo stabilimento della Montedison.

L'aumento del numero di binari realizzato negli anni precedenti (entro il 1925), rende necessaria la realizzazione di un cavalcavia per lo scavalco della ferrovia che va a sostituire il precedente sottopassaggio: questo sovrappasso è costituito dal cavalcavia Pontinia, poi denominato Buccari nel 1942-43.

Ai primi anni venti risalgono il tratto di canale navigabile e di porto commerciale che vengono realizzati nell'ambito del progetto Porto di Mare (che rimane però incompiuto).

IGM 1994

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

4. Il Masterplan e I Punti Applicativi

Facendo proprie le istanze dell'ADP si è proceduti ad avanzare delle proposte progettuali contenute in un masterplan di riferimento coerente a cui ci si è sempre riferiti per verificarne la fattibilità.

Le aree di progetto sono cinque:

A. Area ex-Pirelli: Community Center e parco di interesse sovra comunale.

- fabbrica della creatività

-aree sportive e spazi aperti per grandi eventi

-Percorsi ciclopedonali:connessione con la stazione di Milano Rogoredo

B. Ex area dello scalo merci (Area indicata nell"ADP):

Residenza convenzionata.

C. Area ex Gavazzi Saponi

-Residenza sociale e servizi

D. Stazione Ferroviaria Di Rogoredo.

-nuovo sottopasso

-parcheggio

E. Ex Magazzini Frigoriferi Adafrigor

-Cohousing

5. Il Progetto

5.1. Descrizione dell'Area d'Intervento e I Suoi Confini

L'area interessata del progetto è in prossimità dell'ultimo binario funzionante della Stazione F.S di Rogoredo e si sviluppa parallelamente agli stessi da 30 mt di distanza fino alla Via Toffetti a sud-ovest, nei confini dell'area si trovano l'edificio residenziale esistente a forma di H a sud-est e l'edificio della Ex-Dogana a nord-ovest.

Quest'area è uno degli ambiti in trasformazione oggetto dell'accordo di Programma firmato tra Comune di Milano, Regione ed il Ferrovie dello Stato SpA, nel luglio 2007.

Il lavoro realizzato durante il workshop del settembre 2009 riprendeva l'edificio esistente come forma di 'H', ripetendolo in 5 corpi allineato ad essa. Nel interno erano previsti diversi soluzioni di distribuzione degli spazi integrando ad ogni edificio spazi comuni per gli abitanti.

5.2. Aspetti Pubblici-Morfologici e Fabbisogni Privati

Durante il corso del laboratorio abbiamo portato diverse soluzioni per la ricucitura dell'area A.d.P, integrando insieme Via Toffetti, la stazione F.S di Rogoredo, l'area ex-Pirelli e la Via Boncompagni. Alla fine degli studi è stato deciso di rafforzare il fronte urbano della Via Toffetti con un impianto di blocchi in linea per la residenza convenzionata e al confine del parco lineare lungo la ferrovia sono state collocate delle ville urbane con giardini privati.

I blocchi in linea offrono degli spazi commerciali nei piani terra, dando a questa zona la possibilità di aumentare il movimento della vita urbana.

Nel contesto del masterplan abbiamo sviluppato un percorso viabilistico che collega diverse le aree progettuali. Il percorso situato nel isolato del progetto si articola in modo da servire sia le case in linea che le ville urbane ed è connesso con il percorso ciclo-pedonale.

In questo contesto sono stati organizzati anche gli spazi verdi creando un percorso ciclo-pedonale che collega la Stazione F.S. a sud-est, Parco Alessandrini a nord e le aree verde di Porto di Mare, a sud. Su questi tracciati ciclo-pedonali abbiamo sviluppato degli spazi collettivi verdi per aumentare la qualità della vita urbana.

5.3. La Storia dell'Edilizia Convenzionata

5.3.1. Anni '50 e '60 e Il Problema della Casa

Gli anni '50 sono caratterizzati dallo sviluppo delle città con i piani di ricostruzione del dopoguerra.

- Iniziano i primi squilibri territoriali
- Inizia il problema della casa
- Gli anni '60 sono caratterizzati dallo sviluppo senza controllo e dalla speculazione edilizia
- Gli squilibri territoriali si aggravano
- Legge 167/1962 sull' edilizia economica e popolare ma il problema della casa non viene risolto (si tratta di una legge per favorire l'acquisizione di aree per costruire edilizia economica e popolare)

In risultato:

- le case ci sono ma i prezzi sono troppo alti
- Il patrimonio immobiliare resta sottoutilizzato

All'inizio degli anni '70 il governo e le amministrazioni devono dare risposte alle richieste dei lavoratori e dei cittadini:

- Necessità di risolvere gli squilibri territoriali
- Necessità di programmare uno sviluppo economico
- Necessità di risolvere il problema della casa e di direzionare lo sviluppo edilizio

In risultato:

Marzo 1971 inizia un dibattito parlamentare intorno ad una proposta di legge per riformare le norme sull'esproprio contenute nella legge 167/62 e autorizzare interventi straordinari nell'edilizia economica e popolare

5.3.2. La Legge 865/1971, Legge Per La Casa

Il dibattito porta all'approvazione della legge 865 nel 1971 che affronta:

1. Programmazione e coordinamento di interventi pubblici; le regioni devono gestire i finanziamenti provenienti dallo Stato
2. Esproprio delle aree per gli interventi di edilizia economica e popolare e per le opere di urbanizzazione e tutti gli altri interventi pubblici
3. Modifiche alla legge 167 del 1962 perfezionandola in relazione alle esperienze fino ad allora fatte

5.3.3. La Legge 10/1977

La legge separa il diritto di edificare dal diritto di proprietà. Il comune ha il diritto di edificare ovvero può trasformare il territorio mediante interventi sul patrimonio immobiliare, mentre al privato rimane la proprietà del terreno.

Il Comune, una volta verificata la conformità delle richieste di un singolo cittadino rispetto agli strumenti urbanistici vigenti, concede al singolo cittadino il diritto di concessione edilizia.

Il singolo cittadino che realizza edilizia con canoni di affitto e prezzi di vendita concordati con il comune per le classi a basso reddito, è esonerato dal pagamento della concessione, così da incentivare la 'residenza convenzionata'.

5.4. Città Giardino

La formazione della moderna scienza urbanistica è stata preceduta, nel periodo che va dall'Ottocento ai primi decenni del Novecento, da una fase utopistica, caratterizzata dalla ricerca di invenzioni di una città del futuro atta ad esprimere una nuova società, poste come alternativa globale alle città e alla società attuali.

Come le utopie rinascimentali si pongono i termini di un modello risolutore di tutti i mali sociali ed urbanistici del presente. In ogni caso, la creazione è ricorrente nella storia delle civiltà e si manifesta essenzialmente nei periodi di declino o di trapasso, quando appaiono più necessari profondi mutamenti della struttura sociale.

Tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento E. Howard (1850-1928) illustra la sua utopia urbanistica, prima in *Tomorrow, a peaceful Path to Real Reform*(1898), poi in *Garden Cities of Tomorrow* (1902), che rappresenta un punto di arrivo e di sintesi di varie

utopie associazioniste, e la cui originalità consiste nell'accento posto sulla realizzazione urbanistica come strumento per l'eliminazione non solo dei mali urbanistici del presente, ma anche come supporto per una società migliore. Con Howard il modello urbanistico, concepito non sotto forma progettuale, ma come insieme di principi, di norme e di procedure, precede e facilita la riforma sociale.

In Inghilterra il movimento per la creazione di città-giardino autosufficienti ha in Howard il più valido sostenitore. La proposta di Howard del 1898 si pone l'obiettivo di decongestionare la città storica, programmare e gestire l'espansione attraverso il decentramento della popolazione in città di nuova formazione denominate "città giardino". Partendo dalla constatazione che sia la città che la campagna presentano aspetti positivi e negativi per l'esistenza dell'uomo, Howard individua in una terza entità, la città-campagna, la soluzione ideale che racchiude in sé i benefici della vita urbana e della vita agreste, permettendo nel contempo, l'eliminazione delle caratteristiche sfavorevoli alla convivenza umana.

È questa la teoria dei tre magneti su cui si fonda la sua ipotesi e che può essere illustrato con un diagramma con tre calamite, dove i principali vantaggi di città e campagna sono espressissime agli svantaggi corrispondenti, mentre i vantaggi della città-giardino appaiono liberi dagli svantaggi di ambedue.

Né la calamita città né la calamita campagna interpretano appieno i disegni e i fini della natura. Poiché la società umana e le bellezze della natura sono fatte per essere godute insieme, le due calamite devono fondersi in una sola.

vantaggi : salari più alti, occasioni di impiego e prospettive di avanzamento, facilità di relazioni e divertimenti, strade ben illuminate, edifici monumentali
svantaggi : canoni a prezzi elevati, orari di lavoro eccessivi, distanze dal lavoro, solitudine della folla, aria inquinata, tuguri

- calamita campagna:



I vantaggi sono la bellezza dei panorami, salubrità dell'aria, boschi ombrosi, acque pulite.

Gli svantaggi sono la monotonia, scarse relazioni sociali, carenza di fognature appropriate e di impianti igienici, problemi ai raccolti a causa di siccità o piogge eccessive.

Il contemperamento delle attrazioni con il massimo vantaggio si può ottenere mediante una terza soluzione, denominata Garden City, della quale Howard precisa le caratteristiche dimensionali: popolazione massima di 32.000 abitanti, su una superficie di 1.000 acri (405 ha) destinati al nucleo urbano, circondato da 5.000 acri (2.025 ha) di terreno agricolo, con 2.000 abitanti nella cintura agricola, e ne analizza minutamente i costi di impianto.

Ogni città è immersa nel verde e ha struttura radio centrica. Al centro della città è posto un giardino di 5 acri e mezzo (2,25 ha), circondato dalle principali attrezzature pubbliche (municipio, teatro, biblioteca, ospedale,...); attorno, disposto in forma circolare, si sviluppa un parco di 58 ha, delimitato da un "crystal palace" che accoglie i negozi e l'esposizione permanente dei prodotti della città. All'esterno, lungo la linea ferroviaria, si trovano le industrie e, tra queste e il crystal palace, le abitazioni disposte in due fasce che si attestano su una "grandavenue" circolare.

Nella corona verde (greenbelt), che stabilisce i limiti della città, sono localizzati gli edifici particolari per malati e bambini e le fattorie.

Lo schema proposto da Howard prevede le caratteristiche del sistema dei tracciati:

- Il centro urbano di 1.000 acri ha forma circolare con raggio di 1.200 m;
- sei boulevard radiali, larghi 36,5 m, lo dividono in spicchi di uguale dimensione;
- Le corone circolari sono definite da cinque avenues, numerate progressivamente dall'esterno verso l'interno, la terza delle quali, la "grand-avenue", larga 128 m e lunga più di 5 Km, ha la configurazione di una parkway lungo la quale si dispongono le abitazioni aggregate in "crescents", scuole e chiese;
- Le case più lontane distano dalla grand-avenue 220 m;
- Le "roads" con andamento radiale collegano la prima e la quinta avenue, mentre le strade collegano la grand-avenue con la corona ferroviaria;
- Il calibro delle strade è via via decrescente in relazione al ruolo di connessione svolto.

Il progetto, espresso in forma ideogrammatica, individua a scala territoriale un sistema di città satelliti sufficientemente lontane tra loro e dalla città centrale, in modo da evitare la saldatura. Per quanto riguarda la forma del costruito e degli spazi aperti, Howard non affronta la definizione tipologica del costruito, ma si limita ad auspicare grande varietà e libertà espressiva.

Un approfondimento sulle modalità di costruzione della città-giardino si può ottenere dagli scritti e dalle realizzazioni di Raymond Unwin. Il suo manuale, *Town Planning in Practice* (1909), ripartendo dal concetto di città-giardino, arriva alla definizione dei materiali urbani che la costituiscono:

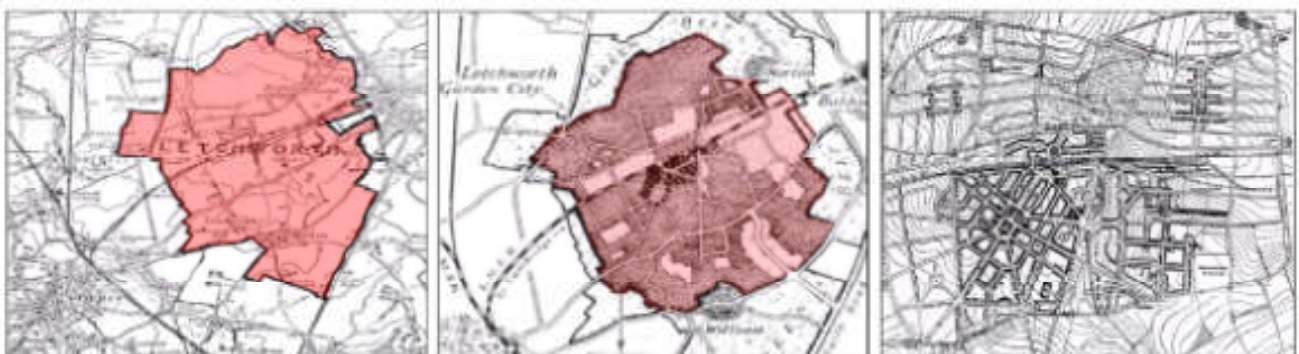
- Piazze, corti e percorsi sono spazi compiuti, delimitati da edifici o caratterizzati da prospettive paesaggistiche;
- I “cul-de-sac” formati dalle strade di servizio, gli spazi aperti di pertinenza delle abitazioni e le soluzioni d’angolo sono tra gli aspetti che contraddistinguono la ricerca morfologica;

Letchworth: 1903 comincia la costruzione della prima città-giardino, Letchworth, a circa cinquanta chilometri da Londra la rete stradale ed i servizi sono costruiti da una Società appositamente fondata e i terreni vengono ceduti in affitto per novantanove anni. Nella città è regolata minuziosamente: è prescritto il rapporto tra case e giardini, è vietato di aprire negozi in locali di abitazione, è obbligatorio cambiare zona per gli artigiani che volessero diventare piccoli industriali, il numero di professionisti in ogni quartiere è limitato in modo che ognuno abbia abbastanza clientela, è vietata l'apertura di industrie fumose e puzzolenti.

La città, prevista per 35.000 abitanti, si popola molto lentamente: nel 1936 essa ha raggiunto solo 16.000 abitanti. Ma comunque nel 1917 Letchworth viene dichiarata città con un proprio consiglio comunale. Nel 1919 inizia la costruzione di Welwyn, situata tra Letchworth e Londra, viene scelto un terreno più piccolo e viene ulteriormente ridotta la cintura agricola.

La città cresce più rapidamente rispetto a quanto non era avvenuto a Letchworth :

Welwyn raggiunge 35.000 abitanti (ne erano previsti 50.000) prima della seconda guerra mondiale. Il movimento delle città-giardino ha larga influenza in Europa: nei primi anni del XX secolo un gran numero di sobborghi delle principali città europee prende la forma di città-giardino:



- Hampstead presso Londra (1907)
- Floreal e Logis nella periferia di Bruxelles (1921)
- Monte Sacro a Roma (1920)
- Radburn presso New York ((1928)

In Italia un esempio di città giardino è il Villaggio Solvay a Rosignano Solvay, realizzata negli anni venti del Novecento.

La città-giardino è una zona del Quartiere di Monte Sacro nel IV Municipio a Roma.

Il paese di Acquadolci in provincia di Messina, costruito a partire dal 1922, rappresenta un altro esempio di città-giardino.

5.5. Tipologie edilizie e Riferimenti Progettuali

Le tipologie proposte per il presente progetto, derivano dalla sintesi di due tipi edilizi residenziali, la casa in linea per la residenza convenzionata e la casa a schiera per la villa urbana.

Nel contesto della sistema distributiva dei blocchi in linea è stato preso come paradigma l'edificio 'Piraeus' di Hans Kollhoff situata ad Amsterdam. Questo edificio di un blocco semi-aperto, si compone di differenti tipologie che presentano collocazione dei servizi centralizzati in tutti gli alloggi e cercano di rispondere a diverse utenze. Quindi la distribuzione degli spazi interni sono flessibili intorno all'area servizio collocati al centro della pianta.

Per il paradigma delle facciate invece è stato scelto l'edificio in linea del condominio 'Weissenhofsiedlung' progettato da Mies van der Rohe nel 1927 a Stoccarda in Germania. Le facciate sono semplici e regolari, le finestre a nastro che si ripetono ad ogni piano, tutte delle stesse dimensioni, non permettono di distinguere dall'esterno la destinazione d'uso dei diversi ambienti.

Per quanto riguarda le ville urbane, la costruzione generale è costituita da quattro unità abitative da 2 piani e come paradigma è stato scelto le case a schiera del progetto di 'La Fayette Park ' di Ludwig Mies van der Rohe.

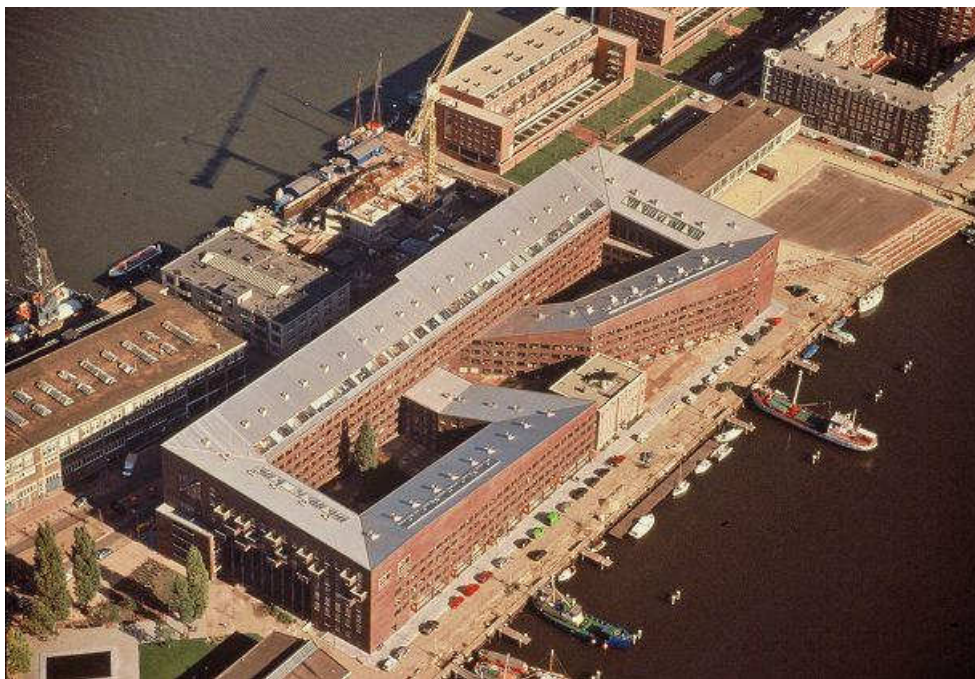


Figura 30- Piraeus, Hans Kollhoff-Christian Rapp, KNSM-Iaan/Levantkade, Amsterdam, Olanda, 1989-1994



Figura 31- Condominio Weissenhofsiedlung, Edificio in linea, Ludwig Mies van der Rohe, Stoccarda, Germania, 1927



Figura 32- Condominio Weissenhofsiedlung, Edificio in linea, Ludwig Mies van der Rohe, Stoccarda, Germania, 1927



Figura 33- La Fayette Park, Case a due piani, Ludwig Mies van der Rohe, Detroit-Michigan, USA, 1963



Figura 34- La Fayette Park, Case a due piani, Ludwig Mies van der Rohe, Detroit-Michigan, USA, 1963

6. Bibliografia

Pietro Solera, *'La strada e la Porta : Tracce e Temi di Storia intorno a Rogoredo'*, Cooperativa Edificatrice di Rogoredo, 2002, Milano.

A.del Bo, A. Monestiroli, A.Torricelli, D.Vitale; *'Direttrice sud-est. Rogoredo San Donato'*, 1999, Milano.

G. De Finetti, *'Milano, costruzione di una città'*, a cura di G. Cislighi, M. De Benedetti e P.G. Marabelli, Etas Kompass, 1969, Milano.

Renzo Riboldazzi, *'Un'altra modernità. L'Ifhtp e la cultura urbanistica fra le due guerre'*, Casa editrice Gangemi, 2009, Roma.

M.Grandi, A.Pracchi Milano, *'Guida all'architettura moderna'*, 2008, Milano.

AA. VV, *'La periferia storica nella costruzione metropolitana'*, numero monografico della rivista Edilizia popolare, 1977.

J.L.Sert, J. Tyrwhitt, *'Il cuore della città'*, a cura di E. N. Rogers, editore Hoepli.

Federico Oliva, *'L'urbanistica di Milano'*, Milano 2008, editore Hoepli.