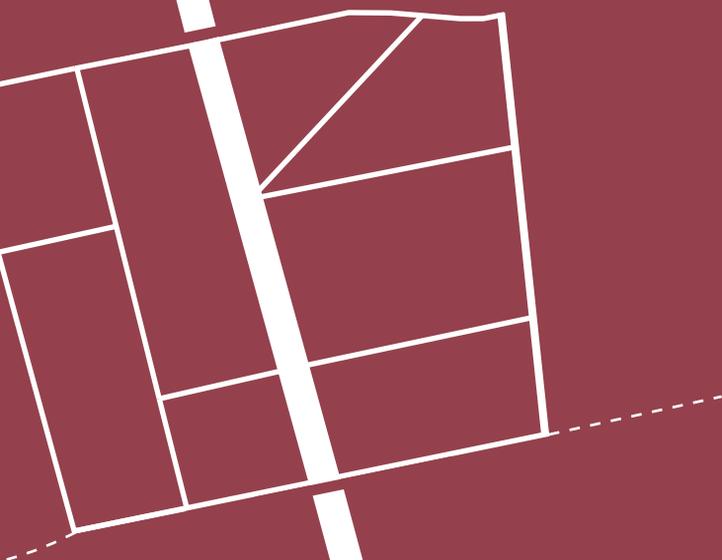


Politecnico di Milano
Scuola di Architettura e Società
Laurea Magistrale in Architettura
A.A. 2015 - 2016



PROGETTO DI SUOLO
A SERVIZIO
DI SCENARI POSSIBILI
Sperimentazioni
sull'area dismessa
della Piazza d'Armi
a Milano

Relatore:

Prof. Federico ZANFI

Correlatrice:

Prof.ssa. Maria Antonella

Strudente:
Fulvia PROSERPIO

BRUZZESE

803602

ABSTRACT

Il fenomeno della dismissione di edifici e di parti di città non rappresenta un argomento di recente introduzione nel dibattito architettonico-urbanistico. La sua comparsa sulla scena Europea risale alla metà degli anni Settanta a seguito della chiusura di grandi complessi di carattere industriale, e alla conseguente opportunità generata dai vuoti "liberati" nelle città (Gregotti 1990). Il fenomeno oggi, letto nel quadro economico attuale, mostra una geografia più complessa e articolata suscitando nuovi interrogativi. Come rapportarsi a queste aree? Quali strategie mettere in campo? Cosa fare nell'immediato se le forme tradizionali di riqualificazione non si prospettano come scenari plausibili nel tempo breve?

La tesi cerca di rispondere a queste domande indagando il fenomeno nel caso milanese, utilizzando la modalità operativa della mappatura e dell'analisi di casi-studio specifici. L'indagine riserva uno sguardo privilegiato a quelle aree che si distinguono per grandi dimensioni e prende coscienza del loro essere "aree in attesa" che faticano a rientrare in logiche di valorizzazione immobiliare volte a prefigurarne un assetto spaziale unitario.

Nella volontà di sovvertire l'immaginario negativo implicato dalla definizione "area dismessa", la tesi propone una sperimentazione progettuale sul sito della Piazza d'Armi di Baggio.

L'area collocata nel quadrante ovest della città, si presenta come un sito di grandi dimensioni, attualmente inaccessibile, per gran parte spontaneamente rinaturalizzato, il cui stato di "attesa" si protrae da molti anni.

La tesi, progettando a partire dallo spazio aperto e dal suo ruolo nel settore urbano, sceglie di mettere in campo un progetto di suolo le cui prime azioni a basso costo, attuabili nel tempo breve, perseguono la riattivazione del sito.

Le prime mosse d'immediata realizzazione vanno a definire l'ossatura portante del progetto ponendosi alla base di processi di più lunga durata che perseguono la riqualificazione completa del sito. La sperimentazione progettuale ammette la presenza di scenari futuri, di carattere volumetrico e riorganizzativo, che a fronte di un cambio della situazione al contorno, potrebbero avere luogo nella Piazza d'Armi.

In ultimo, va ricordata la congiuntura che costituisce lo sfondo del lavoro di tesi, ovvero una crisi economica del mercato urbano che da un lato tende a favorire la dismissione e l'abbandono, e dall'altro riduce le possibilità di riqualificazione per molte aree, prolungando il "tempo di mezzo" tra la vecchia e la nuova destinazione. Questo contribuisce a incrementare la presenza di suoli dismessi per tempi lunghi, e inevitabilmente pone interrogativi su come garantire una sostenibile convivenza tra questi e la città circostante.

INDICE

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| INTRODUZIONE | 7 |
| 1. IL FENOMENO DELLA DISMISSIONE | 9 |
| 1.1 IL FENOMENO DELLA DISMISSIONE NELLA CITTA' INDUSTRIALE TRA GLI ANNI SETTANTA E NOVANTA DEL VENTESIMO SECOLO | 11 |
| 1.1.1 Una rilettura di Rassegna n. 42 "I territori abbandonati" | 11 |
| 1.2 IL FENOMENO DELLA DISMISSIONE NELLA CITTA' CONTEMPORANEA | 16 |
| 1.2.1 Caratteri della dismissione (grana, geografie, rendita) | 16 |
| 1.2.2 Cambiamenti nella società e crisi del mercato immobiliare | 19 |
| 1.3 IL "PROGETTO URBANO" COME RISPOSTA NEGLI ANNI OTTANTA E NOVANTA | 21 |
| 1.3.1 Il progetto urbano coordinato | 21 |
| 1.3.2 Il caso del progetto Bicocca a Milano | 24 |
| 1.4 QUALI DOMANDE OGGI? | 28 |
| 1.4.1 Progettare un processo | 29 |
| 2. IL CASO MILANESE | 33 |
| 2.1 AREE DISMESSE: LOCALIZZAZIONI, PERIMETRAZIONI E CONSISTENZA | 35 |
| 2.1.1 Le fonti | 36 |
| 2.1.2 Perimetri in discussione | 42 |
| 2.1.3 La tavola di mappatura | 44 |
| 2.2.4 I numeri del dismesso | 48 |
| 2.2 LE AREE DISMESSE E LA CITTA' | 54 |
| 2.2.1 Dismesso e accessibilità | 56 |
| 2.2.2 Dismesso e sistemi ambientali | 60 |
| 2.2.3 Dismesso e servizi attrattori | 64 |
| 2.3 LE GRANDI AREE | 70 |
| 2.3.1 Criteri di osservazione | 71 |
| 2.3.2 Le grandi aree dismesse | 75 |
| 2.3.3 La messa a sistema delle aree | 142 |
| 3. SPERIMENTAZIONI PROGETTUALI SU UNO "SPAZIO IN ATTESA" | 145 |
| 3.1 LA PIAZZA D'ARMI DI BAGGIO | 147 |
| 3.1.1 Il campo del progetto e i suoi caratteri (opportunità e risorse) | 151 |
| 3.2 STRATEGIE E OBIETTIVI DEL PROGETTO | 159 |
| 3.2.1 Obiettivi | 159 |
| 3.2.2 Strategie generali | 160 |
| – Progettare partendo dallo spazio aperto e dal suo ruolo strutturale nella città | 160 |
| – Azioni attuabili nel tempo breve | 162 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| – Possibili scenari futuri | 163 |
| – La pluralità di attori coinvolti | 165 |
| 3.3 LE AZIONI DEL PROGETTO E SCENARI FUTURI | |
| 3.3.1 Le prime azioni | 168 |
| – Il nuovo asse Piazza Tirana-Giardini Ospedale San Carlo | 168 |
| / Parco Sud Parco delle Cave | 168 |
| – La gerarchia dei percorsi e i collegamenti con il Parco delle Cave | 170 |
| – Il riordino degli orti urbani | 170 |
| – Il riordino delle superfici a destinazione sportiva | 172 |
| – Il riordino del prato alberato | 172 |
| 3.3.2 Gli scenari di sviluppo futuri | 172 |
| – Il riuso dei magazzini esistenti | 173 |
| – I nuovi comparti edificabili e la riorganizzazione del sito | 173 |
| CONCLUSIONI | 175 |
| BIBLIOGRAFIA | 177 |

INTRODUZIONE

Questa tesi fonda le sue basi **sull'osservazione dei caratteri del fenomeno della dismissione**, per come questo si manifesta nel territorio milanese contemporaneo. Utilizza la modalità operativa della **mappatura** in primo luogo, per costruire un quadro di ragionamento su cui impostare le riflessioni. Oggi, osservando i materiali urbani dismessi, appare impossibile non notare la convivenza di materiali di piccola dimensione con materiali di consistenza maggiore, e materiali frutto delle odierne logiche di dismissione con e materiali risalenti alle prime dismissioni industriali.

E' importante sottolineare **che non si tratta di un fenomeno recente**, ma **la sua comparsa** nelle città Europee risale alla **metà degli anni Settanta del secolo scorso**, fase in cui la dismissione coinvolgeva principalmente i grandi complessi industriali.

Successivamente **il fenomeno è andato mutando e amplificandosi**, toccando un più ampio numero di materiali urbani. La trattativa urbanistico-architettonica si è da sempre interrogata su come intervenire su queste aree "liberate" a seguito delle dismissioni. La risposta prevalente messa in campo negli anni Ottanta e Novanta, in riferimento alle grandi aree dismesse, è rappresentata dal **"progetto urbano"**. Il "progetto urbano" rappresenta una modalità per ridisegnare intere parti di città. Questa pratica necessita la messa in campo di una consistente mole di mezzi finanziari, e la presenza della figura di un progettista che regoli lo svolgersi del processo in tutta la sua durata.

Questa tesi, alla luce dei nuovi caratteri della dismissione, nonché del nuovo scenario di crisi economica e finanziaria, legge il "progetto urbano" come strumento che non può più essere applicato a priori per la risoluzione di grandi aree.

Si interroga quindi, su come intervenire, per rimettere in circolo un'area dismessa, se non si prospettano le condizioni per una risoluzione di tipo immobiliare.

Ho scelto di cimentarmi nella sperimentazione progettuale sul **sito della Piazza d'Armi di Baggio**, area avente un'estensione di 416.150 mq, e giacente **in uno stato "di attesa" da 16 anni.**

Tuttavia, prima di concentrarmi sull'area appena citata, svolgo un'osservazione più dettagliata su quelle che sono le caratteristiche e le storie delle **più ampie aree dismesse milanesi**. Se presentate in ordine "di attesa" ovvero da quella dismessa in anni più lontani a quella dismessa in anni più recenti, l'elenco

segue questo schema: ex Montedison-Santa Giulia a Rogoredo, ex Innocenti a Lambrate, ex discarica a Porto di Mare, ex Piazza d'Armi di Baggio, ex Mercato delle Carni a Porta Vittoria e infine i tre scali dismessi, la cui perdita di funzione è avvenuta gradualmente: scalo Farini, scalo San Cristoforo, scalo Porta Romana.

Dalle letture **emergono elementi ricorrenti**, come i perimetri delle recinzioni, consistenti livelli di rinaturalizzazione, situazioni d'insicurezza nel sito e nell'intorno, ma anche presenza di manufatti dal valore documentale, testimonianze di episodi di riuso. **Il più importante elemento di legame tra queste aree è però rappresentato dalla condizione di "attesa"** nei confronti della riqualificazione, tempo che si protrae da oltre un decennio. L'allungarsi del "tempo di mezzo", ovvero del periodo tra la vecchia e la nuova destinazione, e l'ampiezza di queste aree, lette come dei "vuoti" inaccessibili, hanno rappresentato le spinte promotrici di tutta la riflessione.

Ci si è interrogati su come intervenire, per la rimessa in circolo nel tempo breve e con limitati messi economici.

La sperimentazione sul sito della Piazza d'Armi, ha portato **alla stesura di alcune strategie fondamentali** preliminari all'innesco di un progetto di trasformazione, riflettendo su interventi alla scala dell'area che potessero dialogare con principi insediativi letti alla scala urbana. Le letture del contesto e dei suoi elementi salienti si sono in questo senso rivelate fondamentali per l'elaborazione della strategia di progetto.

capitolo 1
IL FENOMENO
DELLA DISMISSIONE

1.1 IL FENOMENO DELLA DISMISSIONE NELLA CITTA' INDUSTRIALE TRA GLI ANNI SETTANTA E NOVANTA DEL VENTESIMO SECOLO

A metà degli anni '70, molti grandi spazi della città di fine Ottocento vennero gradualmente a dimostrare la loro inefficacia nella metropoli contemporanea. Il fenomeno della dismissione inizialmente coinvolge solo spazi legati alla produzione industriale, successivamente si estese anche ad altri materiali urbani, come **macelli, carceri, ospedali, mercati generali, scali merci**. Come appena detto fu appunto la deindustrializzazione, il primo segno evidente dei cambiamenti in atto. La deindustrializzazione è la manifestazione dell'esaurirsi dell'efficacia di alcune grandi strutture che avevano fatto da padrone sulla scena dalla metà dell'Ottocento, e che a circa cento anni di distanza, iniziarono a lanciare i primi segnali di un cambio di tendenza. Il fenomeno si è manifestato in risposta alla crisi di diversi settori produttivi, alle trasformazioni del mercato del lavoro con le conseguenti delocalizzazioni delle attività, alle innovazioni tecnologiche, e ai mutamenti delle dinamiche produttive che hanno reso inadeguate molte strutture industriali. Il dibattito accademico, intorno alla dismissione ha speso nel tempo molte parole e riflessioni al riguardo. In un primo momento a partire dalla **metà degli anni Ottanta**, il dibattito si è concentrato sull'analisi dei caratteri del problema, e delle sue conseguenze. Successivamente l'attenzione è stata indirizzata alle **opportunità di riorganizzazione territoriale che i "luoghi liberati"**¹ potevano rappresentare per le città.

1.1.1

UNA RILETTURA DI RASSEGNA n° 42 "I TERRITORI ABBANDONATI"

Il numero 42 della rivista Rassegna, pubblicato nel 1990, riporta il titolo "**I territori Abbandonati**"², e contiene una raccolta di saggi, ad opera di famosi architetti e urbanisti, che hanno influenzato il dibattito dell'epoca, relativo alle aree dismesse ed alle opportunità ad esse legate. Ognuno di questi saggi, legge il fenomeno in atto da punti di vista differenti, fornendo una variegata gamma di spunti di riflessione legata alle dinamiche in atto, ai nuovi temi che si sviluppano a partire dagli anni Settanta, ai materiali che di volta in volta vengono coinvolti, e alle riflessioni progettuali che necessariamente il nuovo stato dei luoghi ha implicato. Di seguito vengono riposti i **temi e i concetti chiave** ad

1 B.SECCHI, S. BOERI, I territori abbandonati, "Rassegna", n. 42, p.4

2 Ibid,p.4;

opera di alcuni famosi architetti e urbanisti, che letti nel loro insieme, danno un autorevole **quadro del fenomeno della dismissione**, e delle dinamiche ad esso connesse **nei primi anni Novanta del Secolo scorso**. Dalle pagine seguenti, emerge la comparsa di nuovi problemi della società, di nuove situazioni alle quali relazionarsi, di nuovi termini per delineare ciò che stava succedendo delle città Europee. Emergono inoltre, **riflessioni** su come intervenire sul nuovo stato dei luoghi.

VITTORIO GREGOTTI

Il primo saggio della raccolta porta la firma di **Vittorio Gregotti**, il quale parla delle aree dismesse come di un argomento molto attuale, che ha influenzato la pianificazione territoriale e urbana Europea, infatti il **problema della dismissione** viene letto come un **“nuovo stato di necessità”**³ il quale deve necessariamente essere preso in considerazione. Nel saggio si parla del fenomeno come di qualcosa in atto da almeno un decennio, che si manifesta con forme diverse, e con motivazioni differenti, il quale necessita la messa in campo di strategie progettuali alla scala urbana. Il fenomeno si lega all’ammodernamento dei servizi, delle infrastrutture, delle dinamiche lavorative. Spesso la dismissione dipende da problemi derivanti da equilibri economici europei e nazionali, i quali lasciano molti “vuoti liberati”⁴ nelle città, o periferie urbanizzate, si pensi ad esempio alle aree siderurgiche di Genova, Taranto, Terni, oppure alle aree della Falck e della Pirelli. Anche la ricollocazione di grossi servizi, come ospedali, caserme, macelli, mette a disposizione aree in posizione strategica, le quali si presentano come “vuoti” da riprogettare e riconfigurare. Entrano in gioco aree strategiche di una portata mai vista prima, si pensi ad esempio alla riforma del Porto di Venezia il quale ha messo a disposizione un imponente stock di aree, ed edifici legati all’arsenale, senza precedenti nella storia. Gregotti legge il fenomeno della dismissione industriale, sia in relazione alle effettive dinamiche che portano alla chiusura delle aree industriali, sia in legame alla ricollocazione delle stesse. La ricollocazione delle aree industriali che si spostano dalle città per ricostruirsi altrove, secondo Gregotti non deve essere vista necessariamente come fattore negativo, infatti questa potrebbe essere una soluzione ai problemi d’inquinamento, di accessibilità con mezzi pesanti, che un’attività di produzione industriale spesso comporta. Per Gregotti, la dismissione, se letta attraverso la ricollocazione, può diventare un’occasione di riequilibrio territoriale, che può dare origine ad una nuova e più coente rete di servizi e infrastrutture. A quel punto la nuova sfida è quella di ridisegnare un nuovo pezzo di città, spesso circondato da altre stratificazioni del costruito.

Gregotti nel suo saggio, riesce a delineare **cinque punti fondamentali da tenere presente nella riprogettazione di queste parti di città**, ovvero:

- “Il disegno deve misurarsi con il **contesto** storico e geografico, nei suoi aspetti strutturali e non stilistici”,
- “Bisogna porre attenzione non ai singoli oggetti, ma alle **relazioni** tra questi (sequenze, scale, gerarchie tra le parti)”,
- “E’ necessario concentrarsi sul **disegno del suolo e degli spazi aperti**”,
- “Bisogna perseguire **alta mescolanza** di funzioni compatibili”,

3 B.SECCHI, S. BOERI, I territori abbandonati, “Rassegna”, n. 42, p.5;

4 Ibid. p.5;

- “Si deve dotare il progetto di un’**immagine omogenea e ordinata**, che lo renda a sua volta riconoscibile” ⁵.

STEFANO BOERI

Il saggio di **Stefano Boeri** sancisce l’importanza del tema del dismesso, come un “movimento di ritrazione dell’attività umana”⁶. La rilevanza del fenomeno deriva dalla constatazione che il **riuso dei manufatti riguarda solo piccole porzioni** di questi, mentre nella maggior parte dei casi la dismissione si compie con l’**abbandono di intere parti del territorio**. Negli anni ’90 il tema della dismissione diventa un tema unificatore del mondo architettonico e urbanistico, nascono in questo periodo nuovi termini come: **ricollocazione, incorporazione** delle attività produttive, **deindustrializzazione, ritrazione delle attività umane**.

MARCEL SMETS

Marcel Smets nel suo saggio, legge la dismissione, soprattutto in relazione all’abbandono dei luoghi che questa genera, cercando d’interrogarsi sui cambiamenti in corso in Europa, i quali hanno dato come esito, la chiusura di grosse aree produttive.

Emergono **insediamenti industriali abbandonati in tutta Europa**, insediamenti che si rivelano obsoleti per numerose ragioni come il cambiamento del costo del lavoro, la velocità d’innovazione tecnologica che tocca i processi produttivi, l’esigenza di una veloce comunicazione. Si verifica la tendenza delle imprese a trasferire le strutture in luoghi a basso costo del lavoro, le fabbriche vengono ricollocate altrove, in luoghi più favorevoli allo svolgimento delle attività. Inoltre lo sviluppo di sistemi ad alto livello di automazione ha portato alla necessità di avere luoghi di lavoro differenti e alla necessità di ridurre i tempi di trasporto delle merci. Non servono più grandi aree per le catene di montaggio, le nuove esigenze rendendo presto obsolescenti gli attuali luoghi del lavoro. Le nuove richieste del mercato, richiedono la vicinanza a centri direzionali e reti di trasporto. In questo contesto si modifica il ruolo anche delle amministrazioni, le quali perdono il controllo sugli insediamenti, infatti i processi decisionali hanno spesso una portata internazionale, quindi oltre al controllo a livello locale, di cui le amministrazioni sanno farsi carico.

PIERLUIGI CROSTA

Secondo **Pierluigi Crosta** ⁷ l’individuazione del problema si lega a filo doppio con la proposta d’intervento, che in relazione ad esso si elabora. L’autore si interroga su quale aspetto del fenomeno costituisce il problema e nella sua riflessione elabora due risposte. Per lui è molto importante capire la situazione in atto per poter poi **calibrare l’efficacia delle politiche risolutive**. Crosta si interroga, sul “**cosa costituisce un problema**”, se infatti la dismissione è problematica dal punto di vista della cessazione delle attività produttive, la risposta a questo problema deve necessariamente essere di tipo economico, se invece il problema è dato dalla mancata sostituzione dell’attività, che genera un vuoto nell’urbanizzato, la soluzione deve puntare allo **sviluppo di politiche**

5 B.SECCHI, S. BOERI, I territori abbandonati, “Rassegna”, n. 42, p.5;

6 Ibid. p.7;

7 Ibid. pp. 8- 13;

urbanistiche. In ultimo punto l'autore, riflette sulla dismissione dal punto di vista della varietà dei soggetti, che di volta in volta sono chiamati ad intervenire, per rispondere alle problematiche che si manifestano.

BERNARDO SECCHI

Il saggio di **Bernardo Secchi** dal titolo **“un ampliamento di sguardo”**⁸ si delinea come scritto molto rilevante, nel dibattito sulla dismissione. Il saggio inizia con un lungo elenco dei materiali che in tutta Europa sono stati soggetti a dismissione, e dall'osservazione della consistente mole di aree “libere” che ora insistono nell'urbanizzato.

Secchi parla delle aree dismesse come **“il segnale di un problema in cui l'abbandono è assunto come indicatore”**. Riconosce la lunga storia di questo processo, iniziato negli anni Settanta, e riconosce a circa vent'anni di distanza l'opportunità di poter tracciare le linee fondamentali di questo fenomeno, infatti per lui si ha la prima “distanza storica” adeguata per leggerne gli aspetti principali. Per l'autore è fondamentale ampliare il punto di vista, per avere una visione d'insieme chiarificatrice delle dinamiche in atto.

Secchi sottolinea che la dismissione, inizialmente, è stata percepita solo attraverso l'osservazione della chiusura di grandi impianti industriali e nella lettura delle conseguenze sulle imprese ad esse collegate. Si pensi ad esempio agli elevati tassi di disoccupazione, turbamenti sul mercato del lavoro, conseguenze sulle economie nazionali, che la chiusura di grandi stabilimenti può dare luogo. Solo successivamente lo sguardo si è spostato su ogni singolo oggetto coinvolto, sui caratteri di questo, sul loro intorno, sulla loro posizione. E' da queste prime osservazioni che si sono iniziate a percepire le trasformazioni in atto nella società e nello spazio dell'abitare, come naturale conseguenza. Ci si è progressivamente accorti che il fenomeno aveva investito molte città, e regioni Europee e che non era più confinato alle sole aree industriali, ma coinvolgeva anche edifici, impianti, infrastrutture. La **modifica dei sistemi economici**, l'introduzione di nuovi sistemi tecnologici ha generato una modifica dei sistemi industriali e dei sistemi organizzativi. Diverse relazioni tra i soggetti, diversa sensibilità, diversi modi di comunicare.

SERGIO CROTTI

In ultimo punto si ritiene interessante citare il saggio di **Sergio Crotti**⁹, architetto e docente presso il Politecnico di Milano. Per Crotti “aree dismesse” è una locuzione molto usata ma non appropriata per definire un fenomeno tra i più rilevanti nell'epoca post-industriale. Per lui la parola “dismissione” evoca l'esito di un ciclo attivo che allude ad una perdita ma postula il rinascimento nel riuso delle aree, rese disponibili ad un'ulteriore attività. Spesso le aree dismesse vengono assunte dai pianificatori come “generica disponibilità”, ma si sottovalutano i processi reali in atto, l'intorno e il contesto in cui le aree giacciono. Le aree dismesse sono un'occasione per integrare lo spazio con i tessuti circostanti, per ripristinare il ruolo delle aree nel contesto urbano. I suoli da riprogettare offrono una soluzione ai problemi di dissoluzione urbana e di consumo di suolo, perché offrono l'occasione di riprogettare aree che già

8 B.SECCHI, S. BOERI, I territori abbandonati, “Rassegna”, n. 42, pp. 60 - 62;

9 Ibid. p. 68- 72;

fanno parte dell'urbanizzato.

La questione delle aree dismesse delinea cambiamenti strutturali profondi e accelerati che vengono colti a posteriori, quando i mutamenti si sono fatti più evidenti, e si manifestano con delle trasformazioni del quadro urbano.

Le aree dismesse sono percepite come aree deboli, aree sottoutilizzate, aree interstiziali, e spesso vengono definite come “vuoti urbani” ma tale definizione per Crotti abbraccia situazioni più generali e non solamente legate alla dismissione. Il termine “vuoto” può infatti essere letto in opposizione ad uno spazio “saturo”, **i vuoti delle aree dismesse si presentano come luoghi di attesa, dalle potenziali risorse.** Degli spazi che si prestano a ricevere un nuovo contenuto. Il deperimento delle aree ha un lungo periodo d'incubazione, infatti da molti anni il fenomeno era accennato senza però dare manifestazione di sé. Negli anni è emerso il difficile connubio tra le potenzialità offerte dalla dismissione e le deboli azioni di gestione, orientate al riassetto delle grandi aree dismesse, che spesso ne hanno impedito il ridisegno. Le aree dismesse restano tali se non si possiede un'idea di città entro cui il loro assetto possa rideterminarsi, mediante la forma di progetto di ridefinizione urbana. Ogni intervento modificativo determina una diversa qualità. E' lungo il cammino che da “aree dismesse” porta a parlare di “aree strategiche”, per fare questo è necessario assumere il problema in senso critico e da una prospettiva progettuale. Per Crotti è importante guardare al carattere strutturale delle aree, riconoscendo l'eccezionalità di cui sono portatrici. Se le aree vengono osservate nel contesto in cui giacciono, osservando l'orma delle stratificazioni che il tessuto come un codice genetico porta con sé, le aree dismesse appaiono sotto una luce diversa, perché il loro significato non è più legato alla loro consistenza ma si lega alla loro capacità trasformativa. Le aree vengono ad occupare un ruolo speciale nella modificazione del loro assetto interno per andare poi ad instaurare legami con i bordi. E' quindi importantissima la comprensione del contesto nel quale si collocano. E' importante la rilevanza del fenomeno, nel suo manifestarsi. Le aree possono restare a lungo inesprese se non vi è la necessità di un progetto che ne liberi le potenzialità, e orienti la valorizzazione delle risorse. Il progetto guida il mutamento fino al disegno riconoscibile e significativo. E' importante riconoscere la specificità dei luoghi, per riconoscere le preesistenze, dalle quali derivano i principi dell'architettura urbana.

Questi autorevoli contributi, insieme ad altri, consentono di mettere a fuoco alcuni temi legati al fenomeno della dismissione che sono validi ancora oggi, mentre altri appaiono superati. Oggi ad esempio appaiono chiare le spinte che hanno portato nella società quei cambiamenti che determinarono la chiusura e il ricollocamento di interi complessi industriali. Ora non ci si interroga più, sul perché si siano verificate le chiusure degli stabilimenti, tuttavia ci si interroga ancora su come intervenire per rimettere in circolo le aree dismesse. Oggi, molti dei vuoti originatisi dalle prime dismissioni industriali sono ancora presenti nelle città, e versano in uno stato di “attesa”. Come vedremo nelle pagine seguenti, tra gli anni Ottanta e Novanta, la stagione architettonica e urbanistica rispose alla presenza di questi “vuoti” con la messa in campo di “progetti urbani”. Oggi ci si interroga sulle strategie da mettere in campo, e sulla validità del “progetto urbano” come efficace risposta. Le pagine seguenti approfondiranno le tematiche appena esposte.

1.2 IL FENOMENO DELLA DISMISSIONE NELLA CITTA' CONTEMPORANEA

Il seguente paragrafo, contiene delle riflessioni sui caratteri che la dismissione assume ai giorni nostri, vengono prese in esame le caratteristiche del fenomeno oggi, e il panorama della società in cui si colloca la dismissione. Vengono osservati i cambiamenti della società, e le caratteristiche della dismissione in antitesi a quando accadeva o alle caratteristiche che il fenomeno assumeva nei primi momenti della sua comparsa nell'urbanizzato.

1.1.2 CARATTERI DELLA DISMISSIONE (GRANA, GEOGRAFIE, RENDITA)

Lo **scenario della dismissione e dell'abbandono** che permea le città ai giorni nostri assume **aspetti molto differenti** da quelli che caratterizzavano il fenomeno nei primi momenti della sua comparsa sul territorio. Ora i **materiali** urbani coinvolti sono assai **più diversificati**, riguardano spazi pubblici e privati, luoghi della produzione e del lavoro, luoghi dell'abitare, del consumare, del tempo libero, edifici e spazi aperti, immobili vecchi e recentissimi, concentrati in grandi aree o dispersi nell'urbanizzato¹.

Appare evidente come il fenomeno **non** possa più considerarsi **circoscritto alla chiusura degli impianti industriali** o alla loro **ricollocazione**. Più nel dettaglio si può dire che nei lunghi elenchi del dismesso Europeo e Italiano, compaiono: cantieri incompiuti, ex scali ferroviari, stazioni e depositi di locomotive, ex porti, ex cantieri navali, banchine e aree rimessaggio, ex aree industriali, fabbriche, capannoni, trafilerie, laminatoi, torri piezometriche, cabine di controllo, ex aree militari, poligoni di tiro, depositi di armi, caserme e bunker, ex edifici pubblici come scuole, ospedali, manicomi, poste, teatri, cinema, musei, tribunali, centri sportivi, piscine, ippodromi, mercati, ex macelli, ex chiese, monasteri, orfanotrofi, edifici di proprietà ecclesiastica, ex uffici, ex centri commerciali, magazzini, negozi spazi al piano terra, alloggi sotto soglia, appartamenti, palazzine, hotel, ville, castelli, ex cascine, spazi residuali, ex campi, ex terrazzamenti agricoli, verde incolto, e molti altri materiali che l'elenco

1 I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIUUSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015, p15;

non riporta². I materiali coinvolti, hanno **dimensioni differenti**, si passa dalla scala del piccolo edificio, alla scala del grande complesso militare, passando per dimensioni intermedie come quella che più essere rivestita da un edificio pubblico, i cui servizi offerti appaio ormai obsoleti. Anche i **contesti urbani**, nei quali il dismesso si colloca, risultano essere di varia natura. La dismissione infatti non irrompe solamente nelle grandi città, o nelle periferie di queste, spesso si può osservare anche nei centri minori, nei paesi di campagna e nei paesi montani. L'intorno del dismesso si differenzia, ma il fenomeno, dissemina lo stesso i suoi elementi.

Questi materiali, rappresentano nell'oggi, una **potenziale offerta di spazi da riconquistare e da riattivare con nuove attività**, nuovi interventi progettuali, nuove sperimentazioni sui luoghi. Tuttavia come vedremo inseguito, il riuso delle aree, ovvero la loro rimessa in circolo nel tempo medio-breve non è affatto una questione di banale risoluzione.

Osservando la dismissione oggi, appare evidente come la **geografia del dismesso sia mutata nel tempo e si sia diffusa**. Si è delineato uno scenario più particellare di aree dismesse e abbandonate di recente formazione che si affiancano a più ampie aree spesso frutto delle dismissioni dei primi anni Settanta.

Sono mutate le **forme che l'abbandono assume nell'odierno, e i materiali che coinvolge**. Mentre le prime fasi del fenomeno della dismissione, hanno lasciato segni più evidenti nelle città, si pensi alle grandi aree industriali, ai grandi scali ferroviari, alle grandi attrezzature di fine Ottocento e Novecento, la cui dismissione ha dato l'opportunità di ripensare intere parti di città, oggi, il fenomeno si presenta spesso con segnali meno evidenti e marcati. Gli indizi dell'abbandono, sono più flessibili, talvolta passano inosservati, nell'urbanizzato. Accanto ai materiali dismessi e abbandonati in un tempo più o meno recente, si affianca una consistente mole di **"oggetti" alla scala architettonica** che sono stati abbandonati prima di essere interamente completati, si tratta appunto dell'**"incompiuto"**. La vista di questi manufatti, porta alla mente, temi molto dibattuti in anni recenti, come il cospicuo consumo di suolo, la costante crescita non accompagnata dallo sviluppo, lo speco di risorse, che deturpa in modo irreversibile il paesaggio. In tal senso diventa opportuno citare il lavoro svolto da un collettivo di artisti, AterazioneVideo, che nel 2005 hanno pubblicato il **"Manifesto dell'incompiuto"**, un lavoro volto a sensibilizzare la portata del problema sul territorio Italiano³. Il collettivo parla di centinaia di opere incompiute, diffuse sul territorio nazionale, con una particolare concentrazione nel territorio siciliano. L'Incompiuto riguarda scheletri di edifici non finiti, piloni di autostrade mai completate, cantieri di edifici pubblici e privati mai giunti a conclusione, elementi che gli attivisti definiscono **"rovine della supermodernità"**⁴.

Molteplici sono le cause dell'abbandono, spesso si identificano nell'incuria,

2 Ibid.p 50;

3 I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIOUS. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015, p50;

4 Ibid. p. 189;

nei fallimenti, in ragioni economiche e politiche, che fanno tramontare i progetti prima di essere terminati. Gli edifici incompiuti diventano così materiali “invisibili”, spesso rifugio di persone “invisibili”⁵. Il collettivo per sollecitare l’attenzione pubblica, ha proposto sempre nel 2005, di “illuminare e dare luce” a questo fenomeno, creando il “Parco archeologico dell’incompiuto” nella cittadina i Giarre, in Sicilia, portatrice di un’alta concentrazione di manufatti non ultimati⁶. Come precedentemente sottolineato per il dismesso, anche l’incompiuto, si colloca in tutte le parti dell’urbanizzato, e non necessariamente solo nelle zone più periferiche e isolate.

Come esplicitato nelle righe precedenti, il fenomeno della dismissione ai giorni nostri si è fatto più **vario e articolato**, manifestandosi nelle sue declinazioni più contemporanee, quali l’“Abbandono” e l’“Incompiuto”. Tuttavia va ricordata, la permanenza del fenomeno, con sembianze simili a quelle della sua comparsa sulla scena, infatti non mancano dell’odierno situazioni di dismissione di comparti industriali, che seppure spinti da motivazioni diverse, agli effetti lasciano dei “vuoti” sulla scena urbana. A fronte di quanto appena detto, appare evidente come la geografia del dismesso, sia molto estesa ed articolata, e che permetta la convivenza di **aree di recente dismissione**, con **aree di più lontana dismissione**.

Vista la mole dei materiali coinvolti, appare importante utilizzare lo **strumento della mappatura** come preliminare fase conoscitiva del fenomeno, al fine di promuovere interventi sulle aree stesse. La mappatura, permette di osservare il fenomeno nella sua estensione, come risposta ai mutamenti profondi della società, della sua base economica, delle sue pratiche sociali, che hanno contribuito ad estendere il fenomeno.

Molti sono in **soggetti**, più o meno qualificati, che si sono mossi negli ultimi anni per redigere mappature, database, ricognizioni nella geografia del dismesso. Gli intenti, sono stati molteplici, vanno dalla semplice volontà di sensibilizzazione al problema, fino alla costruzione di una base a cui indirizzare interventi strategici. La mappatura è uno strumento che permette di conoscere le tipologie e le differenze degli “spazi vuoti”, per delineare una potenziale offerta di spazi riattivabili, più o meno estesi, più o meno conservati, che si disseminano sul territorio.

Nel capitolo successivo, molta importanza è stata data a questo tema, per quanto concerne il fenomeno nella città di Milano.

5 I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIUUSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015, p189;

6 Ibid. p 189;

1.2.2 CAMBIAMENTI NELLA SOCIETA' E CRISI DEL MERCATO IMMOBILIARE

Interrogandosi sulle ragioni che hanno portato ad una tale diffusione del fenomeno appare inevitabile riflettere sui cambiamenti che hanno interessato la società e il suo mercato immobiliare nel periodo recente

Sono cambiate le forme dell'abitare, del lavorare, del muoversi e del divertirsi, tutto si è fatto più veloce, più mobile, con cambi più repentini. Sempre più spesso nuove popolazioni urbane domandano spazi e luoghi per pratiche che sono delimitate nello spazio e nel tempo, a sostegno della maggiore flessibilità che permea la vita odierna ⁷. Si parla di condizioni di vita più mutevoli, legate all'alta mobilità sociale e alla flessibilità del mercato del lavoro. Questo ha portato al manifestarsi di nuovi modi di lavorare e abitare, che riflettono in primo luogo la precarietà economica, ma anche la temporaneità dei cicli di vita⁸.

Ora ci troviamo in una fase di **“esaurimento di una lunga e generalizzata ondata di urbanizzazione”** che ha interessato nei decenni precedenti il territorio Europeo. La crescita continua, in poco meno di un secolo ha portato alla densificazione dello spazio urbano centrale, ed alla costruzione di sempre più estese e frammentate periferie. Oggi l'urbanizzazione non è più un fenomeno generalizzato, e anche i territori più dinamici, si trovano a dover convivere con **spazi e manufatti abbandonati, sottoutilizzati e incompiuti**⁹. Il fenomeno non coinvolge solo ex edifici e aree industriali, che appaiono inadeguati alle nuove forme del vivere e del lavorare, o elementi con valore di testimonianza, che appartengono ad una stagione industriale ormai conclusa¹⁰. **Il fenomeno è più diffuso e riguarda anche edifici, attrezzature e infrastrutture di recente formazione.**

Sembra legato ad un **eccesso** di realizzazioni del patrimonio immobiliare, di **edificato in surplus** rispetto ai potenziali utenti¹¹. Molti manufatti ora inutilizzati, si legano ad una logica costruttiva e realizzativa di veloce obsolescenza, come dei grossi beni di consumo che terminano la loro vita in un tempo relativamente breve, manufatti non concepiti per durare nel tempo. Sono assoggettabili a questa categoria, ad esempio alcuni contenitori commerciali e industriali, progettati per avere una vita di circa un ventennio ¹². Il territorio nell'odierno è segnato da fenomeni di contrazione che lasciano manufatti dismessi ed inutilizzati sul territorio.

Anche la **crisi del mercato**, ha delle responsabilità nel delineazione del fenomeno, ma soprattutto nelle opportunità di rilancio di queste aree. Infatti uno scenario di crisi, incrementa il panorama del dismesso minando alla base la sua possibile riattivazione. Negli ultimi anni si è fatta più evidente la crisi del

7 I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIUUSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015, p8;

8 Ibid. p 8;

9 A.LANZANI, Città territorio urbanistica tra crisi e contrazione, Milano, 2015 ,p9

10 Ibid. p 12;

11 Ibid. p.20;

12 Ibid. p.9;

mercato urbano, che non chiama al rapporto solo la separazione tra sviluppo urbano e crescita insediativa¹³. Molte città europee, dopo la bolla immobiliare sviluppatasi tra la metà degli anni Novanta e il 2007 hanno attraversato la più profonda crisi del mercato urbano dell'ultimo mezzo secolo. La **crisi** ha lasciato in alcune di queste città una fortissima **sovraproduzione immobiliare, e l'incapacità di far funzionare i meccanismi tradizionali di riuso degli immobili e degli spazi abbandonati, dismessi, inutilizzati** ¹⁴. La crisi ha preso le sue mosse nel 2008 negli Stati Uniti con il fallimento nel mese di settembre della Lehman Brothers.

Nel mercato Italiano e milanese, in particolare, la crisi ha interrotto una lunga fase di crescita, iniziata nel 2002 con l'introduzione della moneta unica europea e trainata dal basso costo del denaro ¹⁵. I primi segnali di rallentamento si sono percepiti già nel 2006, senza però minare le attività degli investitori. Prima della crisi, la lunga fase di crescita aveva modificato il tradizionale assetto del mercato immobiliare, determinando l'entrata in scena di molti attori, e la comparsa di numerose azioni di compravendita e rilascio di mutui, che hanno favorito la circolazione degli immobili.¹⁶ Alla luce dei fatti, complice la crisi economica, molti dei manufatti e delle aree attualmente mappate come dismesse, non sono altro che vittime delle problematiche immobiliari, che hanno bloccato cantieri, determinato la chiusura di fabbriche, reso invendibile una consistente fetta di nuove urbanizzazioni.

13 I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIUUSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015, p8;

14 Ibid., p9;

15 M. BOLOCAN GOLDSTEIN, L.GAETA, Mercato urbano e trasformazioni dell'ambiente costruito. Geografie di Milano verso Expo 2015, Milano, p.26

16 Ibid. p.26

1.3 IL “PROGETTO URBANO” COME RISPOSTA DEGLI ANNI OTTANTA E NOVANTA

Nel paragrafo seguente si analizza il progetto urbano, letto come principale soluzione al problema della dismissione, messo in campo tra gli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso. Oltre all’osservazione generale del “progetto urbano”, il paragrafo intende analizzare, il caso emblematico del progetto Bicocca, letto come esempio milanese di fondamentale importanza.

Il caso Bicocca è stato analizzato nel suo complesso, osservando gli attori coinvolti e le strategie messe in campo.

1.3.1 IL PROGETTO URBANO COORDINATO

Gli interventi di trasformazione architettonico-urbanistici che vanno sotto il nome di **“progetto urbano”** sono quegli interventi di grande portata che nei decenni precedenti sono stati messi in campo per **ridisegnare intere parti di città**. I primi contributi teorici sull’argomento si riscontrano a partire dagli anni Sessanta, ai quali si sono succedute operazioni di ricostruzione critica delle città europee negli anni Settanta e i cosiddetti “progetti speciali” degli anni Ottanta¹.

Nell’elaborato in oggetto si analizza la pratica del progetto urbano come risposta messa in campo nei decenni scorsi, per ridisegnare intere parti di città, “liberate” a seguito dei processi di dismissione industriale che hanno investito le città Europee. I grandi “vuoti” generati dalla dismissione, si presentano come aree spesso molto estese e di carattere molto articolato. Il recupero di queste aree si presenta nel dibattito architettonico e urbanistico dell’epoca di non immediata risoluzione, tuttavia sembra necessario innovare la città a partire dalla disponibilità delle nuove aree e risorse.

Le dinamiche del progetto urbano, instaurano una sorta di fusione tra le discipline dell’architettura, dell’urbanistica, della progettazione del paesaggio, e della progettazione delle infrastrutture. La mole delle aree che storicamente sono state assoggettate a tale pratica hanno sempre necessitato il coinvolgimento di tutti gli aspetti disciplinari appena elencati.

1 G.MARINONI, *Metamorfosi del progetto urbano*, Milano, 2005, p. 11

Il “**progetto urbano coordinato**” (Marinoni) ² in questi ultimi vent’anni ha interessato le città Europee, e quando è stato caratterizzato da esiti positivi ha consentito la realizzazione di intere parti di città in un **arco di tempo relativamente breve** rispetto a tempi lunghi e secolari di **costruzione della città** ³. E’ caratterizzato dalla compresenza di **diverse componenti edilizie, infrastrutturali e paesaggistiche, coordinate da un progettista responsabile** affinché si produca un assetto morfologico d’insieme e una complessità di usi capace di rimettere in circolo ampie aree urbane ⁴.

Nella maggior parte dei casi il meccanismo progettuale era regolato da **tre soggetti principali**, ovvero il **progettista, la proprietà e l’amministrazione comunale**. Alla figura del progettista, soggetto unico, era associata la redazione del progetto, diviso nelle componenti principali: **progetto architettonico, progetto degli spazi aperti e progetto delle infrastrutture**. La seconda figura chiave del processo era rappresentata dagli investitori e finanziatori del progetto, i quali spesso erano gli stessi proprietari delle aree industriali dismesse, che sollecitavano lo spostamento del capitale sul campo immobiliare. Come ultima figura appare il ruolo dell’amministrazione comunale, la quale si è spesso trovata a dover contrattare con la potente figura dei proprietari. Il ruolo dell’amministrazione comunale, è sempre stato quello di redigere la Variante Urbanistica agli strumenti in vigore, al fine di consentire il cambio di destinazione d’uso delle aree. Un esempio calzante, di “progetto urbano” che vede in azione queste tre figure, è rappresentato dal progetto sull’area della **Bicocca a Milano**, esempio che verrà commentato nel paragrafo successivo.

Il progetto urbano rappresenta una delle poche modalità d’intervento capaci di dare forma a intere parti di città concepite e realizzate della stessa unità di tempo, spazio, **processo** economico. Nonostante il carattere di compiutezza che caratterizza il progetto urbano, questo si manifesta come un processo da avviare, monitorare, e gestire: infatti può durare oltre un decennio.

Il progetto urbano, si affaccia alla scena architettonica europea, soprattutto a partire dagli anni ’80, in risposta alle tematiche emergenti, soprattutto di dismissione, che hanno imposto la ricerca di nuove attitudini progettuali capaci di cogliere le nuove istanze modernizzatrici.

I progetti speciali, in quegli anni si misuravano con la costruzione della **Grande Parigi**, con vicende urbane connesse alle **olimpiadi di Barcellona**, con le dismissioni portuali di Amsterdam e Rotterdam, con lo sviluppo dei **Docklands di Londra** ⁵.

Hanno rappresentato una fase di grandi cambiamenti urbani, che ha imposto la **riorganizzazione di ampie zone della città**, e ha richiesto componenti trasformatrici legate all’architettura del paesaggio, delle infrastrutture, quindi non solo la componente edilizia. I cambiamenti nella città, come l’affacciarsi delle dinamiche della dismissione, riflettevano i nuovi usi e i nuovi stili di vita. Gli interventi di progettazione urbana, si sono sempre svolti lasciando come sfondo gli strumenti di pianificazione generale, i quali si dimostrarono inadeguati

2 G.MARINONI, *Metamorfosi del progetto urbano*, Milano,2005, p. 11;

3 Ibid. p. 12;

4 Ibid. p. 12;

5 Ibid. p. 22;

a rispondere alle nuove esigenze, per lasciare spazio a varianti alternative, e procedure settoriali ⁶.

Il progetto urbano si è da sempre confrontato con temi di non facile risoluzione, da qui, come scrive Nicolini ⁷, l'estrema diffusione della pratica concorsuale, come modalità che permette la messa a confronto di un maggiore numero di progettisti.

Durante gli anni Ottanta si assiste alla forzatura di alcune operazioni urbane, che hanno modificato le rispettive chiusure disciplinari di architettura e urbanistica, andando ad individuare nuove modalità d'intervento nella città. Prende così consistenza l'idea di **“progetto urbano” come superamento di quella sterile dissociazione tra piano urbanistico e progetto di architettura** che aveva ridotto il primo al campo dell'analisi, e il secondo al campo della proposta isolata⁸ (Joan Busquets 1991). Si aprono così spiragli di comunicazione tra le due discipline che convergono nel delinearsi del progetto.

Appare qui importante citare il saggio di Solà Morales, dal titolo **“La segunda historia del Proyecto Urbano”**, come una delle più importanti riflessioni in materia. Per lui il potenziale della metropoli moderna, non può semplicemente essere ridotto al solo disegno ma deve incorporare temi e aspetti che progressivamente assumono il carattere di nuova naturalezza nella città. Le sue parole dicono: “il progetto urbano è figlio della complessità e della sovrapposizione, nasce e si configura come momento urbano più adeguato, ricco, variato e capace di progettare la città moderna”, “la grande città è concepita dai progettisti come grande artefatto, sempre più ricco e differenziato”⁹.

Solà Morales segnala alcuni approcci contemporanei, consapevole della necessità di modernizzare la città esistente. Approcci che agiscono nei conflitti e negli attriti emergenti, rispetto a quello che era la città precedente. Attenzione particolare è dedicata ai tracciati stradali come mezzo di formalizzazione, la proposta di nuovi tessuti di edifici e la reinterpretazione degli spazi urbani, alla scala dell'intervento, al superamento delle mono funzionalità e mono-centricità, l'effettiva operabilità economica e i tempi di realizzazione che hanno dato origine ai più interessanti progetti urbani, determinando l'innovazione della città esistente.

Il progetto urbano coordinato è finalizzato alla realizzazione di parti di città, in un arco temporale relativamente breve. Come già detto diverse componenti edilizie, infrastrutturali, e paesaggistiche, vengono coordinate da un progettista responsabile, perché possano produrre un assetto morfologico d'insieme ed una complessità di usi capace di indurre processi di innovazione di ampie aree urbane. Il progetto urbano è chiamato a confrontarsi con i conflitti emersi dalla condizione metropolitana contemporanea, le aree dismesse, e il loro stato di necessità sono una di queste.

La finalità del progetto urbano è quella di realizzare vere e proprie parti di città, **insediando nuovi stili di vita, immettendo nuovi usi**, producendo nuove mor-

6 G.MARINONI, *Metamorfosi del progetto urbano*, Milano, 2005, p. 22;

7 Ibid. p. 23;

8 Ibid. p. 24, Joan Busquets 1991;

9 Ibid. p. 24;

fologie, cercando di sottrarsi al rischio di produrre quartieri omogenei (sia dal punto di vista funzionale, che morfologico) ¹⁰.

Nella redazione dell'elaborato, è necessario far convergere complessità di tipo: strategico, morfologico, gestionale, finanziario, comunicativo, spesso orchestrate da un'unica figura che svolge la funzione di "regista" del processo. Necessita di un coordinamento continuo, dal monitoraggio iniziale dell'operazione, al controllo del suo sviluppo progettuale, fino alla fase realizzativa, in un arco temporale che può superare il decennio. Spesso nella storia dei progetti urbani sono nate società controllate istituite allo scopo di controllare la gestione e lo sviluppo immobiliare delle aree di loro proprietà e oggetto della trasformazione. Il progetto urbano può essere letto come processo, permettere che la città si costituisca nel tempo, indicando linee guida per lo sviluppo e codici genetici per il suo accrescimento ¹¹.

1.3.2 IL CASO DEL PROGETTO BICOCCA

Si è ritenuto opportuno prendere in considerazione il progetto urbano che si è andato a delineare a **Milano sull'area della Bicocca** a seguito della **dismissione dell'impianto industriale della Pirelli**, perché rappresenta un esempio emblematico di riprogetto di una parte di città. Si è scelto un caso Milanese, perché la città di Milano, rappresenta per l'elaborato il campo di analisi, osservazione e sperimentazione, come meglio verrà esplicitato nel capitolo successivo. Si è scelto di osservare un progetto urbano, che si colloca su un'area dismessa di grossa entità, perché, anche in questo caso, l'essere una grande area, è uno dei presupposti di sguardo adottato dall'elaborato. L'attuale configurazione dei luoghi della Bicocca, ovvero la visione di un progetto di riqualificazione effettivamente realizzato, sul sito di un'area dismessa, rappresenta per l'elaborato di tesi in oggetto, uno scenario positivo, uno scenario che ha effettivamente generato un nuovo stato dei luoghi. La presentazione del caso Bicocca, come caso emblematico milanese, porta con sé considerazioni critiche, riguardo alla probabilità che nell'oggi un'operazione di tale portata possa verificarsi sul territorio.

Le righe seguenti, si prefiggono di analizzare, il progetto, anche dal punto di vista del processo che ha portato al suo compimento, senza mai abbandonare lo sguardo critico che relaziona pratiche progettuali prevalenti degli anni Novanta, con pratiche progettuali che possono essere messe in campo ai giorni nostri.

Il progetto Bicocca, rappresenta, il ridisegno e la riprogettazione di una parte di città, a seguito del processo di dismissione, che ha comportato la chiusura delle industrie Pirelli, rivelando un "area libera" molto estesa nella periferia nord-ovest della città. La Bicocca, in questo elaborato di tesi, viene letta in antitesi allo stato "di attesa", in cui versano molte grandi aree nel territorio

10 G.MARINONI, *Metamorfosi del progetto urbano*, Milano, 2005, p. 14;

11 *Ibid.* p. 20;

milanese, oggetto d'osservazione nel capitolo successivo.

Il progetto si affaccia sulla scena milanese alla fine degli anni '80, distinguendosi dalle politiche di riorganizzazione che stavano facendosi largo nella città. Le politiche urbane milanesi di quegli anni avevano portato alla stesura del Documento Direttore del Progetto Passante del 1985, una risposta che tentava di reagire alla crisi urbana della fine degli anni Settanta legata alle dismissioni industriali, con l'avvio di molti progetti con destinazione terziaria, e con il parallelo riassetto del sistema ferroviario. Il passante avrebbe potenziato l'asse nord-ovest/sud-est, dando la possibilità, grazie alle nuove favorevoli condizioni di accessibilità, di riqualificare le aree dismesse della lungo il tracciato Politecnico Bovisa, Polo Garibaldi-Repubblica, Polo direzionale nella zona Cadorna¹². I progetti avrebbero potuto conoscere concretizzazione mediante la messa in atto di "progetti d'area". Tuttavia, le lentezze legate alla redazione del Progetto Passante, e la poca attendibilità dei progetti d'area, minarono alla base gli interventi di trasformazione.

In parallelo a questa fase di stallo, compare sulla scena urbana, il progetto urbano per un **"polo tecnologico"** sulle aree in dismissione della Pirelli Spa. Nel 1985 viene sancito il Protocollo d'Intesa, tra sindacati, Regione, Provincia, Comune, Società Pirelli spa. La trasformazione di un'area così vasta, incalzata con una forte pressione da parte della proprietà, interessata a mutare lo stato dei luoghi, si opponeva con grande intensità, alle politiche cittadine che invece andavano delineandosi in quel periodo. Ad un progetto alla scala della città volto a potenziare l'asse nord-ovest/sud-est veniva contrapposto un progetto interamente privato sulla direttrice nord-est, di circa 750.000 mq di superficie. Inoltre l'area, collocata in zona Greco-Sesto, si presentava come scarsamente accessibile, mediante il sistema di trasporto pubblico.

Il progetto urbano, su quest'area, realizzato, con una successione d'interventi frammentari, nell'arco di un decennio, ha visto la completa realizzazione anche perché la proprietà, il potente gruppo industriale, si è sempre dimostrato molto intenzionato a valorizzare questo sito. Tuttavia, osservando la realizzazione, il progetto appare costruito, nel perimetro dell'area di proprietà, come un'enclave che poco è riuscita ad uscire dai suoi bordi, e a stabilire legami con il contesto cittadino circostante. Diversi invece erano i progetti a livello concorsuale, i quali si prefiggevano un legame con l'intorno¹³. Il progetto è infatti stato realizzato nel perimetro dell'area, senza relazionarsi alle potenzialità dell'intorno, si pensi ad esempio alla presenza di un ampio scalo dismesso nelle vicinanze, o al progetto del tracciato della metropolitana M5, oppure al non ripensamento del nodo di scambio dato dalla presenza della stazione Greco-Pirelli. La Bicocca appare morfologicamente e rispetto alle principali reti di trasporto relativamente isolata, e collegata principalmente dall'asse ferroviario, solo in anni recenti dalla linea metropolitana M5.

La volontà del gruppo Pirelli di riqualificare l'area, nasce prima degli anni Ottanta dopo la decisione della proprietà di valorizzare le proprie aree, in vista di una riorganizzazione produttiva e di una dismissione progressiva delle attività

12 G.MARINONI, *Metamorfosi del progetto urbano*, Milano, 2005, p. 99;

13 *Ibid.* p. 99;

industriali. Con la firma del Protocollo d'Intesa nel 1985, viene sancito il cambio di destinazione d'uso delle aree, da polo industriale, a "Polo Tecnologico Polifunzionale Integrato", basato sulla prevalenza di aree terziarie e dedicate alla ricerca. La Pirelli ha fin dall'inizio messo in pratica iniziative per coinvolgere enti ed aziende, e saggiare interessi e disponibilità a condividere il progetto del polo tecnologico. L'intensa attività promozionale e di raccolta di consensi, sfocia nel **"Concorso Internazionale ad Inviti"** gestito da Bernardo Secchi, professore di urbanistica al Politecnico di Milano, e collaboratore di Gregotti nella rivista Casabella.

Il concorso, pubblicato nel 1995, e strutturato in due fasi successive di progettazione, coinvolse venti studi di fama internazionale, e si concluse con la **vincita** del progetto dello **studio Gregotti Associati**. Le premesse, date dalla proprietà erano quelle di formulare una struttura urbana in grado di assorbire le possibili variazioni di programma senza snaturare i principi ordinatori¹⁴. Emerge la richiesta d'individuare criteri di flessibilità e realizzabilità per parti, che fa rilevare la volontà della proprietà di poter accogliere opportunità che durante il processo avrebbero potuto presentarsi. Gregotti, in risposta, concepisce un assetto planivolumetrico piuttosto dettagliato, mentre riguardo all'incertezza sugli usi, pensa ad un'architettura unitaria a scala urbana. Anche se il programma funzionale, non era ben definito, Gregotti, fa corrispondere un assetto morfologico stabile, che rimarrà immutato per tutto il processo. Il passaggio da una struttura monotematica ad un insediamento multifunzionale si ha nel 1993, e coincide con la promozione di una campagna pubblicitaria in cui vennero promossi uffici e residenze del "Centro storico della Periferia". Nei primi anni Novanta viene sottoscritto un accordo tra la proprietà e l'Università degli studi di Milano per collocare alla Bicocca il Secondo **Polo Universitario**. La prima pietra del progetto Bicocca è l'edificio dei dipartimenti scientifici progettato nel 1992, la cui realizzazione è iniziata nel 1994, è collocato all'incrocio dei due principali viali che determinano l'insediamento. Successivamente iniziarono i lavori per la realizzazione dei dipartimenti urbanistici. Fu l'immagine trainante dell'Università a dare credibilità all'operazione, data la stagnazione di mercato di quegli anni, la localizzazione sfavorevole del progetto, e la crisi profonda della Pirelli che faceva prospettare il peggio. Poi si ebbe la riorganizzazione del quartier generale della Pirelli e nel 1994 si istituì un nuovo centro di ricerche. Nel 1995 la Siemens si stabilì alla Bicocca e nel 1997 la Deutsche Bank insediò la sua sede. L'idea del polo tecnologico aveva progressivamente perso di successo a favore di quella di "polo universitario". Nel 1996 venne decisa la realizzazione del Teatro degli Arcimboldi, come opera pubblica concordata con l'amministrazione, il cui ruolo di negoziazione si rivelò fortemente indebolito.

Nel 1997 iniziò la fase della "Grande Bicocca" con l'acquisizione a nord delle aree dell'Ex Ansaldo che aumentarono del 40% le aree da sviluppare. Intanto si ebbero dei riassetti societari con la comparsa di componenti straniere, nel gruppo Pirelli. Nelle aree dell'Ex Ansaldo, con la procedura del PII venne prevista la localizzazione dell'Istituto Carlo Besta, più nuovi ampliamenti per l'Università Bicocca, un multisala, il museo dell'Alfa Romeo. Intorno ai primi anni 2000 si osservò la completa realizzazione del comparto, a conclusione di

14 G.MARINONI, *Metamorfosi del progetto urbano*, Milano, 2005, p. 99;

un processo, iniziato a metà degli anni '80. Se si osservano cronologicamente gli interventi per la realizzazione dei manufatti, spazi aperti, infrastrutture, urbanizzazioni, ne emerge un quadro molto frammentato, aperto alle casualità del mercato, che ha dato la precedenza alle realizzazioni più profittevoli, rispetto alle urbanizzazioni. Tuttavia il complesso si configura con un assetto morfologico, pressoché invariato, rispetto al progetto iniziale, trainato per tutto il processo dallo stesso regista: lo Studio Gregotti, il cui patto di solidarietà con la committenza ha assicurato il successo del progetto. Inoltre, il controllo d'insieme, alla luce della frammentazione delle operazioni, è stato consentito da mezzi architettonici e progettuali.

In questo progetto la figura dello studio Gregotti si fa carico di tutte le componenti del progetto, progettazione degli edifici, dei manufatti, e degli spazi pubblici. Mentre solitamente vengono coinvolte nel processo più figure professionali, che inevitabilmente, garantiscono una varietà e flessibilità progettuale. Gregotti dice "Io sono convinto che nelle attuali condizioni di dispersione e di smarrimento della cultura architettonica l'unica garanzia di articolazione e flessibilità d'uso sia una forte unicità nella concezione del disegno delle parti. Solo attraverso di essa è possibile misurare le differenze morfologiche, controllare le loro dialettiche interne, fare ipotesi di possibilità non distruttive del valore urbano d'insieme"¹⁵. Gregotti nel suo progetto esprime la piena fiducia nel progetto delle architetture. Le regole insediative fissano gli elementi e la griglia d'insieme, gli assi di simmetria determinano relazioni visive tra i fabbricati, la strategia compositiva mette in campo l'alternanza di pieni e vuoti, tra ritmi e ripetizioni.¹⁶ Il planivolumetrico determina un assetto specifico dell'area. Gregotti pensa di istaurare relazioni alla scala urbana mediante l'ordine gigante dell'edificato e dei suoi bow-window ripetuti, il quale interagisce e determina la scala degli spazi aperti. L'apertura di varchi e passaggi rendono percepibile la presenza di assi di simmetria. Anche l'uso dei colori e dei materiali, è fatta a sostegno della volontà di relazionare i manufatti. Mentre alla scala edilizia apporta: regolarità di bucatore, griglie ordinatrici, pannellature modulari, aperture con materiali diversi, elementi architettonici ricorrenti, rafforzano il principio di omologazione del complesso, che però non fa altro che amplificare la segregazione del nuovo spazio, senza legarsi con l'intorno. La medesima situazione si verificava nel vecchio complesso industriale. Il richiamo alla regolarità, che il progetto di Gregotti esprime è un chiaro rimando alla regolarità che dominava nel complesso industriale della Pirelli, ovvero il precedente stato dei luoghi.

15 G. MARINONI, *Metamorfosi del progetto urbano*, Milano, 2005, p. 112;

16 *Ibid.* p. 112

1.4 QUALI DOMANDE OGGI?

LA GEOGRAFIA DELLA DISMISSIONE E' CAMBIATA

Come delineato nei paragrafi precedenti, la **geografia del fenomeno della dismissione si è fatta negli anni più recenti di gran lunga più complessa, estesa e articolata, rispetto al passato**. Emerge e convivenza tra **aree molto estese, di dismissione ormai lontana**, assimilabili ai processi di deindustrializzazione, ad **aree e manufatti di una più recente dismissione e abbandono**.

In questo scenario, le aree di più lontana dismissione, si presentano, come **aree "in attesa"**, spesso pluridecennale, che aspettano da tempo l'attuazione di progetti, che le rimettano in circolo nel panorama dell'urbanizzato nel quale si collocano.

Come vedremo nel capitolo successivo, benché si faccia riferimento solo al caso milanese, molte sono state le vicende che hanno interessato le grandi aree dismesse, non riuscendo però a determinarne il riscatto, per molte di queste. Di conseguenza, la fiducia incontrastata nei confronti di un progetto di portata urbana, che definisca un esatto scenario futuro, si fa sempre meno attuabile per molte aree attualmente dismesse. Il riuso di queste aree, mediante un progetto urbano unitario, si presenta nell'odierno come soluzione non praticabile a priori, molti sono i fattori e i soggetti, che dovrebbero concorrere affinché questo abbia luogo.

INTERVISTA A STEFANO BOERI

Nell'intervista all'architetto **Stefano Boeri**, riportata nel Manuale di Temporiuso, emerge la natura problematica di queste aree dismesse che permeano la società odierna e i disagi legati al loro riuso: "Queste aree sono state costruite in un momento in cui la società era di fatto oligo-politica, c'erano **pochi grandi poteri che costituivano lo spazio**, oggi invece siamo in una società, poliarchica, dove il sistema dei poteri è molto più articolato, quindi le energie che servirebbero per riappropriarsi di quegli spazi non sono più "poche e potenti". **E' impossibile oggi trovare grandi industriali che se ne facciano carico da soli**. Oggi sarebbe più facile disporre di **un arcipelago di energie differenti** e capacità d'investimento a permettere il recupero dei grandi spazi. Serve un bricolage gestionale tra attori pubblici e privati a gestire il processo." ¹

1 I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIUISO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015, p. 200;

Mentre gli anni Novanta sono stati caratterizzati dalla capacità di portare a compimento grandi progetti, su estese aree, ora il mercato immobiliare è cambiato, è sempre più segmentato e si dirige verso la modernizzazione. Di conseguenza è più **difficile** riscontrare la presenza di un unico **grosso investitore volto a riattivare siti dismessi**². Come esposto nel paragrafo precedente, il progetto urbano, sull'area della Bicocca è giunto a compimento anche grazie ad una solida regia che ha visto da una parte lo Studio Gregotti, per quanto riguarda la fase progettuale e realizzativa, e dall'altra la proprietà delle aree, la Pirelli Spa che ha da sempre forzato per la riqualifica del sito. Va sottolineato, che la nuova destinazione d'uso si rivela essere un ingrediente fondamentale, per la riuscita del progetto, infatti il progetto Bicocca ha visto periodi di vacillamento prima che sopraggiungesse la stipula dell'accordo con l'Università degli Studi, la quale ha portato nel masterplan la funzione universitaria come funzione trainante.

IL RIPENSAMENTO DEL PROGETTO URBANO

Alla luce di quanto detto il **“progetto urbano” andrebbe profondamente ripensato a fronte delle nuove situazioni** a cui deve applicarsi, ovvero aree dismesse di vecchia e di recentissima formazione, mutate situazioni economiche, nuove pratiche della società³. Ora è molto più ampio il numero delle aree coinvolte, e appare sempre più improbabile la realizzazione di progetti urbani su ognuna di queste aree⁴. Si sottolinea che l'elaborato in oggetto si pone in maniera molto critica nei confronti del progetto urbano, perché prende in analisi principalmente, **le aree di grande dimensione**, la cui **risoluzione** è sempre stata più **problematica**, a causa di risorse da mettere in gioco, e dei soggetti da coinvolgere. **E' necessario un cambio di approccio**, infatti per molte aree la riattivazione mediante i classici processi di valorizzazione immobiliare, sembra poco plausibile.

Molti, sono i **fattori che possono influire negativamente su questo processo**, in primo luogo la **collocazione sfavorevole** del sito, la scarsa accessibilità, la lontananza dai principali servizi attrattori, e dai principali sistemi urbani. Inoltre è necessaria la presenza di una **domanda**, di uno o più soggetti, interessati alla riattivazione del sito, e disposti ad investire capitali economici⁵. Inoltre anche le caratteristiche dell'area, legate alla natura dei luoghi, allo stato d'inquinamento, all'avanzamento dei processi di rinaturalizzazione, allo stato manutentivo di eventuali manufatti, possono influenzare in maniera positiva o negativa sulle chance di riscatto. Imponenti operazioni di bonifica, di demolizione o di sradicamento delle piante pioniere, potrebbe determinare il protrarsi dello stato di dismissione, principalmente legato agli alti costi per attuare i passaggi che precedono la realizzazione del progetto.

Alla luce dell'estrema diffusione delle aree dismesse da rimettere in circolo,

2 M. BOLOCAN GOLDSTEIN, B. BONFANTINI, Milano incompiuta: interpretazioni urbanistiche del mutamento, Milano, 2007, p. 201;

3 A.LANZANI, Città territorio urbanistica tra crisi e contrazione, Milano, p. 79;

4 Ibid. p. 79;

5 A.LANZANI, C.MERLINI, F.ZANFI, Riusi plurali per le aree dismesse, in Urbanistica dopo la crescita, in corso di pubblicazione, 2016;

del difficile stato dei luoghi in cui spesso versano, dalla **mancanza di una domanda di riattivazione**, dalla **mancanza di fondi, di soggetti interessati**, e capaci di modificare lo stato dei luoghi, appare evidente che per molte aree il “tempo di attesa” tra la vecchia e la nuova destinazione è destinato ad aumentare. Un altro importante freno, alla modifica dello stato dei luoghi, può essere rappresentato dal modo di immaginare il progetto, infatti, se lo scenario comune, si riferisce solamente ad un progetto unitario, ovvero un “progetto urbano”, il cambio di approccio si fa più difficile da mettere in pratica.

Come vedremo nel capitolo successivo, nell’area milanese, molte sono le aree la cui “fase di attesa” si protrae da più di un decennio. Ora, la fiducia incondizionata, che permeava gli scritti negli anni ’80, legata al ridisegno di parti di città in modo unitario e definito sembra meno probabile.

Quindi cosa fare, in un momento, in cui **l’allungamento della fase “di attesa”** non sembra più essere un incidente di percorso, ma sembra essere un nuovo stato dei luoghi? **Cosa fare se mancano i presupposti per la riqualificazione della aree? Come porre fine nell’oggi alle situazioni di degrado e insicurezza che il dismesso genera nei tessuti in cui si colloca?**

L’elaborato di tesi in oggetto, intende cimentarsi in queste problematiche, andando in primo luogo ad approfondire la conoscenza di queste aree, e delle più probabili chance di riscatto, che nell’oggi possiedono. In secondo punto intende, proporre un approfondimento progettuale, sull’area della **Piazza d’Armi a Milano**, cimentandosi nella rimessa in circolo di un’area che, nell’oggi, si configura come dismessa e “in attesa”. L’elaborato si prefigge di mettere in **campo strategie che nell’immediato rendano l’area, o parte di essa, fruibile alla cittadinanza, per poi proporre spunti progettuali, e soggetti promotori, che nel futuro possano far proseguire il processo di riattivazione.**

L’intento è **progettare la fase “di attesa”**, di un’area che non possiede i presupposti nell’immediato di accogliere un “classico” processo di riqualificazione.

1.4.1 IL PROGETTO DEL PROCESSO

Il progetto del processo, si prefigge di mettere in campo **azioni contenute**, eseguibili nell’immediato e a basso costo, capaci di eliminare l’etichettatura “area dismessa” alla quale l’area sottostà. La sperimentazione progettuale, agisce nella consapevolezza che le azioni proposte, potranno essere completamente scavalcate dall’affiorare di una concreta ipotesi di ridisegno dell’area, oppure potranno assumere un carattere di permanenza nell’ipotesi che la riqualificazione non sopraggiunga mai. In tal caso, si assumono come “un successo”, le minute azioni, applicate per strappare l’area alla progressiva obsolescenza e degrado. Inoltre si sottolinea uno scarto radicale nei confronti dell’approccio più proprio del progetto urbano integrato, ovvero **il disaccoppiamento tra progetto di suolo e progetto degli edifici**, immaginando che **la rimessa in circolo di un’area possa avvenire a partire da un iniziale progetto di suolo** e di spazio

pubblico, al quale potrà, in momenti successivi e per effetto dell'azione di attori diversi, affiancarsi un progetto di volumi edificati.

E' quindi necessario ripensare al progetto urbano e alla sua definizione, apportando un cambio di tendenza che metta in campo, azioni soggetti e tempi differenti. Un progetto che via volto principalmente alla riapertura dell'area e non solamente alla sua valorizzazione immobiliare. E' necessario concepire un processo, che si strutturi su poche e chiare azioni nell'immediato, per poi servano da base per lo sviluppo di azioni e scenari futuri.

In questi scenari, il **riuso temporaneo** delle strutture, qualora fosse possibile, rappresenta un elemento positivo, che arresta i processi di obsolescenza, e pone le basi progettuali di più ampio respiro, ponendosi nella fase tra la vecchia e la nuova destinazione d'uso. I riusi temporanei sono dunque insieme una risposta alle forme di innovazione sociale, che caratterizzano le pratiche d'uso della città contemporanea e un'occasione di cura del patrimonio spesso straordinario, che le sole logiche finanziarie e di mercato non sembrano in grado di salvaguardare e rivalorizzare ⁶.

Può inoltre risultare importante, attivare in queste aree processi di riuso incrementale, che nel tempo possano generare processi di riqualificazione per l'intera area, coinvolgendo più soggetti e operatori. Fattore importante è dato dalla relazione che la nuova apertura dell'area può, instaurare con l'intorno. Infatti l'apertura all'intorno, deve essere un obiettivo da perseguire, in quanto motivato dalla volontà di scardinare lo stato dei luoghi, infatti le aree dismesse sono per natura introverse e segregate. L'elaborato agisce anche nella consapevolezza, che un simile trattamento, non potrà essere destinato a tutte le aree "in attesa", molte di esse, a causa ad esempio degli elevati valori d'inquinamento, dovranno necessariamente seguire un percorso diverso.

6 I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIUSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015, p. 8

capitolo2
IL CASO MILANESE

Il territorio milanese, come il resto dell'Europa, è stato interessato da fenomeni di dismissione iniziati negli anni '70. A Milano in particolare, si assiste alla fine di un ciclo economico dominato dall'industria manifatturiera, che ha generato la dismissione di grandi impianti produttivi come la Pirelli, la Montedison, l'Innocenti solo per citarne alcune. La città ha così conosciuto la stagione dei grandi progetti urbani, intenzionati a ridisegnare intere parti di città negli estesi vuoti "liberati"¹. E' in questo scenario che si colloca il progetto Bicocca precedentemente descritto. Tuttavia, come le altre città europee, anche Milano ha visto coinvolti altri materiali urbani nella dismissione, è il caso delle caserme, degli scali ferroviari, delle strutture ospedaliere, materiali urbani di vario genere. Milano, non si sottrae nemmeno agli scenari odierni che caratterizzano il fenomeno. Al pari delle altre città europee, la città si trova coinvolta con quanto detto nel capitolo precedente, e soprattutto si trova a dover fare i conti con le domande in sospeso emerse nel paragrafo 1.4. In questo capitolo, attraverso uno sguardo zenitale, si intende focalizzare la realtà della dismissione odierna a Milano, per poi puntare l'attenzione a quelle aree che emergeranno per, "consistenza" e "attesa" come si vedrà in seguito. Il primo passo è stata l'elaborazione di una tavola di mappatura (fig.6), redatta mediante il procedimento di seguito descritto.

1 B.SECCHI, S. BOERI, I Territori Abbandonati, "Rassegna", n. 42, p. 48;

2.1 AREE DISMESSE: LOCALIZZAZIONE, PERIMETRAZIONI E CONSISTENZA

Il seguente paragrafo contiene in primo luogo una descrizione delle fasi che hanno portato alla stesura della tavola di mappatura, in secondo luogo contiene delle osservazioni e riflessioni sul carattere della dismissione ai giorni nostri nel territorio milanese.

2.1.1 LE FONTI

A seguito della sensibile diffusione di aree ed edifici dismessi e abbandonati, in anni recenti, molte energie sono state spese da parte di enti pubblici ed associazioni per inquadrare il fenomeno nel suo divenire. L'obiettivo è stato quello di costruire una base su cui impostare ragionamenti e strategie operative d'intervento. Nel caso milanese i principali soggetti che hanno operato in questa direzione sono: il **Comune di Milano**, **la Regione Lombardia**, **l'Associazione Termoriuso**, **il progetto Ri-Formare Milano** (dato dalla collaborazione tra Comune e Politecnico di Milano). Ciascuno, con modalità diverse, si è fatto carico d'indagare il fenomeno, realizzando **mappature e schede analitiche**. Il presente elaborato di tesi, perseguendo a sua volta l'obbiettivo d'indagare il fenomeno della dismissione a Milano nel periodo attuale, contiene una mappatura, frutto principalmente dell'elaborazione e sintesi dei dati raccolti dai soggetti qui citati. Di seguito verranno esplicitati gli approcci adottati da ciascuna fonte, e le considerazioni a carico dell'autore.

COMUNE DI MILANO

In ordine di autorevolezza e anno d'aggiornamento, il **"monitoraggio ricognitivo di edifici e aree in stato di degrado o inutilizzo"** realizzato dal Settore Pianificazione Urbanistica Generale del Comune di Milano sotto l'impulso del precedente assessore all'Urbanistica, Edilizia Privata e Agricoltura Ada De Cesaris, risulta essere la fonte più autorevole. L'azione di monitoraggio e conseguente mappatura, è stata effettuata a partire dalle rilevazioni svolte da Associazioni ed Enti diffusi sul territorio, ed in particolare, a seguito delle segnalazioni da parte dei Consigli di Zona.

La banca dati redatta riporta come **data d'aggiornamento giugno 2014**, tuttavia si presenta come un elaborato suscettibile a modifiche ed aggiornamenti a seconda dell'andamento del fenomeno. L'elaborato ha il carattere di una

diapositiva che fotografa le situazioni percepite come in **“stato di degrado e di abbandono”** nel momento esaminato, ovvero il giugno dell'anno scorso. Il settore Pianificazioni precisa che nel monitoraggio compaiono immobili, aree, cantieri non conclusi, che rappresentano situazioni note presenti sul territorio, spesso in stato di attesa pluriennale, e di conseguenza di grande impatto per il quartiere e per i cittadini che vi risiedono. Non compaiono le situazioni più critiche come i casi di fallimento, o più minute come la chiusura di piccoli esercizi commerciali, casistiche che necessitano una più approfondita verifica, per poter essere inserite nella mappatura. Sono invece presenti aree di cui si ha la certezza dell'avvio di procedimenti per la riqualificazione e il recupero dei luoghi, nonostante questi siano ancora in fase di definizione. Va sottolineato che l'azione di monitoraggio intrapresa dall'amministrazione, non vuole limitarsi ad essere una mappatura conoscitiva, ma intende essere il punto di partenza per direzionare gli interventi. Ad esempio sono in corso azioni di sollecito ai privati per favorire interventi manutentivi o di messa in sicurezza di edifici dismessi¹.

L'ottica comunale intenzionata a porre rimedio a queste situazioni percepite come “problematiche” emerge con forza nella tavola principale del monitoraggio (figura 1). La scelta fatta è stata quella di collocare il **panorama delle dismissioni**, nel più ampio **contesto delle trasformazioni urbanistiche a medio e lungo termine** che interessano l'intera area milanese, come a sottintendere che presto anche le sorti di questi spazi saranno diverse. Nella tavola è infatti presente la perimetrazione degli ambiti di trasformazione urbana e periurbana, dei piani attuativi obbligatori e delle zone di recupero. Per quanto riguarda la rappresentazione, gli immobili o le aree, vengono identificate con un codice progressivo accompagnato alla lettera A se in stato di “degrado, non utilizzo, dismissione”, e dalla lettera R se in stato di “riqualificazione”. Alle lettere sono poi associati dei colori che distinguono i materiali urbani in base alla tipologia di cui facevano parte prima della dismissione, ovvero: residenza, area libera, terziario, edificio rurale, produttivo, commercio, parcheggio interrato, per un totale di 161 elementi. A ciascun elemento corrisponde una scheda più o meno dettagliata riportante: un inquadramento territoriale, alcune immagini dell'area, le indicazioni contenute del PGT (le aree dismesse in questione sono classificate come “tessuto di rinnovamento urbano”). Nei casi in cui la scheda è interamente completata si giunge ad avere informazioni come: estensione dell'area, stato dei luoghi (abbandono, dismissione, sottoutilizzo), stato delle bonifiche, prescrizioni del PGT in materia di tutela, accessibilità, ambito di appartenenza, se è stato effettuato un sopralluogo, ed infine la fonte delle informazioni riportate.

REGIONE LOMBARDIA

La seconda fonte utilizzata per redigere la tavola mappatura contenuta nel presente elaborato di tesi, è da considerarsi il censimento ad opera della Regione Lombardia. I dati raccolti tra **l'anno 2008-2010** sono stati organizzati in **“schede di censimento delle aree dismesse”**. Ciascuna scheda fa riferimento ad un'area e contiene: dati identificati del sito, una sua precisa perimetrazione, dati relativi all'estensione dell'area, e alla sua accessibilità (espressi in distanze

1 www.comunedimilano.it

dai principali sistemi di trasporto), informazioni specifiche sullo stato dei luoghi e su eventuali progetti per l'area, eventuali indicazioni di tutela o interesse, e stato dei luoghi in relazione alle pratiche di bonifica. Va precisato che questo materiale è stato un'utile fonte per inquadrare il fenomeno rispetto le **aree dismesse di carattere produttivo industriale/artigianale**, perché le sole indagate dal censimento. Operativamente, visto il carattere mutevole del fenomeno della dismissione, e la non recente data dall'aggiornamento delle schede, è stato necessario confrontare tali aree con quelle censite dall'amministrazione comunale, prendendo così in esame i siti comuni ad entrambe le fonti. Questo passaggio è stato fondamentale, per non includere nella mappatura quelle aree che hanno subito un destino diverso dal protrarsi dello stato di dismissione.

TEMPORIUSO

L'indagine realizzata a carico dell'Associazione Temporiuso.net nell'ambito del progetto **"Temporiuso X Milano"**, è la terza fonte utilizzata per redigere la tavola di mappatura in figura 6. Temporiuso.net è un'associazione culturale sorta nel 2008 sotto l'impulso di tre fondatori quali: l'architetto Isabella Inti, l'architetto Matteo Persichino e della Conservatrice Giulia Contaluppi. Opera principalmente a Milano, si propone di avviare progetti che utilizzano il patrimonio edilizio esistente, gli spazi aperti vuoti, in abbandono e sottoutilizzo, per riattivarli tramite pratiche di riuso temporaneo. L'associazione vuole **perseguire la rigenerazione urbana di quegli spazi, sottraendoli al deperimento e degrado, e indagando sulle possibili alternative alla chiusura e all'abbandono, nelle casistiche in cui mancano presupposti e risorse economiche per riattivare le aree**. Per quanto riguarda la geografia milanese degli spazi dismessi e abbandonati, l'associazione porta la firma di **due indagini. La prima aggiornata all'anno 2012**, dalla quale sono state redatte più mappe, una per ogni zona di decentramento. La modalità operativa utilizzata è stata quella dell'osservazione diretta mediante **biketour aperto alla cittadinanza**, a cui hanno seguito incontri di confronto con i Consigli di Zona. Attualmente, è invece **online**, sul sito dell'associazione, **la "mappa dei vuoti"**, ovvero una seconda mappatura di carattere digitale, aggiornata mensilmente. Gli aggiornamenti sono possibili grazie alle segnalazioni da parte degli utenti. L'associazione ne prende carico, e dopo opportune verifiche, pubblica on line l'informazione, rendendola immediatamente a disposizione di tutti. **La finalità è quella di delineare il background dell'offerta di aree disponibili**, per poi, ove sia possibile favorire il riuso. La possibilità di segnalare on line le nuove aree dismesse, contribuendo al disegno di questa **geografia in movimento** fa parte di uno dei principi dell'associazione, ovvero, la sensibilizzazione del problema e il coinvolgimento della cittadinanza. Si osserva che, mentre nella mappatura ad opera del Comune, il dismesso si colloca in un panorama di trasformazioni urbanistiche a medio e lungo termine, nella mappatura di Temporiuso, la dismissione viene fatta convivere con i "servizi attrattori urbani", intesi come possibili catalizzatori di trasformazioni per quelle aree.

RI-FORMARE MILANO

Infine, come ultima fonte utile alla mappatura va citato il progetto didattico

Ri-Formare Milano, avviato nell'anno 2013-2014 dalla collaborazione tra la Scuola di Architettura e Società del Politecnico di Milano e l'assessorato all'Urbanistica, Edilizia Privata, Agricoltura del Comune di Milano. Il progetto nasce dalla presa di coscienza della diffusione pulviscolare in tutto il territorio milanese di situazioni di abbandono. Il progetto appoggiandosi al monitoraggio comunale realizza a sua volta due mappe di sintesi, una per ciascuna delle due edizioni del progetto, riportati aree e ambiti di dismissione. Ogni edizione ha preso in esame una diversa parte milanese, in particolare l'area sud-est della città per la prima edizione, mentre la seconda edizione si è focalizzata principalmente su un asse che dal centro si spinge verso le aree della Fiera e di Expo. La mappatura di Ri-Formare Milano, include importanti perimetri, come quelli delle aree militari e caserme, che l'amministrazione comunale non conteggia perché classificati come ambiti di trasformazione. Il progetto didattico inoltre ha rappresentato una fonte dettagliata di informazioni e documentazione relativa alle aree da esso analizzate.

In conclusione la tavola della mappatura in fig 6, si costruisce, in primo luogo da una pensata fusione delle informazioni raccolte dagli enti prima citati, ai quali si affiancano riflessioni ad hoc relative ad alcune aree. Inoltre, si è ritenuto necessario inserire nella tavola le ampie superfici occupate dai **sette scali ferroviari**, dismessi o in dismissione, rappresentati sullo sfondo del censimento nella tavola Comunale. La perimetrazione degli scali è stata fatta sulla base delle schede ATU, **Ambiti di Trasformazione Urbana**, contenute in un Allegato tre al Documento di Piano del PGT milanese.

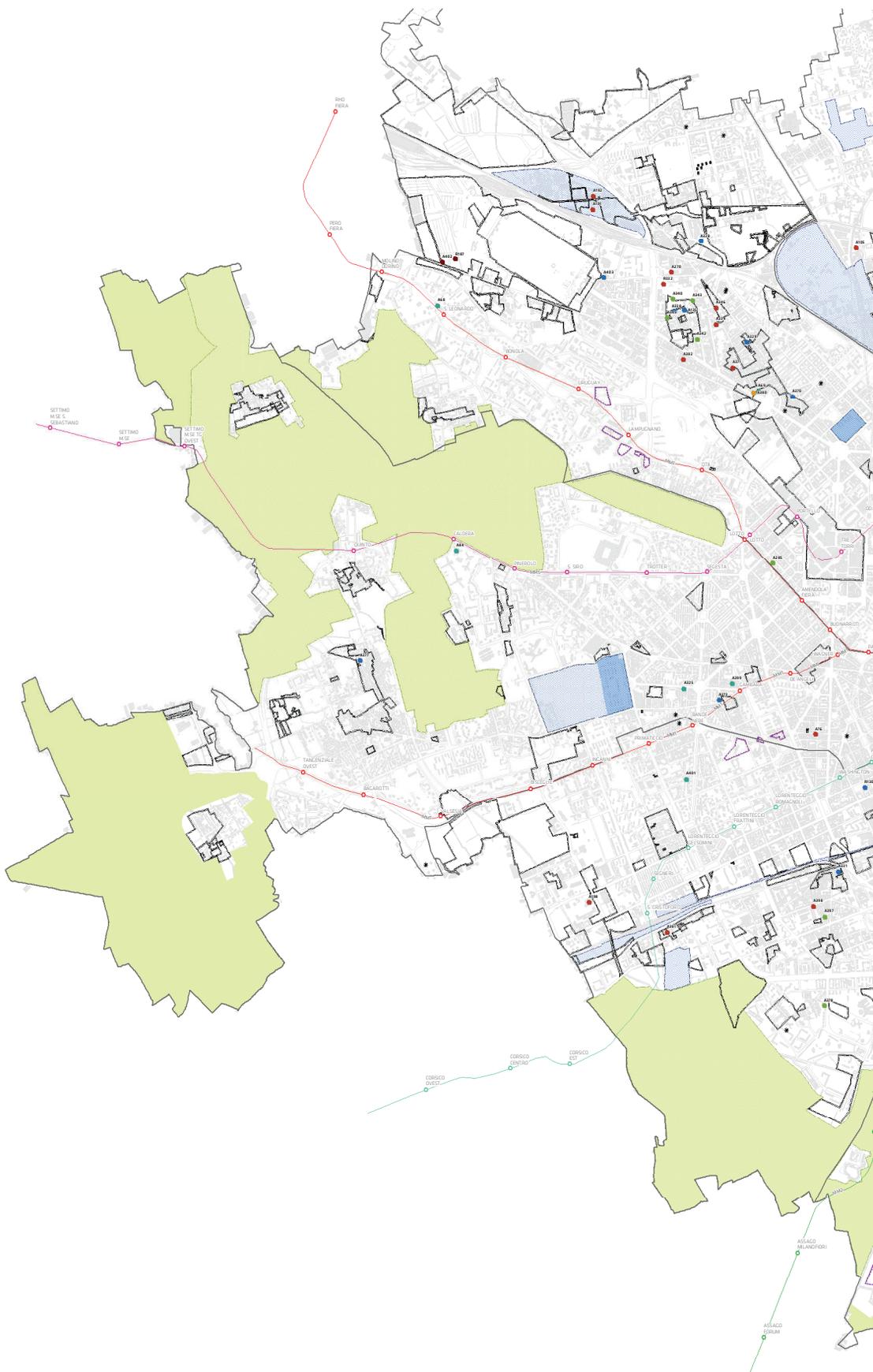


Fig.1
 Comune di Milano - Aggiornamento Giugno 2014
 MONITORAGGIO RICOGNITIVO DI EDIFICI E AREE IN STATO DI DEGRADO O INUTILIZZO

2.1.2 PERIMETRI IN DISCUSSIONE

Vanno precisate le scelte di perimetrazione fatte per quattro aree dismesse presenti nella tavola di mappatura, in particolare: il suolo della **ex Innocenti** (fig. 2), il suolo del cantiere **Santa Giulia – ex Montedison** (fig. 4), il suolo dell'**ex discarica nell'ambito Porto di Mare** (fig. 5), e la perimetrazione dell'area degli **ex Gasometri a Bovisa** (fig. 3).

In fig.2 si può notare la scelta di perimetrare solo il suolo su cui sorgevano i **capannoni industriali dell'Innocenti**, escludendo l'area occupata dall'Innse, stabilimento ancora attivo. Inoltre si è scelto d'identificare l'area come ex Innocenti, in virtù dell'attività industriale che prima insisteva sui quei luoghi, e non come **Pru Rubattino in riferimento al progetto di riqualificazione urbana che nella parte considerata non ha mai dato luogo ad una fase realizzativa**. Tale scelta porta quindi ad ignorare la perimetrazione fatta in occasione della stesura del progetto di riqualificazione, che coinvolge sia la parte a ovest che quella a est del fiume Lambro. Va precisato che il comparto a ovest ha effettivamente dato origine ad una realizzazione, mentre il comparto a est risulta avere tutte le caratteristiche del suolo "in attesa", e di conseguenza rientra nella mappatura in oggetto.

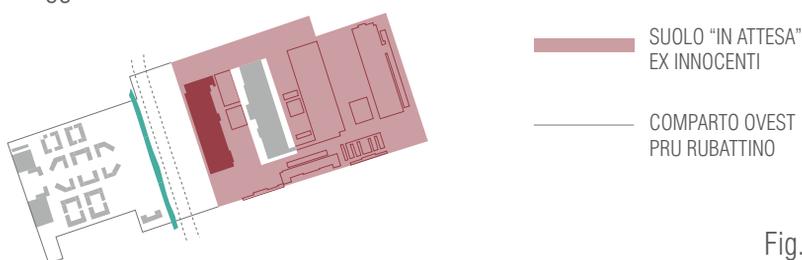


Fig.2

In fig.3 vi è l'area degli **ex Gasometri a Bovisa**, la mappatura si discosta dalla perimetrazione ATU, molto più estesa, includendo solamente l'area ex industriale. E' infatti solo l'area mappata come dismessa che può considerarsi come un luogo abbandonato, inquinato e inaccessibile, lo stesso luogo che la Regione ha classificato come **SIR, ovvero Sito Inquinato d'Interesse Regionale**.

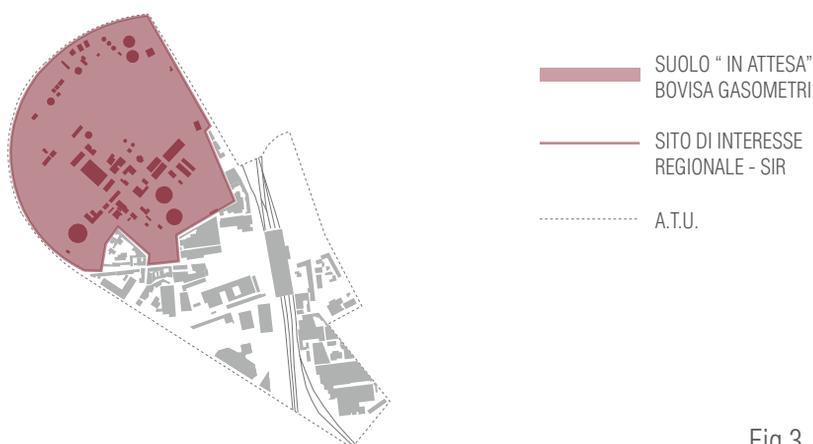


Fig.3

In fig 4 si colloca l'area del **cantiere Santa Giulia**, in virtù delle numerose vicende che hanno interessato l'area, si è scelto di mappare come suolo dismesso, l'area identificata durante la prima fase progettuale, ovvero prima dell'unificazione degli ambiti **ex Montedison, ed ex Redaelli**. L'area in oggetto è più estesa rispetto al suolo che ospitava gli stabilimenti Montedison, ingloba infatti anche parti precedentemente agricole, ma che nell'oggi hanno subito operazioni di scavo, movimento terra, e sono attualmente recintate e inaccessibili, quindi in possesso di quelle caratteristiche che definiscono un suolo "in attesa". Tuttavia da questa perimetrazione si è scelto di escludere il suolo su cui è stato realizzato lo svincolo della limitrofa tangenziale.

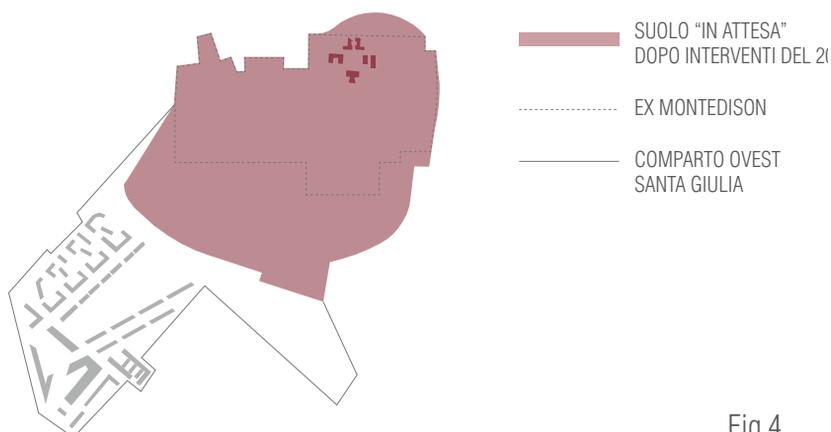


Fig.4

In fig.5 si osserva con la colorazione adottata per mappare le aree dismesse il suolo occupato dalla **ex discarica**. Nell'ottica di una riprogettazione di quella parte di città, l'area coinvolta è di maggiore estensione rispetto a quella considerata, e si indentifica con quella mappata da Ri-Formare Milano, e adottata dal bando di **concorso European 12**. Il perimetro ATU del comune si discosta ulteriormente dai perimetri precedenti, inglobando solo le aree urbanizzate dell'ambito. In conclusione si è scelto di mappare solo l'area dell'ex discarica, perché rappresenta il suolo la cui precedente destinazione si è esaurita, ma la cosiddetta "nuova destinazione" non è mai sopraggiunta, consapevoli che l'area si colloca in un ambito problematico.



Fig.5

2.1.3 LA TAVOLA DI MAPPATURA

La tavola di mappatura in fig.6 vuole essere un **fotogramma del dismesso nel territorio milanese datato luglio 2015**. Si basa sulla consapevolezza che il fenomeno della dismissione rappresenta una **geografia in movimento**, e quindi, che lo scenario qui rappresentato potrà ritenersi superato anche nel breve periodo. Altre aree potrebbero essere abbandonate e dismesse, mentre alcune potrebbero conoscere scenari migliori come la riqualificazione e il riuso.

La rappresentazione adottata campisce gli edifici dismessi con colore bordeaux più scuro e l'area su cui insistono, se presente, di un colore più chiaro. Il panorama di sfondo è quello dell'urbanizzato milanese che, quasi con soluzione di continuità, si estende oltre i confini comunali. Non manca la rappresentazione della cintura ferroviaria milanese come elemento importante, di trasporto e scheletro della configurazione urbana, alla quale si affiancano le principali vie d'acqua, quali il Lambro a est e i navigli a sud-ovest, come principali elementi naturali del territorio. La rappresentazione esplicita la fase attuale di un fenomeno che agisce, seppure con spinte diverse sin dagli anni '70.

Il fenomeno tinge di bordeaux tra i più svariati materiali urbani, colpisce a prima vista la presenza di **suoli di consistenti dimensioni** ai quali si affianca un **pulviscolo di aree ed edifici, di piccola e modesta dimensione**. Si possono notare delle concentrazioni nella zona est, e sud-est, ovvero nei quartieri di Lambrate e Rogoredo, in cui le dismissioni rispecchiano il florido passato industriale dei luoghi. La mole degli **scali ferroviari abbandonati**, si dispone come elementi di una collana a corredo della concentrica linea ferroviaria, tra le più ampie vi sono lo scalo Farini, lo scalo di Porta Romana, e lo scalo San Cristoforo. Il fenomeno della **dismissione** colpisce anche **nella zona più centrale e consolidata della città**, tra gli esempi più famosi vi sono l'ex Hotel Isolabella in via Montegrappa, l'ex Teatro Lirico di via Larga e **Palazzo Citterio** nel cuore di Brera. Si possono osservare dismessi d'autore come l'**Istituto Marchiondi** di Vittoriano Viganò e lo scheletro del **Terminal Passeggeri** di Aldo Rossi e Braghieri. La gamma e l'ampiezza del fenomeno della dismissione accomuna nei suoi elenchi, eleganti architetture di acciaio e vetro quali la **Torre Galfa** testimone di una fase architettonica ormai conclusa a scheletri in calcestruzzo di più bassa fattezze ma testimonianza di più recente ciclo di urbanizzazione¹. Nel panorama non mancano all'appello **edifici rurali**, cascine originariamente collocate in ambiti periferici della città e poi inglobate nella crescita dell'urbanizzato, l'esempio più eclatante è la Cascina Cotica di Via Natta, il cui orientamento è completamente diverso dalle logiche che hanno regolato l'espansione dell'edificato circostante. La dismissione riflette i cambiamenti delle pratiche sociali, un banale esempio è rappresentato dalla schiera di cinema mono sala dismessi come il **Cinema Luce**, il **Cinema De Amicis**, il **Cinema President**, il **Cinema Maestoso**, che hanno chiuso i battenti per lasciare il posto ai grandi complessi multisala nei contenitori commerciali. A far riflettere è proprio

1 A.LANZANI, Città territorio urbanistica tra crisi e contrazione, Milano, 2015

l'estensione del fenomeno che in anni recenti, ha coinvolto materiali di recentissima urbanizzazione, o addirittura materiali abbandonati prima ancora di essere terminati, è il caso dei **cantieri incompiuti** in via Artegnani, in via Malipiero, in via Compagni. A questi luoghi è difficile attribuire valore testimoniale², come invece sembra ovvio fare a quel che resta delle **Scuderie De Montel**, testimonianza del passato ippico in città. E' come se a queste aree recentemente dismesse mancasse il carattere poetico legato alla concezione di "rovina", all'idea della materia segnata dal tempo, destino al quale i materiali da tempo abbandonati vanno incontro³. Altri materiali sono coinvolti nella mappatura, ad esempio quelli di carattere militare, come le caserme, si pensi alla **Caserma Rubattino**, alla Caserma Mameli in via Suzzani, alla **Caserma Mameli** in Piazza Firenze, o all'ampia area della **Piazza d'Armi** in via delle Forze Armate.

2 A.LANZANI, C.MERLINI, F.ZANFI, Quando un "nuovo ciclo di vita" non si dà. Fenomenologia dello spazio abbandonato e prospettive per il progetto urbanistico oltre il paradigma del riuso, Milano, 2015;

3 F.LA REGINA, Come un ferro rovente, Napoli, 1995;

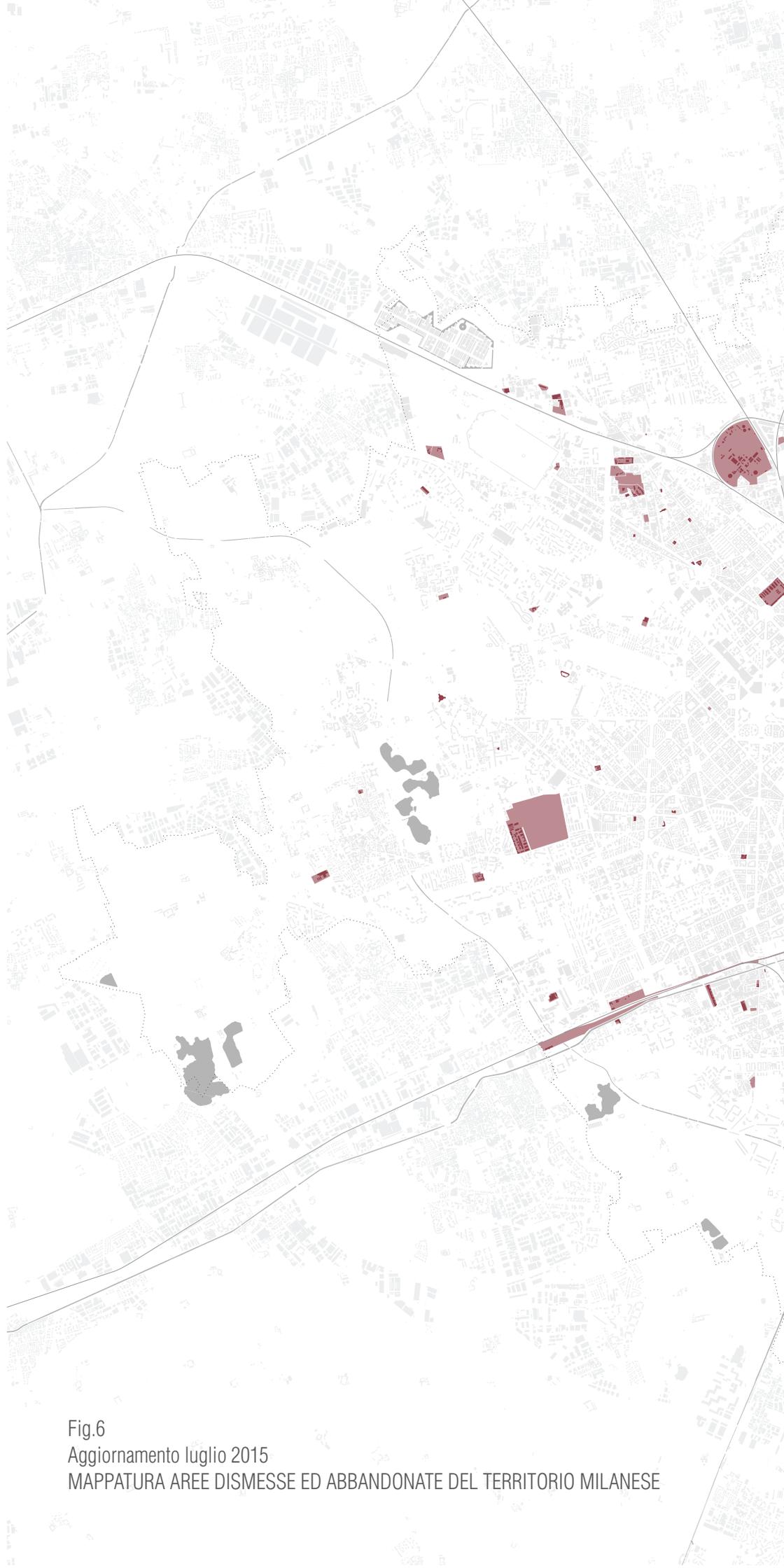
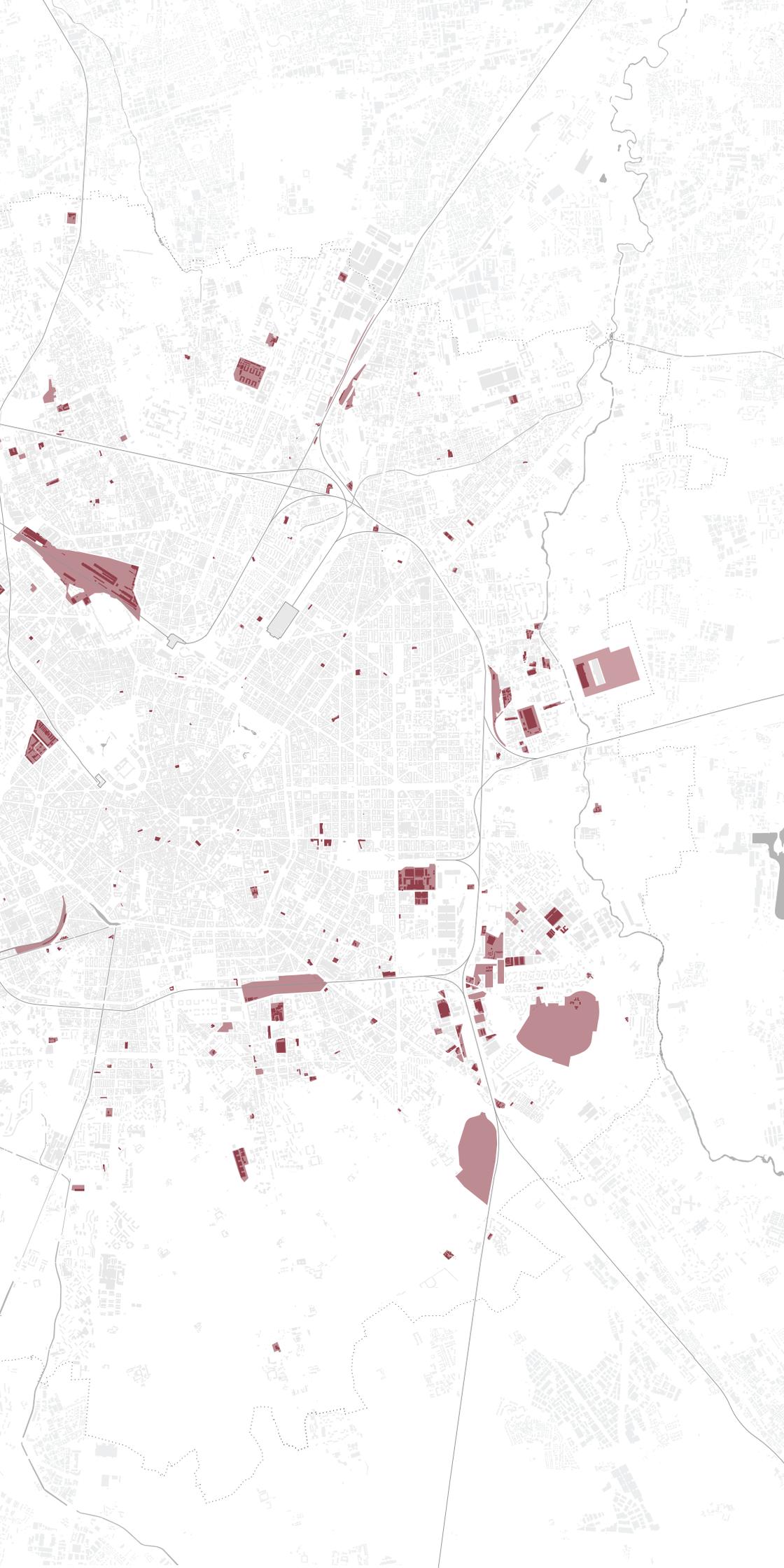


Fig.6
Aggiornamento luglio 2015
MAPPATURA AREE DISMESSE ED ABBANDONATE DEL TERRITORIO MILANESE



2.2.4 I NUMERI DEL DISMESSO

Nelle righe precedenti, si è fatta una prima presentazione della dismissione che permea il territorio milanese, a volo d'uccello sulla planimetria sono state osservati materiali urbani, mappati come dismessi e abbandonati. Dalla geografia riportata in figura 7, è stato possibile affermare che **il fenomeno, nel momento attuale, è molto consistente e diffuso**. Nelle righe seguenti s'intende esplicitare tale diffusione in termini quantitativi, osservando il fenomeno da un punto di vista più analitico.

Il territorio milanese si estende su una **superficie** di 181.840.640 mq, di cui la parte **urbanizzata ricopre 116.030.000 mq** ovvero il **39%** del totale come visibile nel grafico 1. Di tutta la superficie urbanizzata il **4% è rappresentato da edifici e aree dismesse** per un totale che si aggira intorno a 5.256.871 mq (fig.6). Si è ritenuto opportuno relazione l'estensione del dismesso con la superficie dell'urbanizzato, di cui le aree dismesse fanno parte, quindi al netto di tutte le aree verdi presenti sul territorio. L'estensione del dismesso è data dalla somma delle superfici su cui giacciono i **238 materiali urbani mappati come dismessi e abbandonati**. Va sottolineato infatti che sulla base delle fonti in possesso la mappatura di fig.6 e le successive analisi si costituiscono su base planimetrica, indagando il fenomeno a livello del suolo. Sono infatti state trascurati i dati relativi alle volumetrie dismesse insediate su questi suoli.

La percentuale che il dismesso riveste rispetto al totale è un dato molto importante, che fa riflettere anche sull'urgenza di modificare lo stato delle aree nel momento odierno. Inoltre va sottolineato il ruolo che poche ma molto grandi aree rivestono nel conteggio totale. Nelle righe seguenti, tale concetto verrà messo in evidenza, usando come supporto la tavola di lettura in figura 7, la quale crea dei raggruppamenti in base alle estensioni superficiali dei suoli.



grafico 1

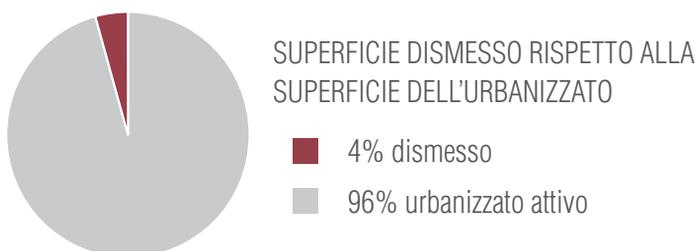


grafico 2

LA CONSISTENZA DELLE AREE NELLA TAVOLA

La figura 7 **suddivide i suoli in base alla loro consistenza planimetrica**, creando cinque raggruppamenti. Nel primo confluiscono i suoli aventi un'estensione inferiore ai 10.000 mq, nel secondo, quei materiali compresi tra i 10.000 mq e i 50.000 mq, nel terzo tra i 50.000 mq e i 100.000 mq, nel quarto si ha un notevole cambio di scala comprendendo le aree tra i 100.000 mq e i 200.000 mq ed infine nell'ultima categoria compariranno quei suoli la cui estensione supera i 200.000 mq.

A prima vista emerge la piccola grana delle aree bordeaux, ovvero quelle con superficie più minuta, inferiore ai 10.000 mq, aree che appartengono al raggruppamento più numeroso. Qui si collocano molti dei materiali di recente dismissione, registrati nella mappatura di Temporiuso. La loro diffusione appare quasi uniforme in tutto l'urbanizzato, con un picco a sud-est, zona dove la dismissione permea in modo particolarmente forte la zona. E' grazie alla notevole diffusione di queste aree che il fenomeno della dismissione milanese assume un carattere pulviscolare.

Più rade, ma ancora molto presenti, sono invece le aree appartenenti alla seconda categoria, che in figura assumono una colorazione azzurra, e coinvolgono materiali piuttosto vari, si va dalle ex aree industriali, alle ex caserme. Queste sono aree di medio piccola grandezza. Aumentando la dimensione dei suoli, in proporzione si riduce il numero di questi. E' poco il dismesso facente parte della categoria di aree comprese tra 50.000 e 100.000 mq, e vi si inscrivono solamene due scali ferroviari (lo Scalo Greco-Breda e lo Scalo Lambrate), e tre ex caserme.

Infine si giunge agli ultimi due raggruppamenti di aree, a cui appartengono suoli aventi una **consistenza superiore a 100.000 mq**, sono aree di grande impatto visivo nella tavola, e grande impatto negativo nella realtà. **Queste sono le aree che l'elaborato intende osservare con particolare interesse.** La loro mole le contraddistingue e influisce sulle possibilità di riscatto nel tempo futuro. Come vedremo in seguito sono suoli in cronico stato di dismissione, situate nel cuore dell'urbanizzato milanese ma da esso separate. E' in questo scenario di estese aree dismesse che l'elaborato intende riflettere e cimentarsi, provando a riformulare uno scenario più favorevole e attuabile nel tempo breve. E' per mezzo della presenza di queste aree che la superficie totale del dismesso raggiunge proporzioni così elevate.

Le aree in questione, sono esplicitate per consistenza nella tabella 1 sottostante. Si sottolinea come la loro superficie totale ricopra il 36% della superficie dismessa milanese. Dato significativo, che ribadisce la necessità di riflettere sul futuro di questi materiali, indagando sulle possibili azioni da mettere in campo per ottenere un'inversione di tendenza rispetto all'avanzamento dello stato di degrado attualmente in corso. E' evidente la necessità di agire nell'oggi, operando azioni progettuali che riportino queste aree a far parte delle territorio milanese, cessando di essere enclavi separate.

In ultimo punto, nonostante la grande varietà di materiali coinvolti nella dismissione, si sottolinea la presenza di un raggruppamento molto consistente costituito da elementi esemplari e molto noti: i sette scali ferroviari. Questa famiglia di materiali, come visibile nella tabella 1 ricompre un'estensione di

1.037.641 mq ovvero il 27% del dismesso. Nella tabella 2 sottostante gli scali milanesi sono elencati, con le relative superfici. Va puntualizzato che la superficie dismessa di ogni scalo è inferiore alla superficie totale degli stessi perché vi è la presenza delle aree strumentali, ovvero quelle aree che assicurano il passaggio dei binari attivi sul suolo dello scalo.

Dei sette scali milanesi, tre verranno indagati in modo più puntuale, perché facenti parte della famiglia in tabella1, ovvero di quei materiali che l'elaborato guarda con più attenzione.

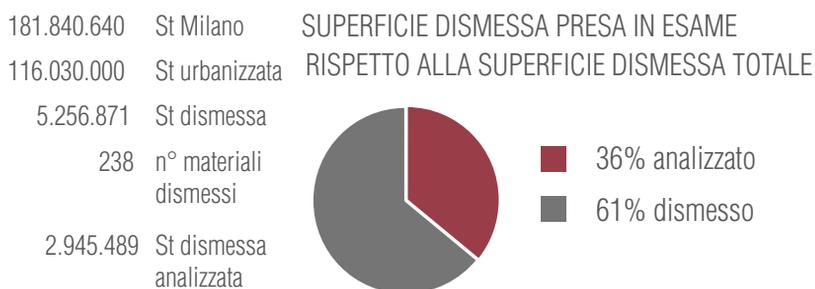


tabella1: AREE DI GRANDE ESTENSIONE PRESE IN ESAME

| DENOMINAZIONE AREA | TIPOLOGIA | ESTENSIONE mq |
|----------------------------|---------------------------------------|------------------|
| ex Montedison-Santa Giulia | zona industriale dismessa | 680.000 |
| ex Innocenti | zona industriale dismessa | 104.677 |
| ex Gasometri Bovisa | zona industriale dismessa | 420.000 |
| Porto di Mare | ex discarica | 390.990 |
| ex Piazza d'Armi | ex zona militare | 416.150 |
| ex Mercato delle carni | zona industriale/commerciale dismessa | 137.936 |
| Milano-Porta Romana | scalo ferroviario dismesso | 187.226 |
| Milano-San Cristoforo | scalo ferroviario dismesso | 140.199 |
| Milano-Farini | scalo ferroviario dismesso | 468.311 |
| | | 2.945.489 |

tabella 2: SCALI FERROVIARI DISMESSI

| DENOMINAZIONE SCALO | ESTENSIONE TOTALE mq | DISMESSO mq |
|--------------------------|-------------------------|------------------|
| Greco-Breda | 73.526 | 62.168 |
| Milano-Lambrate | 70.187 | 70.187 |
| Milano-Rogoredo | 21.132 | 21.132 |
| Milano-Porta Romana | 216.614 | 187.226 |
| Milano-Porta Genova | 89.137 | 88.137 |
| Milano-San Cristoforo | 158.276 | 140.199 |
| Milano-Farini | 618.733 | 468.301 |
| | | 1.037.641 |

SUPERFICIE OCCUPATA DAI SUOLI:

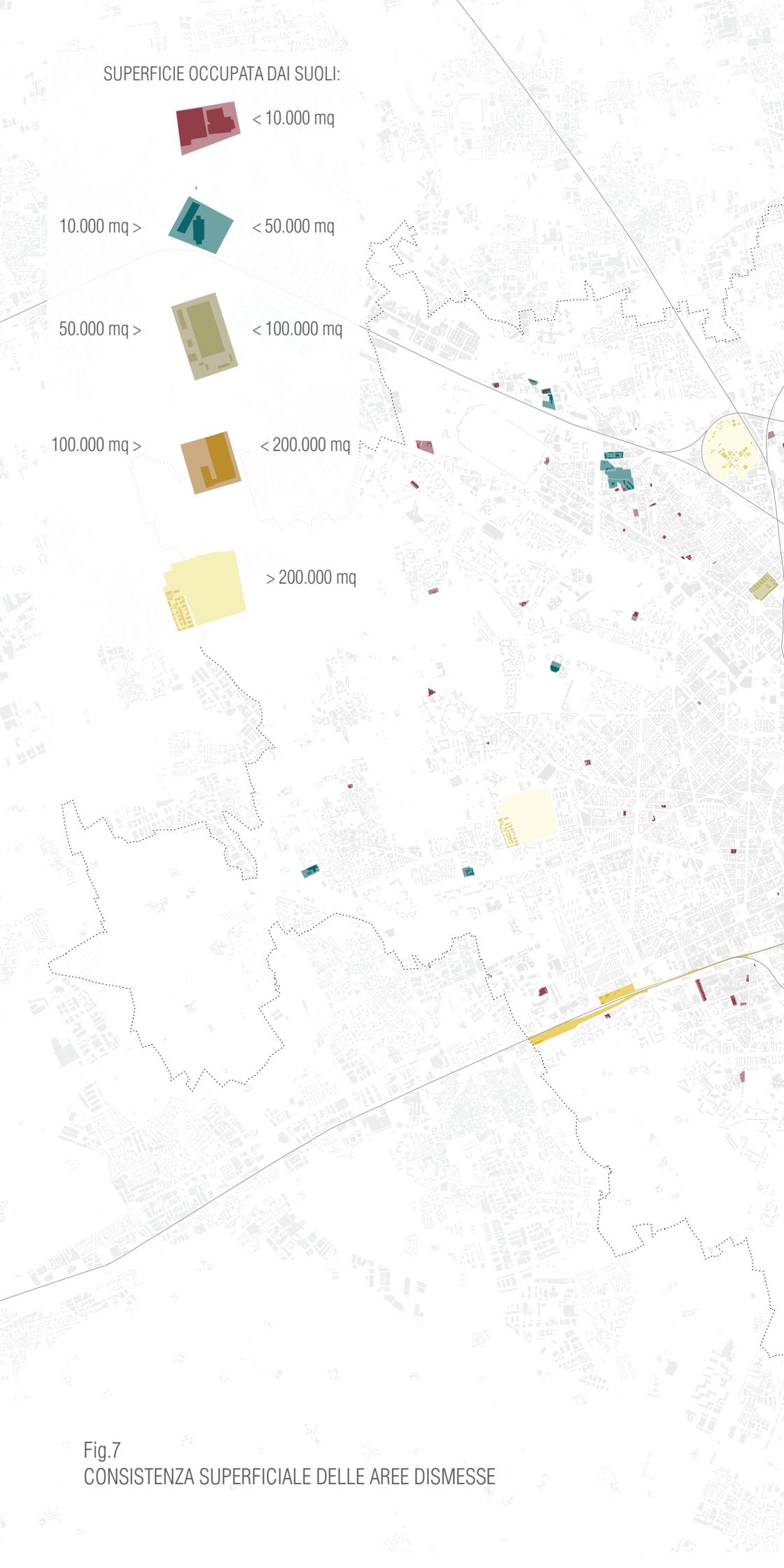
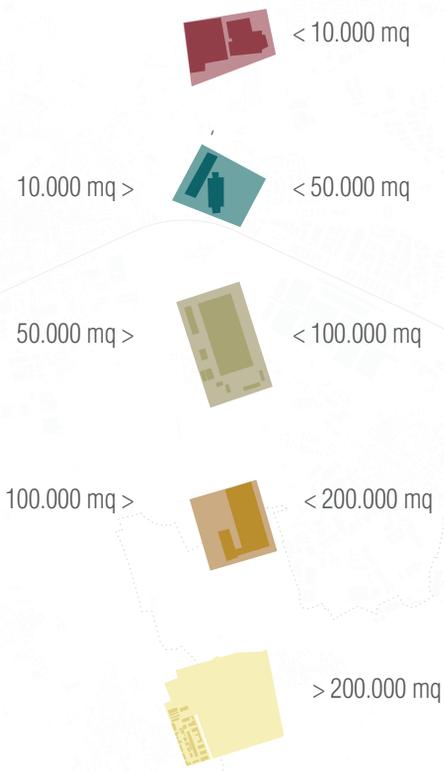
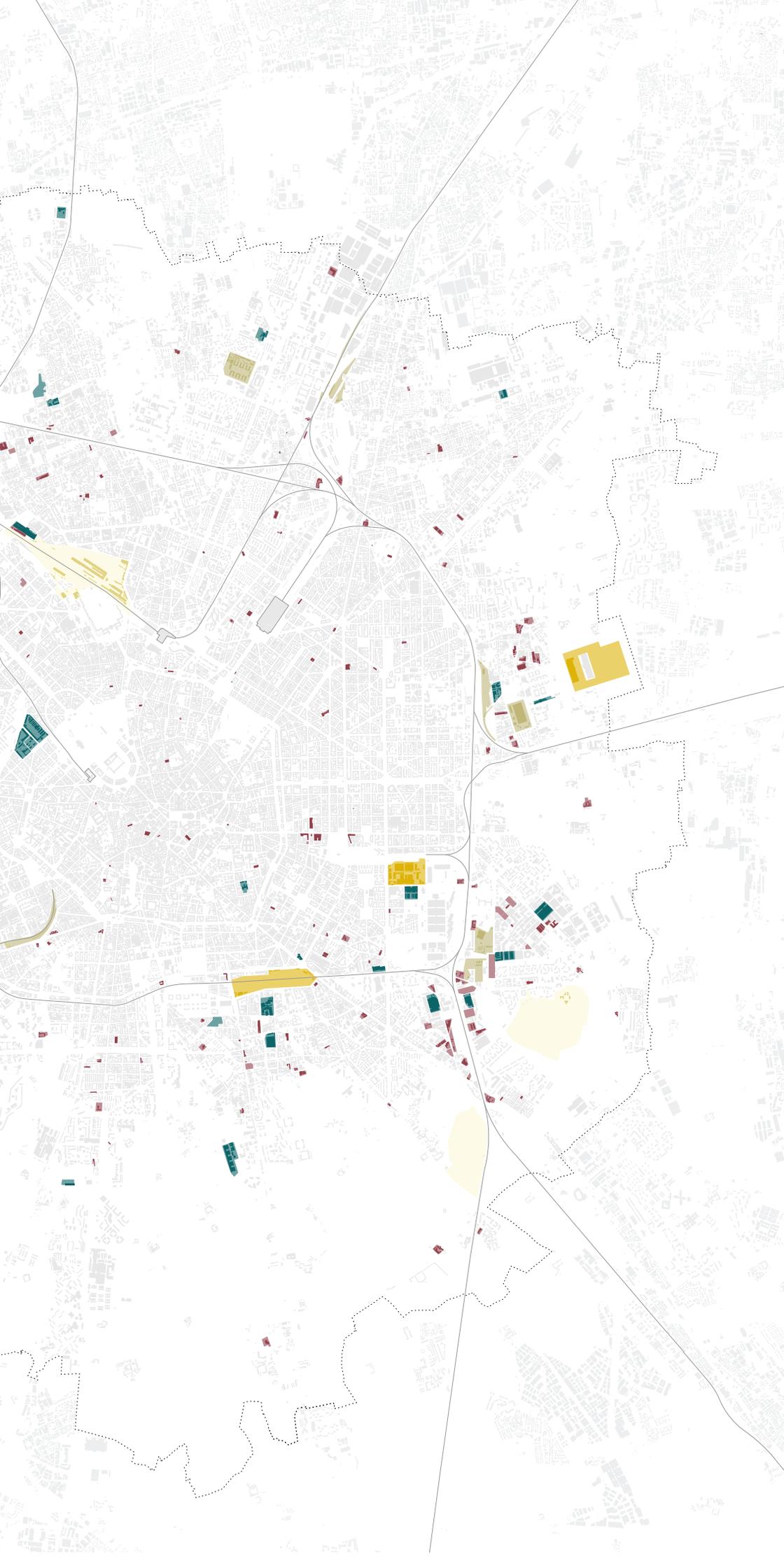


Fig.7
CONSISTENZA SUPERFICIALE DELLE AREE DISMESSE



2.2 LE AREE DISMESSE E LA CITTA'

Nei paragrafo 2.1 precedente, il fenomeno della dismissione è stato osservato da un punto di vista quantitativo e qualitativo, puntando l'attenzione sulla sua geografia, sulla sua portata in termini di diffusione e quantità dismesse. Ora il punto di vista dell'elaborato di tesi cambia direzione. Si prefigge un punto di osservazione più critico, volto ad **indagare le chance di riscatto che ogni area possiede**. Si è scelto di indagare in primo luogo mediante le classiche analisi urbanistiche, perché ritenute un opportuno strumento chiarificatore. La geografia del dismesso è quindi stata relazionata a turno con: **il sistema di trasporto pubblico** per vagliare l'**Accessibilità** delle aree, la **posizione rispetto ai Sistemi ambientali** per valutarne la Localizzazione rispetto a questi, ed infine, **la presenza** o meno di importanti **Servizi Attrattori** nelle vicinanze. Le letture seguenti si discostano nettamente da quanto fatto fino ad ora, nel paragrafo precedente infatti, si è voluto presentare il fenomeno nel suo complesso e nel carattere che assume al momento attuale, ora il punto di vista è più critico ed è rivolto al futuro. E' infatti chiaro che a fronte dello scenario delineato nel capitolo 1 non tutte le aree andranno incontro alle stesse sorti. Ed è proprio qui che le letture intendono cimentarsi in una cernita che pone i materiali urbani su piani differenti.

Nelle letture seguenti, il sistema di riferimento rispetto al quale la localizzazione dell'area dismessa viene letta, è un elemento fondamentale di giudizio. La posizione più o meno favorevole è determinata da rapporto tra l'area e il sistema di riferimento alla quale viene paragonata ¹.

Le analisi proposte rappresentano dei punti di vista particolari verso cui guardare il panorama del dismesso. **A fronte della sua consistente mole e diffusione, è realistico pensare che non tutte le aree sono, al momento odierno, in possesso delle stesse chance per essere rimesse in circolo**. Le letture di seguito proposte, vogliono essere uno spunto di riflessione per indirizzare la **"scelta"** ² di quelle aree che più probabilmente conosceranno dei progetti di riqualificazione, ma con la consapevolezza che questi potrebbero concretizzarsi in un tempo anche molto lontano.

In particolare la lettura sull'accessibilità si colloca al primo posto per importanza, è immediatamente chiaro che una posizione sfavorevole, sia un ostacolo consistente verso scenari che si discostano dal degrado e dall'abbandono.

1 F.INFUSSI, Dal recinto al territorio, Torino, 2011, p. 41;

2 A.LANZANI, C.MERLINI, F.ZANFI, Riusi plurali per le aree dismesse. Urbanistica dopo la crescita, in corso di pubblicazione, 2016;

Mentre le letture rivolte verso i sistemi ambientali e servizi, aiutano a definire la collocazione più o meno positiva dell'area, ma si pongono anche come spunti ragionati chiamati a suggerire un probabile assetto futuro per le aree.

Il nuovo disegno delle aree potrà quindi legarsi ad una posizione favorevole rispetto ai servizi, o ai sistemi del verde milanese, sia in un'ottica di progetto di riqualificazione vero e proprio, sia in un'ottica di riqualificazione a basso costo da attuarsi nell'immediato. Si sottolinea come anche l'intervento nell'immediato possa rappresentare una base stabile e duratura per un più stabile assetto futuro. In ultimo si puntualizza che i dati utilizzati come costruire il sistema di riferimento delle letture, sono in parte provenienti dal **geoportale della Regione Lombardia**.

Il rapporto tra **la localizzazione** delle aree e i sistemi di trasporto è una chiave di lettura fondamentale nell'ottica di rilancio delle stesse. Una posizione svantaggiosa si può rivelare fatale per la riqualificazione, soprattutto nel tempo breve, può scoraggiare investimenti sull'area, può frenare interventi di riuso temporaneo, può dilatare i tempi di "attesa" in modo imprevedibile. All'opposto alti livelli di accessibilità possono essere il discrimine di scelta¹ tra più aree da riprogettare e ridefinire. E' inoltre noto come la fruibilità di un'area garantita dalla **presenza di un sistema di trasporto pubblico**, incida in modo significativo sui valori immobiliari riscontrabili.

Nell'analisi in figura 8 è stato preso in esame il sistema di trasporto pubblico su ferro, ovvero, **le quattro linee metropolitane, le linee del passante ferroviario, e le linee della ferrovia**. Per quanto riguarda il trasporto su gomma è stato ritenuto rilevante rappresentare solamente il **sistema delle tangenziali** che circonda la città. Il tema dell'accessibilità domina per importanza in questo panorama di dismissione, può essere assunto come uno degli elementi discrimine per determinare la probabilità di riscatto che le aree possiedono.

La storia dei progetti urbani più riusciti a Milano, dimostra come l'accessibilità dell'area sia effettivamente un fattore fondamentale, si pensi ad esempio al **progetto di riqualificazione dell'area dismessa Garibaldi-Repubblica**. Uno dei fattori che ha determinato il successo del progetto è dato dal convogliamento di diversi sistemi di trasporto pubblico sul suolo dell'area stessa, nello specifico: la stazione ferroviaria Fs di Porta Garibaldi, due linee metropolitane M2 ed M5, la stazione del Passante ferroviario, e la presenza della linea di collegamento con l'aeroporto di Malpensa. L'area si presenta quindi altamente accessibile, e con diversi sistemi di trasporto². Un alto livello di accessibilità permette la fruizione dell'area, permette agli utenti di raggiungere la zona pur non essendo in possesso di mezzi propri, ed inoltre apre le porte a più svariati programmi funzionali, a fronte di una riqualificazione, insediabili nelle aree stesse. La scelta di affiancare al trasporto pubblico anche il sistema di autostrade è motivato dalla volontà di poter leggere l'accessibilità anche ad una scala sovralocale, obiettivo raggiungibile con la presenza della rete autostradale e ferroviaria. Questo elemento si può rivelare interessante se riferito ad aree dismesse di proporzioni rilevanti, il cui interesse va oltre la scala cittadina.

Nell'analisi in oggetto, si è graficamente scelto di mettere in secondo piano le aree che si collocano in posizione scomoda, lasciando così emergere solo quelle che si trovano **a ridosso delle stazioni del trasporto pubblico, o degli svincoli autostradali, o al più ad una distanza 500 metri da queste**, distanza percorribile a piedi in un tempo di 10 minuti. Questo criterio d'osservazione fa una radicale **selezione delle aree**, la maggior parte di esse, risultano essere

1 A.LANZANI, C.MERLINI, F.ZANFI, Riusi plurali per le aree dismesse. Urbanistica dopo la crescita, in corso di pubblicazione, 2016;

2 G.MARINONI, Metamorfosi del progetto urbano, Milano,2005, p. 200;

in posizione sfavorevole, per cui scompaiono dalla lettura. Il polviscolo di piccole aree che precedentemente arricchiva il panorama della dismissione è perlopiù andato perso. Tra le aree rimaste “accese” sono abbastanza limitate le aree minute che attraversano l’urbanizzato dal centro alle zone periferiche accompagnando i tracciati metropolitani. Si osservano poi i sette scali ferroviari, che per natura si collocano lungo gli assi ferroviari e in adiacenza alle stazioni ferroviarie. Sono per la maggior parte sono aree di grande dimensione, con alti livelli di accessibilità e si collocano perlopiù in appetibili ambiti centrali della città³. In ultimo permangono un numero limitato di grosse aree, inferiore alla decina, planimetricamente, e storicamente riconoscibili, sono: **l’area dei Gasometri a Bovisa, l’area dell’ex Macello, l’area dell’ex Innocenti, l’area del cantiere Santa Giulia - ex Montedison, l’area dell’ex Piazza d’Armi, l’area della Caserma Rubattino e l’area della Caserma Mameli.** Sono aree dismesse da un periodo lungo, decennale come si vedrà in seguito. L’odierna geografia del dismesso le porta nuovamente alla ribalta, tuttavia sono aree problematiche che fanno parte di Milano da lungo tempo. Le aree in questione appaiono da questa lettura, in posizione favorevole ad almeno uno dei sistemi di trasporto considerati, ma tuttavia questa posizione fino ad ora non si è dimostrata sufficientemente forte per assicurarne il rilancio. Come vedremo in seguito, altre problematiche sono sopraggiunte, lasciando pressoché invariato lo stato dei luoghi dal momento della dismissione. Si sottolinea inoltre come probabilmente alcune di quelle aree, vista la loro mole, avrebbero potuto avere un futuro più roseo se in possesso di un più alto livello di accessibilità, si guardi ad esempio l’area ex Montedison, raggiungibile dallo svincolo autostradale, ma troppo distante dalle linee ferroviarie e metropolitane, oppure l’area dei Gasometri, raggiungibile dalla stazione di Bovisa Fs e Villapizzone Fs ma non dalla linea metropolitana, o ancora, l’area della Piazza d’Armi collocata a 500 m dalla fermata Inganni della M1, ma non a ridosso di questa. Si sottolinea invece come nel caso appena citato, dell’area dei Gasometri, la linea infrastrutturale ferroviaria, funge da limite e barriera tra lo spazio dismesso e il restante urbanizzato.

3 L.MONTEDORO, Una scelta per Milano. Scali ferroviari e trasformazione della città, Macerata, 2011, p.20;



Fig.8
DISMESSO E ACCESSIBILITA'



Una seconda modalità di lettura, prende in esame la localizzazione delle aree dismesse rispetto ai sistemi ambientali milanesi. Per “sistemi ambientali” si intende quel sistema di **spazi aperti ed elementi naturali presenti sul territorio**. Nella carta in figura 9, si è scelto di rappresentare tutte le aree verdi milanesi, diversificandole in base alla loro natura di: **verde urbano, verde agricolo, e aree boschive**. La volontà è stata quella di presentare gli spazi aperti verdi nel loro complesso, senza assoggettarli ai perimetri amministrativi, che la definizione di Parco o Giardino porta con sé. Sono inoltre presenti le principali **vie d'acqua** come il **fiume Lambro, il sistema dei Navigli, il fiume Seveso-Martesana** alle quali si appoggia un fitto reticolo di **rogge e canali**, perlopiù concentrati nella parte sud della città. La scelta di porre in relazione le aree dismesse ai sistemi ambientali, è motivata dalla volontà di sapere se tra queste **è possibile instaurare un legame o una relazione**. L'ipotesi è tanto più plausibile, quanto più l'area si trova in prossimità a quei luoghi, e di conseguenza il parco o il giardino svolgono un ruolo di attrattore urbano ¹. Inoltre, come vedremo in seguito, molte delle aree dismesse più grandi e di più lontana dismissione, a seguito del naturale progredire del **processo di rinaturalizzazione** si presentano di per sé come delle aree verdi nel tessuto milanese. Va chiarito però che allo stato attuale le aree sono inaccessibili, e la vegetazione che le ricopre è di natura spontanea, quindi appartenente a quel che viene definito **Terzo Paesaggio**.

Tornando alla tavola di analisi in figura 9, come in precedenza adottato per tavola sull'accessibilità, anche qui si è scelto di rappresentare solo quei suoli che per localizzazione si collocano in posizione più favorevole, mentre gli altri rimangono in colore grigio sullo sfondo. Usando questo criterio emerge con evidenza come la maggior parte delle aree dismesse scompaiano dalla tavola. Nonostante di per sé la vicinanza ad aree verdi sia una caratteristica positiva, e possa giocare un ruolo primario per aumentare il livello di vivibilità degli spazi urbani ², in un'ottica di ripensamento delle aree dismesse, è chiaro che a Milano questa carta può essere usata da un **numero assai limitato di suoli**. All'opposto si può invece dire che **la maggior parte delle aree dismesse** sono state “assorbite”³ dall'urbanizzato, e **non si trovano in condizione di prossimità ai sistemi ambientali**.

Tra il dismesso ancora presente nella lettura vi sono aree più minute, talvolta anche in ambiti più centrali che trovano vicinanza ad elementi verdi anch'essi di piccole dimensioni, quali giardini urbani. Oppure ci sono aree sempre di piccole e medie dimensioni, come ex cascine dismesse che ancora alloggiavano in ambiti più periferici, inglobati dai suoli agricoli del Parco Sud Milano. Osservando la lettura in fig.1 si può dire che la stragrande maggioranza delle aree “superstiti” alla selezione, sono di piccole dimensioni e si dispongono in prossimità dei limiti amministrativi, in posizione più marginale rispetto al cen-

1 F.INFUSSI, Dal recinto al territorio, Torino, 2011, p. 49;

2 A.LANZANI, Città territorio urbanistica tra crisi e contrazione, Milano, p. 15;

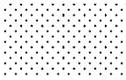
3 F.INFUSSI, Dal recinto al territorio, Torino, 2011, p. 43;

tro città, andando ad interagire con il **Parco nord** nella parte alta, con il **Parco Agricolo sud Milano** nella parte bassa, e con il **Parco Lambro** e **Bosco in Città** rispettivamente a est e ovest.

Per quanto riguarda le media dimensione, sono poche quelle ancora presenti nell'analisi. In particolare si nota l'area occupata dalla ex caserma XXIV Maggio, in posizione centrale rispetto all'urbanizzato milanese, e in posizione ottimale rispetto al **Parco Sempione**.

Infine l'attenzione si sofferma sempre sulle quelle aree di grosse dimensioni e storicamente "in attesa". Da questa lettura ne emergono quattro: **l'ex Piazza d'Armi a Baggio**, **l'area dell'ex Innocenti a Lambrate**, **il suolo dell'ex discarica a Porto di Mare**, e **lo scalo San Cristoforo**. Ad eccezione dell'ex Innocenti, come vedremo nei paragrafi seguenti, in queste aree la dimensione del Terzo Paesaggio⁴ ha un carattere dominante e cresce incontrastato da molti anni. Per quanto riguarda la relazione tra questi e i sistemi ambientali, **l'ex Piazza d'Armi si colloca in posizione piuttosto favorevole**, è infatti in prossimità del **Parco delle Cave di Baggio**, parco urbano fruibile, e di recente formazione. Il Parco delle Cave è a sua volta connesso ad un più strutturato sistema di Parchi che caratterizzano la parte ovest della città, in cui compaiono: Parco di Trenno e Bosco in città. L'area dell'ex Innocenti, si colloca in posizione baricentrica rispetto al **Parco Lambro** e al **Parco Forlanini**, sistema di Parchi che ha come filo conduttore l'alveo del **fiume Lambro**, e che caratterizza le aree verdi della parte est milanese. Infine, appartenenti alla famiglia delle grandi aree, emergono: l'ex discarica di **Porto di Mare** e **lo scalo San Cristoforo**, i quali si trovano in adiacenza **al verde del Parco Sud**. La condizione di prossimità tra aree dismesse e aree verdi, può considerarsi una spinta promotrice nell'oggi per cambiare il destino di queste zone, e fornire un valore aggiunto alla qualità dei progetti che qui si andranno a realizzare.

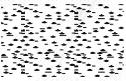
4 G.CLEMENT, Manifesto del Terzo Paesaggio, Macerata, 2005;



VERDE URBANO



VERDE AGRICOLO



AREE BOSCHIVE



POSIZIONE OTTIMALE
RISPETTO AI SISTEMI
AMBIENTALI



Fig.9
DISMESSO E SISTEMI AMBIENTALI



2.2.3 DISMESSO E SERVIZI ATTRATTORI

La terza modalità di lettura adottata in questa sede, mette in relazione la collocazione delle aree dismesse rispetto a **tre categorie di servizi, in questa lettura assunti come servizi attrattori**. Le famiglie di servizi qui analizzati sono tre, ovvero: **servizi scolastici, servizi sanitari, e servizi commerciali**.

L'offerta di servizi scolastici è stata considerata nella sua interezza: **scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola media, scuola superiore e livello universitario**. Ad eccezione del livello universitario, nella tavola in fig.10, questi elementi sono stati rappresentati in modalità puntiforme, avvalendosi dei dati forniti dal geoportale della Regione Lombardia.

Maggiore importanza è stata attribuita alla geografia del sistema universitario. Sono state puntualmente mappate **le sedi degli atenei**, delineando un quadro "articolato ed esteso, variegato e frammentato, vivace ed eterogeneo"¹. Le università prese in considerazione sono sia di carattere pubblico, sia di tipo privato ed in particolare sono: Politecnico di Milano, Università degli Studi di Milano, Università degli Studi Milano-Bicocca, Università commerciale Luigi Bocconi, Università Cattolica del Sacro Cuore, Facoltà Teologica dell'Italia Settentrionale, Libera Università di Lingue e Comunicazione IULM, Università Vita e Salute San Raffaele, Accademia delle Belle Arti di Brera, Conservatorio di Milano G.Verdi, Nuova Accademia delle Belle Arti NABA. Le università si presentano come servizi formativi rilevanti che nel tempo hanno istaurato un forte legame con la città, pur vantando un bacino di utenza che va oltre l'ambito urbano.

Per quanto riguarda **l'offerta sanitaria** qui considerata, sono stati presi in esame sia gli Istituti Ospedalieri più importanti e strutturati come San Raffaele, Ospedale Niguarda, Ospedale Maggiore Policlinico, Ospedale San Carlo, sia gli Istituti di ricovero e cura più piccoli. Graficamente, in figura 1 gli istituti ospedalieri più grandi sono stati mappati della complessità delle loro aggregazioni, mentre gli le case di cura più minute sono stare rappresentare più genericamente da un elemento puntiforme. Si osserva una piuttosto eterogeneità di diffusione di tali servizi nell'urbanizzato milanese.

Infine per quanto riguarda la mappatura dei servizi commerciali, la lettura in oggetto si avvale del lavoro di ricerca effettuato nell'anno 2014 a cura di due docenti e ricercatori del Politecnico di Milano². In questo caso vista la vastità nell'offerta nella città di Milano, si è scelto di rappresentare **i servizi commerciali** in base alle **concentrazioni di attività** che questi creano sul territorio. Nel tavola in figura 1 si osserva come le aggregazioni dei servizi si concentrino con maggiore intensità in coincidenza di determinate vie milanesi,

1 A.BALDUCCI, F.COZZI, V.FEDEL, Milano, la città degli studi, Milano, 2010, p.40

2 A.BRUZZESE, L.TAMINI, Servizi commerciali e produzioni creative, sei itinerari nella Milano che cambia, Torino-Milano, 2014, p.20

o in prossimità di particolari zone urbane, e che mano a mano che da queste ci si allontana, l'attività vada affievolendosi. Gli ambiti di rilievo emersi sono sedici ed in particolare sono: Corso Vercelli, via Paolo Sarpi, Piazza Argentina e via Padova, Corso Buenos Aires, Lazzaretto, Brera, Quadrilatero della moda, Corso Magenta e Via Monti, Corso Vittorio Emanuele II e Piazza San Babila, Via Torino, Piazza Cinque Giornate, Corso di Porta Ticinese, Corso di Porta Romana, Navigli, Corso San Gottardo, Viale Sabotino. A queste si affiancano puntuali episodi commerciali con **elevata forza attrattiva** propria, si parla dei grossi complessi quali l'ortomercato.

Agli effetti, se il territorio milanese viene rappresentato dal punto di vista dei suoi servizi, si presenta come un grande sistema di aree colorate e punti ai quali corrisponde un'articolata geografia di servizi facenti parte delle categorie qui considerate.

In virtù della volontà di mettere in rapporto l'offerta di servizi alla geografia delle aree dismesse, anche in questo caso si è deciso di "cancellare" dalla rappresentazione quelle aree che non dimostrano di avere relazioni con il sistema di riferimento adottato. Si osserva che in questa tavola, a differenza delle due precedenti, la stragrande maggioranza delle aree dismesse compaiono ancora nella rappresentazione. In questo caso non è applicabile con sistematicità, come in precedenza, il criterio della vicinanza agli elementi di riferimento, che nelle analisi precedenti ha determinato una grossa selezione del dismesso. Infatti molti dei servizi di utenza più ampia come Università ed Ospedali, nonostante non si trovino nel raggio di pochi metri dall'area in oggetto, rappresentano lo stesso un'offerta valida di servizi. Riflettendo sulla portata del **bacino di utenza** che i servizi possono avere, sul fatto che **i servizi in oggetto sono molto specifici**, ad esempio una scuola primaria non è assimilabile ad una secondaria anche se entrambe appartenenti alla categoria "istruzione", si è effettuata la selezione delle aree da prendere in considerazione.

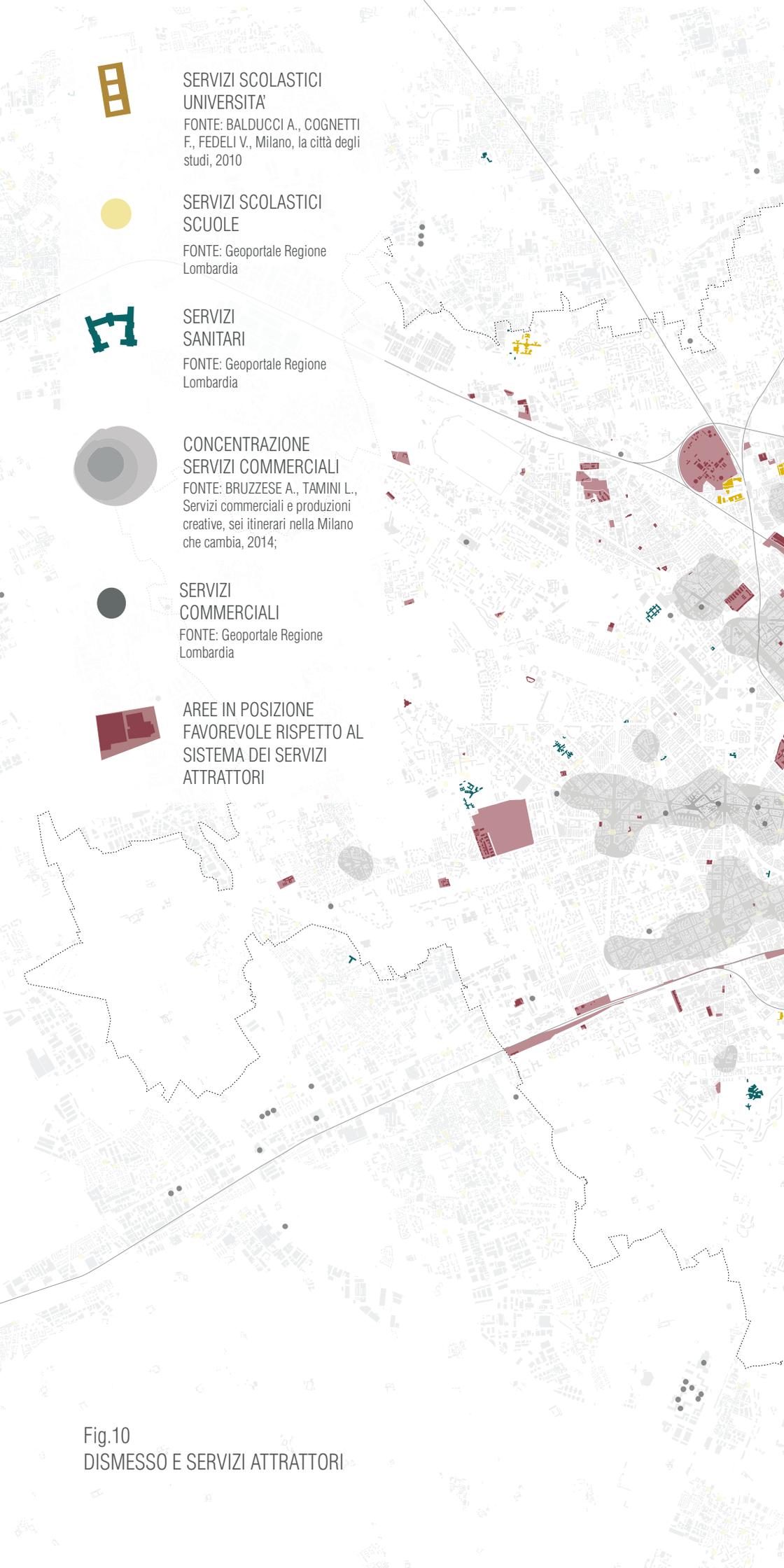
All'opposto si è scelto di non rappresentare solamente quelle aree che si collocano in una posizione particolarmente d'isolamento, e lontananza da tutte le categorie di servizi considerati. A questi materiali urbani, appartengono ad esempio alcune ex cascine edificate oltre il margine dell'urbanizzato, inglobate dalle campagne del Parco Agricolo Sud Milano, oppure alcune ex aree industriali della parte sud-est del territorio, nella zona di Rogoredo. Per queste ultime la vocazione industriale/artigianale che storicamente ha sempre prevalso in quelle zone, ha sfavorito la nascita di servizi alla persona, a differenza di quanto è accaduto in altre parti milanesi. Inoltre la presenza del tratto di ferrovia con direzione Piacenza, ha ulteriormente amplificato il carattere settoriale e d'isolamento di questi ambiti.

Il panorama del dismesso che emerge dalla lettura, è molto vario e diversificato, **la geografia del fenomeno mantiene molti dei caratteri** descritti del paragrafo 2.1, e principalmente mantiene **la dualità tra le aree molto ampie e il pulviscolo di aree minute**. Il dismesso rappresentato in figura 1, risulta quindi collocato in posizione mediamente buona rispetto ai servizi, o alcune categorie di questi. E' piuttosto raro che il dismesso si collochi in prossimità di tutte e tre le categorie di servizi, ma più frequente è la presenza di almeno due di queste. Il sistema di servizi presi in esame, svolge in questa lettura il ruolo di servizi attratto-

ri, quindi probabili catalizzatori di un cambiamento per le aree dismesse. Nel più ottimistico scenario di riqualificazione dell'area dismessa, questa potrebbe diventare un elemento legato al servizio stesso, oppure potrebbe creare un'aggregazione di materiali simili al servizio preso in esame. La vicinanza alle tre categorie di servizi, ad esempio, potrebbe condizionare un suolo ad avere un più probabile scenario residenziale capace di assicurare un'ottima qualità abitativa. Servizi che rivestono una grande forza di attrattiva, potrebbero con probabilità segnare in modo positivo il destino dei suoli dismessi.

La decisione di prendere in esame i servizi scolastici, sanitari e commerciali, è frutto di una scelta ben precisa, molte avrebbero potuto essere le direzioni intraprese, i servizi attrattori, possono svolgere il ruolo di veicolare le trasformazioni verso particolari scenari. Un esempio calzante in tal senso, è rappresentato dalla scelta fatta da Temporiuso. L'associazione nel suo statuto parla di riattivare gli spazi con progetti legati al mondo della cultura e associazionismo, allo start-up dell'artigianato e piccola impresa, all'accoglienza temporanea per studenti e turismo low cost³. In questo senso i servizi attrattori mappati nel lavoro del 2012 sono rappresentati dalle biblioteche di quartiere, dalle università, dai teatri, dalle associazioni culturali disseminate sul territorio, quindi tutti elementi di carattere culturale. Benché il raggio d'azione dell'associazione concentri l'attenzione solamente su aree di minuta consistenza, si è ritenuto importante creare questo parallelismo di pensiero.

3 I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIUSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015, p. 39;



SERVIZI SCOLASTICI
UNIVERSITA'

FONTE: BALDUCCI A., COGNETTI
F., FEDELI V., Milano, la città degli
studi, 2010

SERVIZI SCOLASTICI
SCUOLE

FONTE: Geoportale Regione
Lombardia

SERVIZI
SANITARI

FONTE: Geoportale Regione
Lombardia

CONCENTRAZIONE
SERVIZI COMMERCIALI

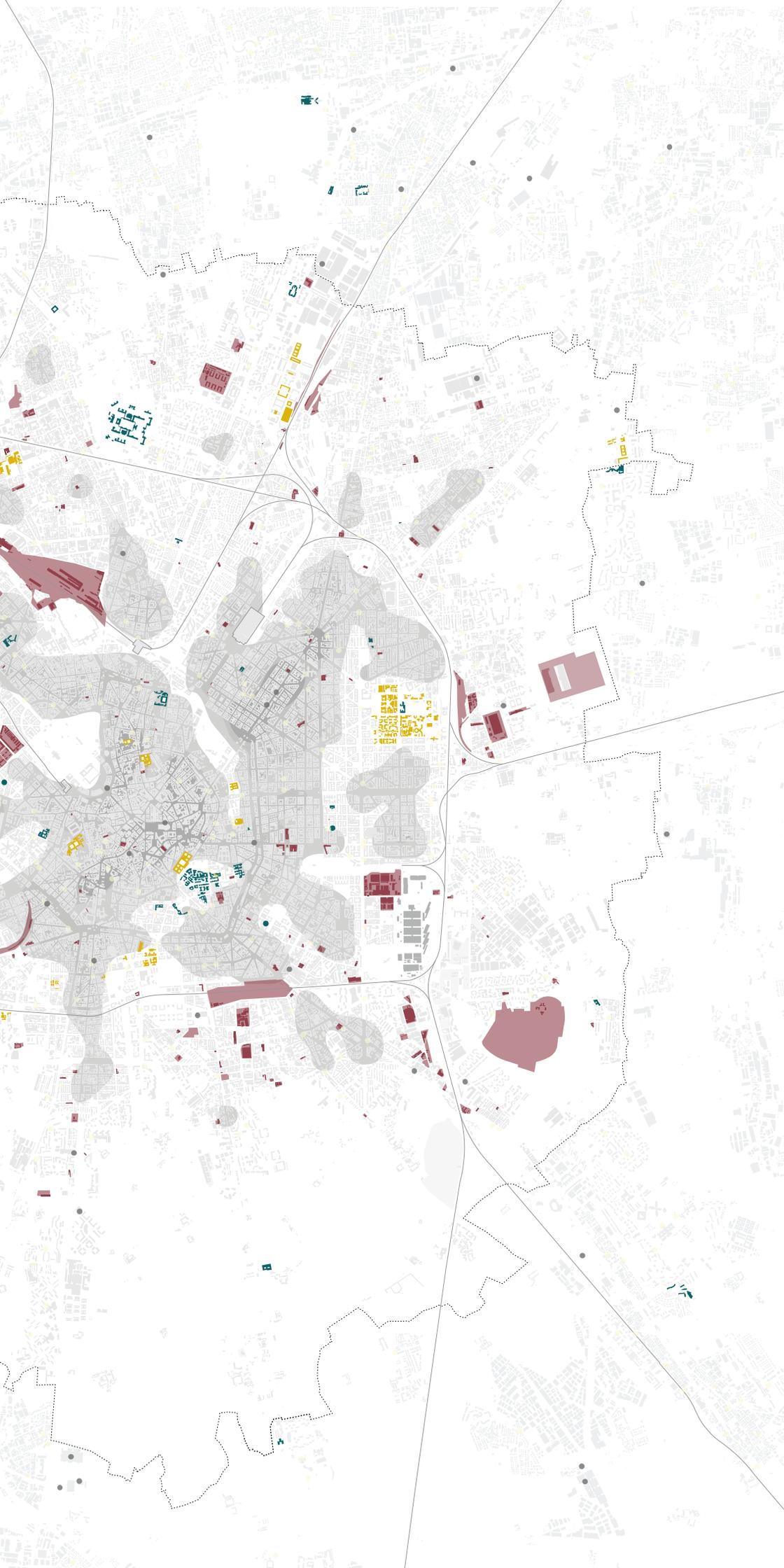
FONTE: BRUZZESE A., TAMINI L.,
Servizi commerciali e produzioni
creative, sei itinerari nella Milano
che cambia, 2014;

SERVIZI
COMMERCIALI

FONTE: Geoportale Regione
Lombardia

AREE IN POSIZIONE
FAVOREVOLE RISPETTO AL
SISTEMA DEI SERVIZI
ATTRATTORI

Fig.10
DISMESSO E SERVIZI ATTRATTORI



2.4 LE GRANDI AREE

Questa parte dell'elaborato di tesi rappresenta un'ulteriore scesa di scala, e di analisi. Qui verranno **prese in esame** quelle **aree** che hanno in qualche modo attirato l'attenzione nelle letture ed osservazioni precedenti, e che sono accomunate da una notevole estensione planimetrica, ovvero **superiore ai 100.000 mq.** Sono quei suoli che risaltano per grandezza in tutte le rappresentazioni grafiche. **Le aree in questione sono nove, ovvero: area ex Innocenti, area Santa Giulia-ex Montedison, area dei Gasometri di Bovisa, l'area dell'ex Mercato delle Carini, l'area dell'ex Piazza d'Armi, l'area dell'ex discarica nell'ambito di Porto di Mare, ed infine gli scali di Porta Romana, San Cristoforo e Farini.**

Di seguito si intende tracciare una **scheda di dettaglio** relativa a ciascuna area. Il fine è quello di aumentare il grado di conoscenza delle aree, per capire come si è giunti all'attuale stato dei luoghi, **per vagliare le chance di riscatto che le aree possiedono nel momento attuale** e per meglio valutare le azioni progettuali da mettere in campo nel tempo breve, e quali scenari innescare il tempo futuro.

Come vedremo in seguito queste aree hanno talvolta **caratteristiche simili, e storie comuni**, che hanno fatto sì che il loro status di "aree dismesse" rimanesse invariato con il passare del tempo. Si è scelto di indagare queste nove particolari aree perché, come vedremo, versano in uno **stato "cronico" di abbandono pluriennale.** Il lungo **tempo di "attesa"** che permea le loro biografie condiziona anche l'intorno, generando **situazioni di degrado ed insicurezza** che la parola "dismissione" porta alla mente. Il degrado e l'abbandono, oltre a generare quell'insicurezza appena citata, influiscono in modo negativo anche sul mercato immobiliare dell'intorno, condizionando il destino dei materiali limitrofi e favorendo aggregazioni di aree problematiche.

La caratteristica identificativa dell'**estensione** che le accumuna, può essere letta come **principale ostacolo ad una riqualificazione**, perché **pretende la messa in campo di attori e capitali** che, nell'oggi spesso sembrano poco realistici. Nello scenario di crisi economica e precarietà che permea la società odierna, **l'allungarsi dei tempi "di attesa" che caratterizza queste aree, sembra essere diventato un dato di fatto e non più un incidente di percorso.** La fiducia incondizionata verso la riqualificazione, e il ridisegno di intere parti di città "liberate" dalla dismissione, che caratterizzava i processi del ventennio precedente, ora non è più un fattore scontato. La lunga "attesa" che caratterizza queste aree ne è la dimostrazione, insieme agli insuccessi che spesso si legano alla storia di que-

ste aree. In questo scenario l'elaborato di tesi intende porre l'accento su questa fase di "attesa", forse transitoria, e forse permanente che alla luce di quanto fino ad ora detto, merita delle riflessioni che a loro volta possono generare strategie progettuali. Si è scelto di analizzare queste aree perché nel panorama della dismissione queste emergono come le più problematiche, quelle il cui futuro di fa più incerto, e le cui chance di riscatto più difficilmente troveranno compimento nel tempo breve.

2.3.1 CRITERI DI OSSERVAZIONE

Le aree sono state indagate in relazione ai medesimi punti di vista, in modo tale da rendere la ricerca più oggettiva e permettere il confronto tra le stesse. I materiali verranno presentati in **ordine di "attesa"**, ovvero da quella dismessa in anni più lontani, a quella dismessa più recentemente. Discosto a se stante è invece stato fatto per i tre scali ferroviari, la cui dismissione è stata graduale, e quindi difficilmente assoggettabile ad una data precisa. Come già detto in precedenza la ricerca ha la finalità di individuare quali di queste aree per posizione, storia, e stato dei luoghi, emergono come **potenzialmente più riscattabili**. Tutte le riflessioni vengono fatte nell'attuale situazione economica milanese, e nell'urgenza di modificare lo stato dei luoghi in cui queste aree versano.

Operativamente, ad ogni area è stata associata una schematica cronologia dei principali fatti che hanno interessato la sua storia lunga di dismissione. Alcune informazioni sono state tratte da monografie sulle aree, mentre altre, più recenti, sono state spesso ricostruite mediante articoli di cronaca. In un secondo momento le aree sono state osservate in relazione a vari elementi o fattori, come osservabile nello schema sottostante.

| | | | |
|--------------------------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| | | | POSIZIONE RISPETTO A... |
| ACCESSIBILITA' | SISTEMI AMBIENTALI | SERVIZI ATTRATTORI | |
| | | | L'AREA VISTA DALL'ESTERNO |
| PERCEZIONE | DEGRADO E INSICUREZZA NELL'INTORNO | | |
| | | | L'AREA VISTA DALL'INTERNO |
| PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE | LIVELLO D'INQUINAMENTO | PRESENZA DI MANUFATTI | |
| | | | COSA SI E' FATTO FIN ORA |
| PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE | PROGETTI TEMPORANEI | SCHEDE ATU | |

POSIZIONE RISPETTO A...

Riprende quanto già detto nel paragrafo 2.3, osserva le aree in oggetto da un punto di vista zenitale, a scala vasta, puntando l'attenzione alla relazione tra queste e il sistema di riferimento. In particolare, come già detto le aree vengono osservate in relazione all'ACCESSIBILTA', ai SISTEMI AMBIENTALI, al SISTEMA DEI SERVIZI. Si ricorda che i sistemi di trasporto considerati sono: trasporto pubblico su ferro (metropolitana, treno, passante ferroviario), trasporto su gomma (tangenziali milanesi). Per sistemi ambientali si considerano le aree verdi milanesi nel suo complesso, divise in verde urbano, verde agricolo e aree boschive. Ed infine nell'analisi rispetto al sistema di servizi, quelli considerati sono: servizi scolastici, sanitari e commerciali. In questa sede l'accessibilità viene letta come elemento fondamentale per il rilancio dell'area, mentre la prossimità a sistemi verdi e servizi, come possibili spunti o catalizzatori per un cambio di tendenza.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO

Il punto di vista in oggetto non indaga l'area in virtù del possibile cambiamento futuro ma espone le problematiche, i **"campanelli d'allarme"** legati allo stato di dismissione. Il punto d'osservazione rimane esterno all'area, focalizzato ad indagare le relazioni tra i materiali e il loro intorno.

Come visibile nello schema in figura 1 le aree vengono osservate in primo luogo dal punto di vista della PERCEZIONE, ovvero come è fatto **il limite che separa l'area dall'esterno**. Va infatti precisato che tutte le aree in questione sono **inaccessibili**, si presentano come delle enclavi separate dal resto dell'urbanizzato. La percezione è indagata dal punto di vista della tipologia di limite che queste creano verso l'intorno. Questo può essere più o meno alto, più o meno invalicabile, più o meno trasparente. Il limite è indicatore del livello di segregazione, il quale può essere solo fisico o anche visivo. Molto spesso la vegetazione spontanea riesce ad oltrepassare questi recinti, dando un'idea di quello che vi si racchiude all'interno. La questione fa riflettere se messa in relazione alla vasta superficie che questi materiali dismessi ricoprono, ricorda l'urgenza d'intervenire per fare in modo che tali luoghi siano nuovamente parte della città di Milano.

Come indicato dalla seconda parte dello schema, l'indagine punta l'attenzione anche sul DEGRADO E INSICUREZZA che inevitabilmente questi luoghi generano nell'intorno. Questa parte è presa in esame ricercando articoli di giornale che testimoniano di fatti ed avvenimenti, immancabilmente negativi che sono avvenuti in questi luoghi. Come prima si diceva questi due punti di vista sottolineano la necessità d'intervenire su queste aree, per annullare lo stato di "attesa". L'idea di mettere in campo un progetto per la fase di "attesa" osservando queste dinamiche si fa più forte e motivata.

L'AREA VISTA DALL'INTERNO

Questo punto di vista indaga lo stato di fatto dei luoghi, quindi punto di partenza di un qualsiasi intervento futuro. Essendo aree caratterizzate da una

dismissione pluridecennale, è inevitabilmente in corso il PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE. Tale processo, prende avvio naturalmente in tutti i “luoghi abbandonati dall’uomo”¹, come precisamente scrive Giles Clément nel “**Manifesto del Terzo Paesaggio**”. Nel manifesto parla di “residui”, “il residuo deriva dall’abbandono di un terreno precedentemente fruttato. La sua origine è molteplice: agricola, industriale, urbana, periferica.”, “il residuo ha un carattere indeciso, corrisponde a un’evoluzione lasciata agli esseri biologici che compongono il territorio, in assenza di ogni decisione umana.”². Le aree dismesse in oggetto mostrano in sé caratteri più o meno avanzati di Terzo Paesaggio, sono luoghi rifugio della biodiversità dove le specie pioniere hanno proliferato per anni, dando origine al cosiddetto primo bosco, e in alcuni casi anche ad un bosco secondario, ovvero il bosco vero e proprio. E’ importante riflettere su questo stato dei luoghi, in un’ottica di ripensamento, infatti la presenza di questa vegetazione impone una scelta, legata al riconoscimento o meno di un valore per questa tipologia di aree verdi.

In secondo punto l’osservazione si sposta invece sulla PRESENZA DI MANUFATTI all’interno delle aree. I manufatti presenti nelle aree spesso rivestono un **valore storico e testimoniale** dell’attività che prima vi si svolgeva all’interno. Talvolta vi sono dei vincoli su questi manufatti che ne accertano il valore, in altri casi invece il valore è legato solo alla testimonianza che questi imprigionano. Inoltre i manufatti vanno osservati anche dal punto di vista del **processo di obsolescenza**, visti i “tempi lunghi” della dismissione, il deperimento materico talvolta raggiunge livelli d’avanzamento molto consistenti, che ad esempio possono impedire dei riusi temporanei per i manufatti.

In ultimo punto l’indagine si sofferma sull’INQUINAMENTO, dei suoli in particolare, che le aree presentano. Il livello d’inquinamento è direttamente **legato alle attività che vi si svolgevano prima della dismissione**, molti suoli ex industriali registrano livelli d’inquinamento molto alti. **Le storie di questi luoghi dimostrano come questo elemento rappresenti talvolta lo scoglio più grosso per la rimessa in circolo delle aree**. Le operazioni di bonifica sono nella maggior parte dei casi molto costose, ma tuttavia fondamentali per qualsiasi intervento sull’area. Il livello d’inquinamento talvolta è la ragione della segregazione, e del degrado dell’area. Senza una bonifica l’area non può fare altro che rimanere inaccessibile, senza poter essere frequentata dall’uomo.

In definitiva si osserva che talvolta lo stato dei luoghi, esplicitato dalle tre componenti sopra indagate talvolta ha rappresentato il freno principale per la realizzazione dei progetti di riqualificazione.

COSA SI E’ FATTO FINO AD ORA?

L’attenzione ora viene posta alla presenza o meno di PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE per le aree dismesse in oggetto. Nei casi in cui le aree hanno conosciuto dei progetti di assetto futuro, questi non hanno mai raggiunto la fase esecutiva della realizzazione. Tuttavia la sola presenza di progetti per queste

1 G.CLEMENT, Manifesto del Terzo Paesaggio, cit. p 15;

2 Ibid. p.9;

parti di città “in attesa” dimostra l’importanza che queste ricoprono, e hanno sempre ricoperto per la città di Milano. La maggior parte dei progetti che non sono giunti a realizzazione appartengono alla categoria dei “progetti urbani” di cui si è discusso nel capitolo uno. Sono caratterizzati da un disegno urbano e architettonico, che definisce in ogni parte il futuro assetto dei luoghi. Per la maggior parte portano la firma di grandi studi di progettazione famosi a livello internazionale, chiamati a delineare un disegno per queste aree problematiche. I progetti hanno fallito per motivazioni diverse, talvolta di carattere economico e burocratico, talvolta condizionati dall’eccessivamente compromesso stato dei luoghi. Alcune aree contano più proposte di assetto morfologico, guidate da diversi principi insediativi, altre invece si rivelano sprovviste.

In ultimo l’osservazione intende registrare la presenza di **PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO**. Il riuso si lega per la maggior a buoni livelli di conservazione dei luoghi, e quasi inesistenti livelli d’inquinamento. Come sostiene **l’Associazione Temporiuso**, il riuso temporaneo di un’area può rappresentare una strategia vincente in situazioni in cui le normali regole del mercato immobiliare falliscono³. Inoltre rappresenta un ottimo intervento che fa da “tampone” al progressivo avanzare del processo di degrado e obsolescenza. Dove è attuabile, **il riuso garantisce la manutenzione ordinaria e promuove l’avvio di processi di più ampio respiro, i quali possono sollecitare una più veloce rimessa in circolo delle aree.**

Riflettere sulla cattiva riuscita di progetti di riqualificazione che si sono succeduti in queste aree, ed in parallelo osservare lo stato attuale dei luoghi, fa pensare all’importanza d’intervenire nell’immediato in questi luoghi, mettendo in atto progetti che possono nell’immediato arrestare il processo di dismissione, e gettare le basi per un più solido assetto futuro. Sembra ora necessario pensare ad un **progetto per il “tempo dell’attesa”**, il quale, come queste aree analizzate insegnano, si è progressivamente allungato. Intervenire nell’odierno, significa anche essere consapevoli che l’assetto messo in campo potrebbe rappresentare il nuovo scenario per quest’area, nel caso in cui la riqualificazione sono sopraggiungesse.

INDIRIZZI PROGETTUALI

In questa ultima parte, come indicato nello schema in figura 1, si intende valutare la presenza o meno di documenti che indirizzano la progettazione per le aree in oggetto. Nello specifico si intende valutare la presenza di **schede ATU**; che iscrive le aree come Ambiti di Trasformazione Urbana. Le schede rappresentano dei suggerenti progettuali, e sono contenute nell’allegato tre del Documento di Piano del PGT.

3 I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIUSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015, p.50;

2.3.2 LE GRANDI AREE DISMESSE

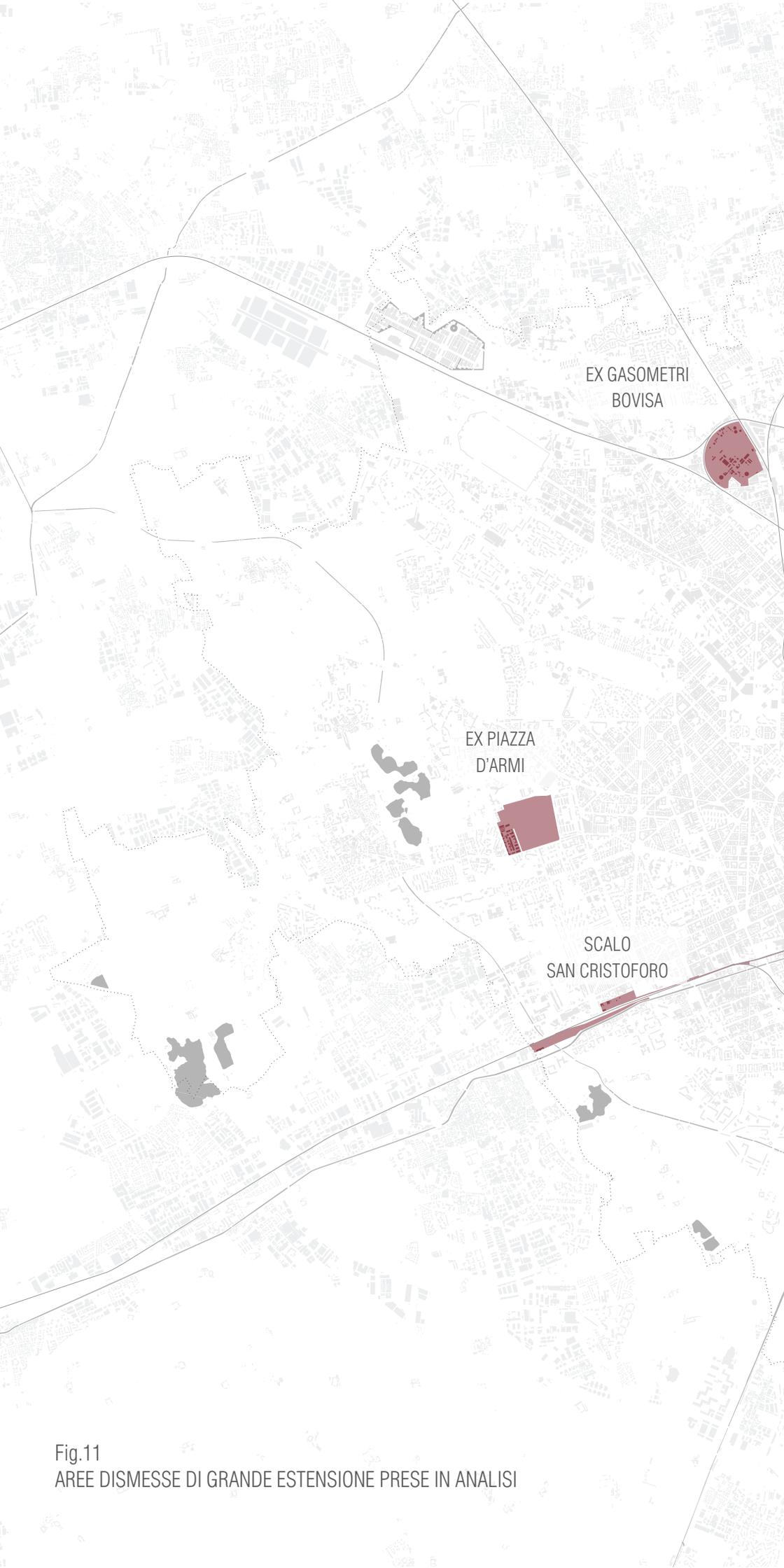
Di seguito, vengono prese in analisi le nove aree dismesse, che risultano distinguersi dalle altre per consistenze e tempo “di attesa”. Le aree in questione sono nove (Fig.10):

- area ex Innocenti -
- area Santa Giulia-ex Montedison -
- area Gasometri di Bovisa -
- l'area ex Mercato delle Carini -
- l'area ex Piazza d'Armi -
- l'area ex discarica - Porto di Mare -
- scalo Porta Romana -
- scalo San Cristoforo -
- scalo Farini -

Come precedentemente detto le aree verranno presentate, in ordine di “attesa”, ovvero da quella dismessa in anni più lontani, a quella dismessa in anni più recenti. L'unica eccezione fatta riguarda le vicende di dismissione degli scali ferroviari, la cui dismissione è avvenuta gradualmente, e di conseguenza risulta difficile attribuire una di riferimento precisa. Si è quindi scelto di presentare gli scali ferroviari in coda alle altre aree dismesse.



Fig.10

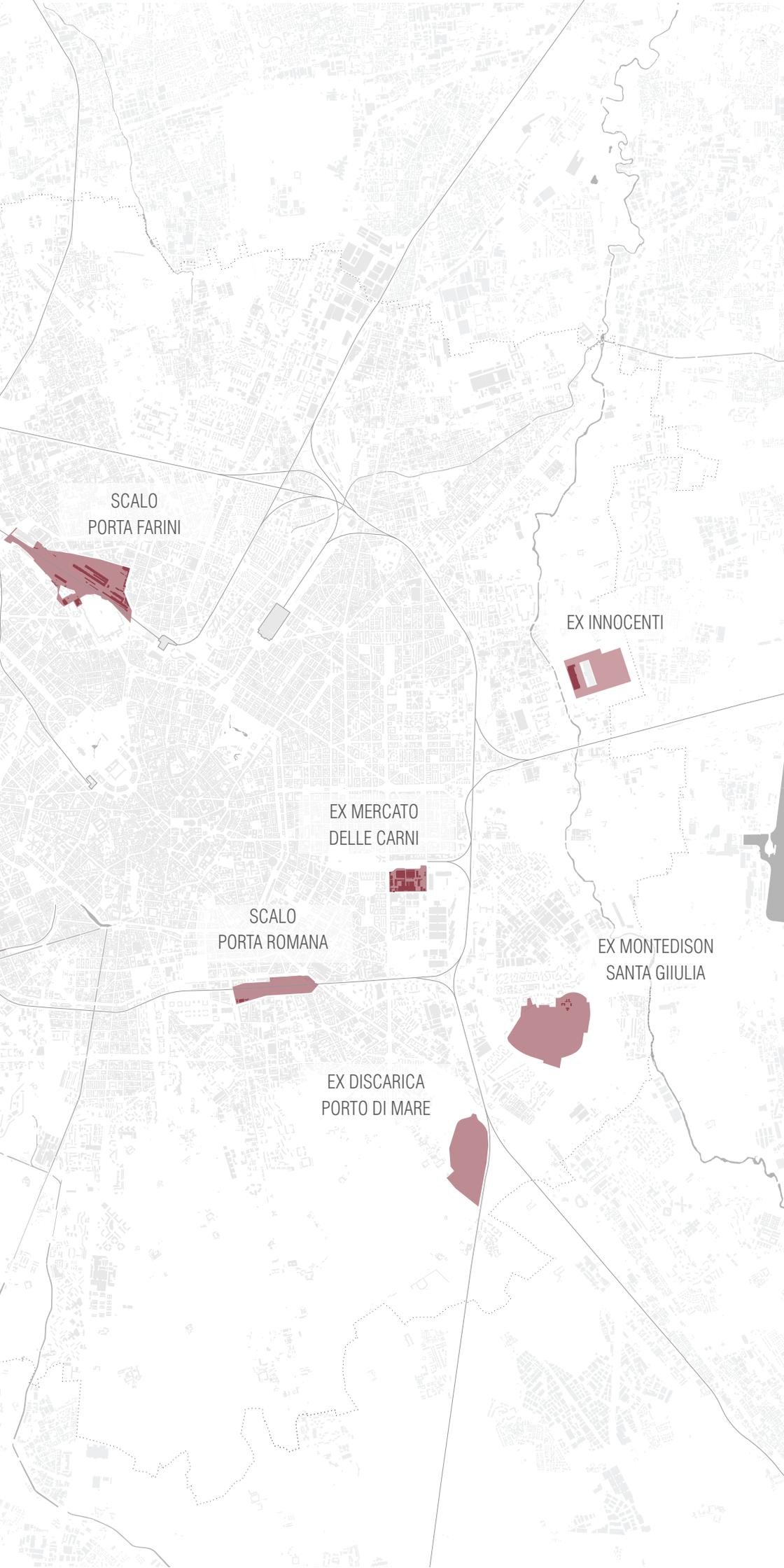


EX GASOMETRI
BOVISA

EX PIAZZA
D'ARMI

SCALO
SAN CRISTOFORO

Fig.11
AREE DISMESSE DI GRANDE ESTENSIONE PRESE IN ANALISI

A detailed map of Rome, Italy, showing the city's street grid and major landmarks. Several areas are highlighted in red, indicating specific sites of interest. These include the Scalo Porta Farini in the northwest, the Ex Mercato delle Carni in the center, the Scalo Porta Romana in the south, and the Ex Montedison Santa Giulia in the southeast. A grey rectangular area is also highlighted near the center. The map is oriented with North at the top.

SCALO
PORTA FARINI

EX INNOCENTI

EX MERCATO
DELLE CARNI

SCALO
PORTA ROMANA

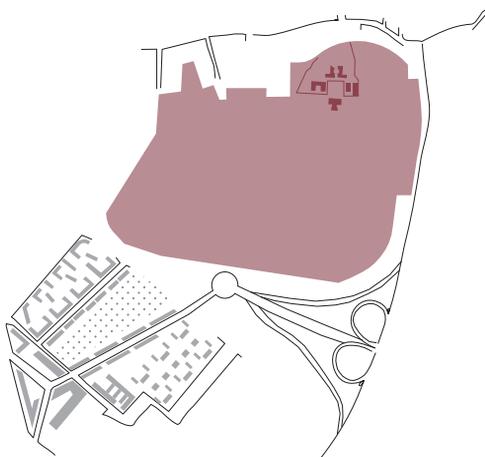
EX MONTEDISON
SANTA GIULIA

EX DISCARICA
PORTO DI MARE

TIMELINE DISMISSIONE

1985

EX MONTEDISON
SANTA GIULIA



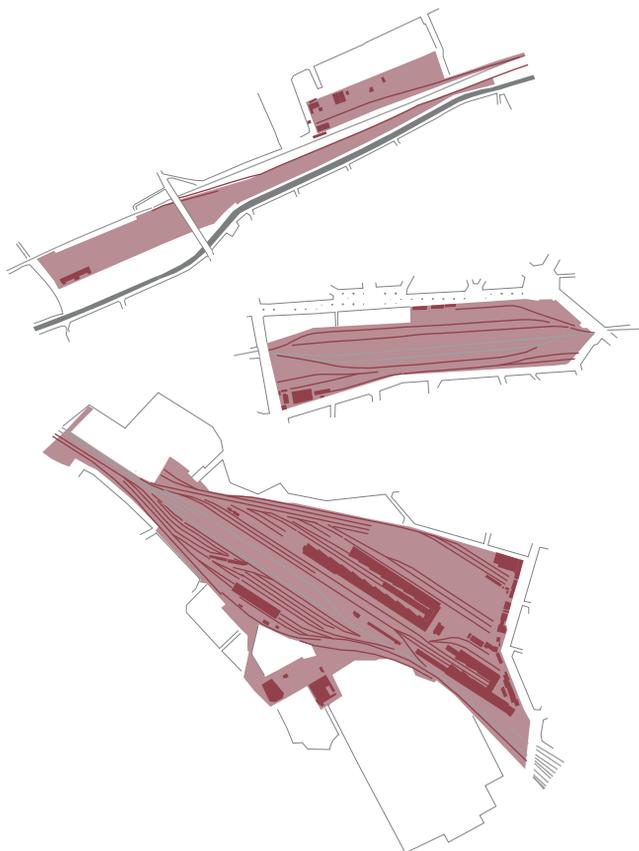
GRADUALE
DISMISSIONE A
PARTIRE DAGLI

ANNI'80

SCALO
SAN CRISTOFORO

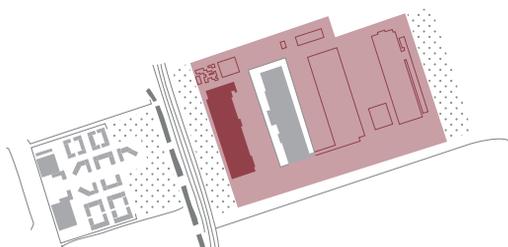
SCALO
PORTA ROMANA

SCALO
FARINI



1993

EX INNOCENTI



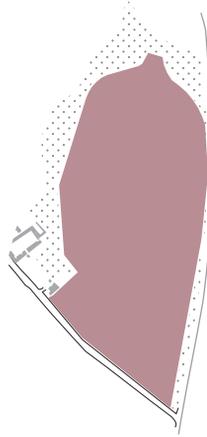
1994

EX GASOMETRI
BOVISA



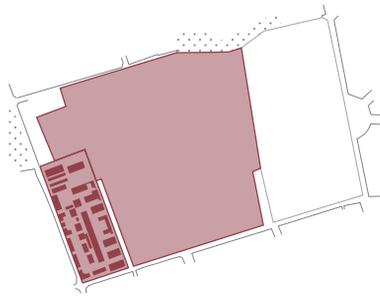
1995

PORTO DI MARE
EX DISCARICA



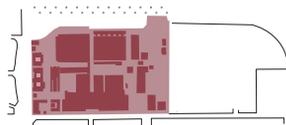
1999

EX PIAZZA
D'ARMI



2007

EX MERCATO
DELLE CARNI



2015

OGGI

 scala 1:25.000

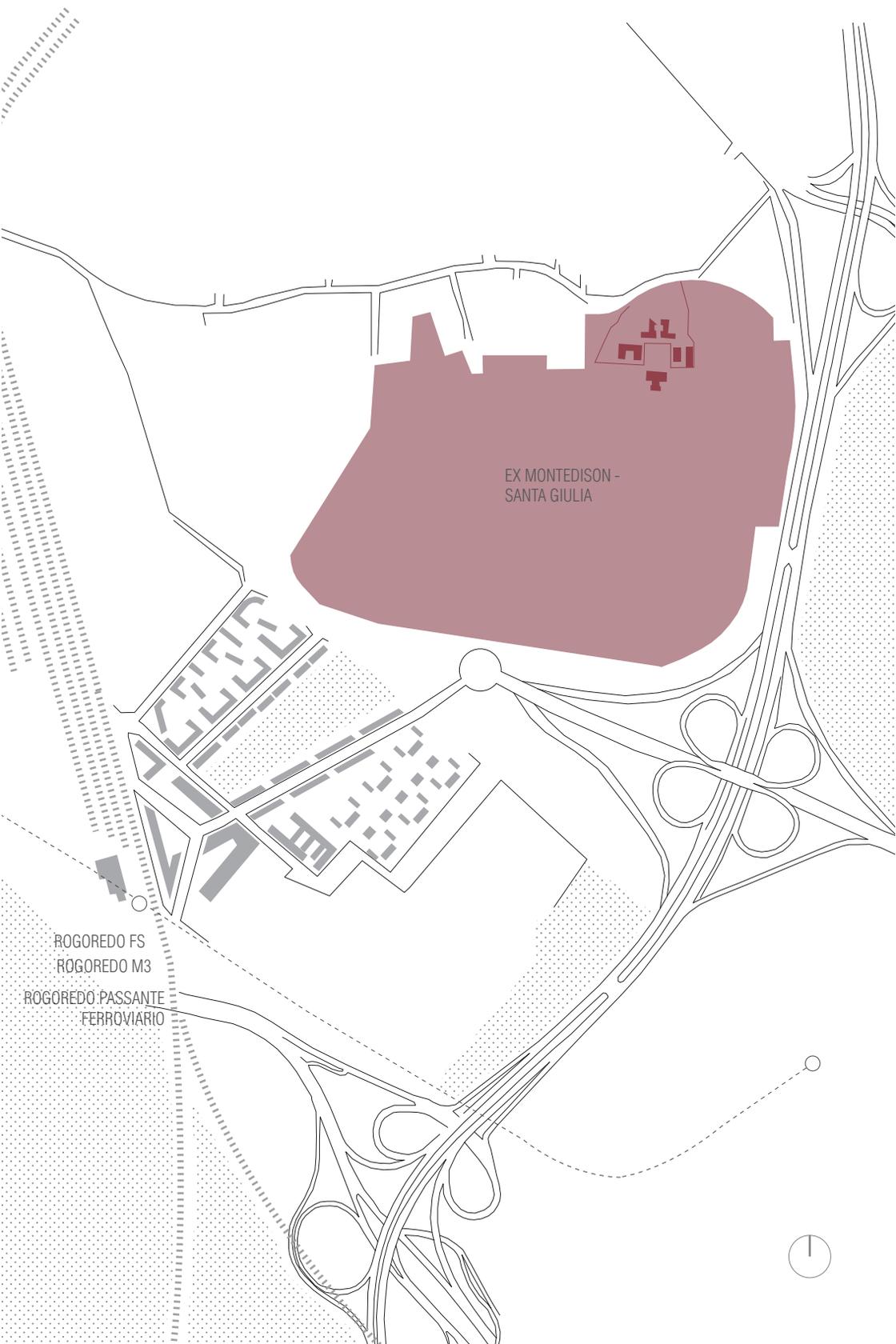
EX MONTEDISON SANTA GIULIA

St: 680.000 mq

IN ATTESA DA:

35 anni
(1980)

PROPRIETA'
Risanamento Spa



ROGOREDO FS
ROGOREDO M3

ROGOREDO PASSANTE
FERROVIARIO



EX MONTEDISON-SANTA GIULIA

Negli anni '80 l'area dell'ex Montedison e dell'ex Redaelli, risultano essere **la più grande area dismessa presente sul territorio milanese**. La dismissione di un comparto così grande porta alla riflessione su mutamenti di carattere sociale e culturale in corso nella società. L'occasione è subito colta come un'opportunità, si vuole disegnare un nuovo pezzo di città, non solamente un'area altamente specializzata, ma confinata nel perimetro del sito. Non si vuole fare un progetto che risponda puramente alle logiche immobiliari, ma **si pensa al un progetto come un piano/progetto pubblico per la città**. Il dialogo che si crea tra Comune e proprietà è guidato da queste intenzioni. Tuttavia lo stato attuale dell'area, le vicende che lo hanno interessato, il succedersi di progetti di riqualificazione che non sono mai andati a buon fine, fanno riflettere sulle conseguenze che la dismissione può comportare su intere parti di città. **L'area di seguito esaminata è "in attesa" da un tempo pari a 35 anni**, ma questo dato sconcertante non è ugualmente riuscito ad imporsi come elemento di cambio delle prospettive. La tesi sostenuta dall'elaborato in oggetto, si colloca in una condizione di assoluta attualità, interrogandosi su come si possa intervenire in queste aree nel tempo "di mezzo", tra dismissione e rigenerazione.

POSIZIONE RISPETTO A...

ACCESSIBILITA'

L'area si colloca in **prossimità** dello **svincolo della Tangenziale Est**, di conseguenza si può definire altamente accessibile rispetto a questo sistema di trasporto. Più consistente è invece la distanza tra l'area e il sistema di trasporto pubblico su ferro, si parla di 750m per raggiungere la stazione di Rogoredo Fs, la stazione del Passante ferroviario e della metropolitana. Di conseguenza l'accessibilità nei confronti del trasporto su ferro non può essere definita ottimale.

SISTEMI AMBIENTALI

Il sito in oggetto si colloca in estrema **vicinanza** ai terreni agricoli del **Parco Agricolo Sud Milano**, ma da questi non instaura nessun legame. La presenza da un lato dell'arteria di alto scorrimento, quale la Tangenziale Est, e dall'altro la presenza della linea ferrovia che fa sosta nella stazione di Rogoredo, concorrono a collocare l'area in posizione d'isolamento. L'opportunità di allacciare legami con i sistemi ambientali milanesi, che un'area di così grandi dimensioni, intrinsecamente possiede, è in questo caso preclusa dalla presenza dei grandi sistemi di trasporto.

SERVIZI

La **posizione** della ex Montedison, ora cantiere Santa Giulia, **non è molto ottimale** nemmeno nei confronti del sistema dei servizi. Come visibile nella lettura di analisi a pagina 1, si nota che nessun grosso attrattore si colloca nelle immediate vicinanze. L'area è estranea alle grosse concentrazioni commerciali, lontana dalle principali sedi di atenei e centri ospedalieri. Si trova invece in prossimità di servizi scolastici, servizi sanitari e servizi commerciali di più modesta entità.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO:

PERCEZIONE

L'area dismessa in oggetto si presenta **recintata e inaccessibile al pubblico**. Nella parte est il perimetro è definito da un'alta recinzione in cemento che la separa dalla presenza della Tangenziale, limitando la vista e l'accesso al sito. Nella parte nord la recinzione è in cemento, presenta motivi compositivi di fine anni '70 lasciando intendere la lunga fase di attesa a cui l'area è soggetta. Da qui l'interno del sito è visibile, anche se a tratti la recinzione è stata completamente ricoperta dalla vegetazione spontanea che sui limiti dell'area cresce rigogliosa. (Fig.12)



Fig.12

In ultimo, si giunge alla parte sud ed est, in cui **il limite** tra ciò che è “area dismessa” e ciò che è città di Milano, **è definito da una provvisoria recinzione da cantiere**, quasi a suggerire che presto il destino di questi luoghi sarà diverso. La provvisoria recinzione lascia poco spazio all’immaginazione permettendo di osservare la vasta area nella sua interezza e nel suo status di “attesa”, chiarificando il problema che le grosse aree dismesse creano nei confronti dell’intorno.

DEGRADO E INSICUREZZA DELL'INTORNO

Le principali sensazioni di insicurezza legate al degrado dello stato dei luoghi, sono state riscontrate nel 2009. In questa occasione le problematiche dell’area dismessa hanno particolarmente **influito anche sull’intorno. Nel 2010 l’area è stata posta sotto sequestro preventivo, determinando l’interruzione dei lavori a seguito dello scoppio del cosiddetto “scandalo bonifiche”**. L’episodio ha coinvolto altri cantieri milanesi tra cui Santa Giulia, e ha portato all’incarcerazione di alcuni esponenti dell’impresa che stava effettuando i lavori di bonifica. Si parlò di costi gonfiati, di riversamento di terre inquinate nei terreni da bonificare, e d’inquinamento della falda acquifera. L’episodio che si verificò nell’area dismessa, ebbe ripercussioni anche sugli abitanti del quartiere limitrofo, in particolare per quanto riguardava i terreni del Parco Trapezio (collocato del comparto realizzato) e per l’inquinamento della falda acquifera.

L’AREA VISTA DALL’INTERNO

PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE

Nonostante la dismissione sia per quest’area una situazione per così dire “consolidata”, **il processo di rinaturalizzazione è solo ai primi stadi**. Infatti le opere di bonifica, che avrebbero dovuto precedere l’effettiva realizzazione del progetto hanno generato una movimentazione del terreno che ha determinato l’abbattimento della vegetazione presente nel luogo. Di conseguenza l’area si trova nuovamente interdotta dalle azioni dell’uomo solo dal 2010. Attualmente il sito è rivestito da una vegetazione arborea bassa e poco significativa, che trova le maggiori concentrazioni lungo le recinzioni a perimetro.

LIVELLO D’INQUINAMENTO

L’inquinamento dei suoli sull’area in oggetto è motivato dalla **pluriennale attività industriale dell’industria chimica Montedison che dagli anni ’20 agli anni ’80 ha operato in quei luoghi**. Gli **alti costi delle bonifiche** hanno sempre rallentato i processi decisionali nel comparto in oggetto. Nel 2004 quando l’entrata in scena della Risanamento Spa ha determinato l’accorpamento dei progetti sull’area delle ex acciaierie Redaelli, e sull’area delle ex Montedison, lo stato dei luoghi più favorevole per il sito delle ex acciaierie ha comportato l’effettiva realizzazione di parte del progetto.

PRESENZA MANUFATTI

A seguito della dismissione del comparto industriale, e manufatti industriali

sono stati immediatamente demoliti, nella fiduciosa prospettiva di mutare lo stato dei luoghi, ridisegnando una parte di città, “liberata” a seguito della dismissione. Gli unici manufatti preservati alla demolizione sono state le **Palazzine ad uffici dell'ex industria chimica**. Attualmente i manufatti, accessibili da via Via Romualdo Bonfadini, sono stati interamente restaurati, e sono adibiti a sede legale della Risanamento Spa. I corpi di fabbrica rappresentano una testimonianza del passato industriale dell'area, e per questo rivestono un valore documentale.

COSA SI E' FATTO FINO AD ORA

PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO

L'area nonostante la lunga fase di “attesa” in cui versa ancora oggi, non è **mai stata interessata** da progetti di riuso temporaneo. L'inquinamento dei terreni ha sempre impedito l'accesso all'area, e la mancanza di fabbricati non ha favorito l'istaurarsi anche di piccoli e temporanei progetti di riuso.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

La vasta area dismessa ha conosciuto il succedersi di un grande numero di progetti e masterplan volti a ridisegnare l'assetto dell'area. Tuttavia nell'oggi solo i minuti edifici delle ex Palazzine degli uffici hanno conosciuto uno scenario migliore e alternativo a quello della dismissione.

I primi studi progettuali per il riuso dell'area risalgono ai primi anni '80 su iniziativa della stessa proprietà. La prima proposta progettuale fu consegnata presso gli uffici comunali nel 1983 come istanza in variante al Prg. Tuttavia il progetto si verificò presto superato alla luce degli indirizzi progettuali inseriti nel Documento Direttore del Progetto Passante. Nel 1986 la **Sviluppo Linate**, società creata allo scopo di coordinare il progetto d'intervento, coinvolge un folto gruppo di progettazione urbana, in cui sono presenti: Paolo Caputo, Sergio Crotti, Aldo Rossi, Ugo la Pietra. Viene redatto un masterplan sull'area che prevede la costruzione di un grande centro commerciale, un quartiere residenziale e un insediamento terziario-direzionale. La Sviluppo Linate presenta in comune la proposta di Protocollo d'Intesa, nella quale emerge l'intenzione di acquistare le aree comprese nella Variante e di proprietà del Consorzio Canale Navigabile e del Comune. In cambio la società si impegna a cedere gratuitamente tutte le aree a destinazione pubblica presenti nel progetto. Viene così redatto nel 1988 un Piano Particolareggiato articolato in sette unità d'intervento. Nel 1989 il comune emana il Documento Direttore delle aree Dismesse, di cui l'area ex Montedison è parte integrante. Negli anni successivi il Piano Particolareggiato viene adottato. Nel 1998 entra in scena il robusto gruppo finanziario, **Risanamento spa**, guidato dall'imprenditore Zunino, il quale acquista le aree dell'ex Montedison e dell'ex acciaieria Redaelli, collocata a poca distanza dalla stazione di Rogoredo. **Le due aree dismesse si fondono, per loro si pensa ad un futuro unitario, contenuto del masterplan complessivo che la società redige (fig.13).** I due Piani Particolareggiati (ex Montedison ed ex Redaelli) si conciliano in un'unica procedura di Piano Integrato d'Intervento.

Nel 2004 si giunge ad un Accordo di Programma tra Comune, Regione e Risanamento Spa. Nello stesso anno, vista la mole dell'intervento viene istituita un'apposita società a gestione del progetto: Milano Santa Giulia Spa. Il nome della società si basa sul nome della futura chiesa prevista nell'area. Tutta l'iniziativa immobiliare viene accompagnata da operazioni di marketing, a redigere il **masterplan** progettuale viene chiamato il **gruppo Foster and Partners**. La realizzazione del progetto è prevista in un tempo contenuto, per il 2010 si pensa di completare i lavori. Nella parte sud dell'area (ex Redaelli), nel 2005 iniziano i lavori di scavo, e il rilascio delle prime concezioni edilizie. Nel 2006 Risanamento Spa cede un lotto edificabile al Consorzio Residenze del Parco Santa Giulia, del quale fanno parte 24 cooperative, e inoltre sottoscrive un accordo con Sky Italia per la realizzazione della sua sede milanese. Nel 2009 il Consorzio Residenze porta a termine 1800 residenze, che vengono aperte alle prime famiglie, nonostante manchino gran parte delle opere di urbanizzazione. Le residenze riescono ad essere ultimate nonostante la Risanamento Spa dal 2007 si scopre essere gravata da un debito di tre miliardi di euro. **Nel 2009 scoppia lo "scandalo bonifiche"**, si scoprono costi delle bonifiche gonfiati e riversamento di terre inquinate nei terreni da bonificare. La vicenda pone i sigilli all'area, congelando le prospettive di riscatto per l'area dismessa. Nel 2013 il comparto sud, ovvero le aree della ex Redaelli giungono a compimento, viene inaugurato il Parco Trapezio e iniziano i lavori per la terza Torre Sky, mentre il comparto nord rimane "in attesa". Alla luce delle complesse vicissitudini che hanno interessato l'area nel **2014 Risanamento Spa, presenta il secondo Masterplan progettuale (Fig.14)**, alcune destinazioni d'uso del progetto del 2004 sono più attuali. Il centro congressi viene sostituito da un Museo Tecnologico e dell'Innovazioni per Bambini che si affaccia sul parco urbano in progetto (elemento ponte tra il comparto nord e il comparto sud). Nel luglio 2015 le aree del comparto nord sono state dissequestrate, tuttavia i lavori non sono ripresi e l'area versa ancora in stato di dismissione.

SCHEDE ATU

Non ci sono indirizzi progettuali per l'area in oggetto. L'ambito non è definito di trasformazione urbana.



Fig.13



Fig.14



Fig.15

FONTI:

M. BOLOCAN GOLDSTEIN, B. BONFANTINI, Milano incompiuta: interpretazioni urbanistiche del mutamento, Milano, 2007;

P.CAPUTO, Milano Santa Giulia. Dal piano alle residenze sociali, Milano, 2010;

www.ordinearchitetti.mi.it/milanohecambia;

www.milanosantagiulia.com;

www.comitatoquartieremilanosantagiulia.it

www.ricerca.repubblica.it (articolo 07.12.2011);

www.milanofinanza.it (articolo 30.07.2015);

www.milanofinanza.it (articolo 24.07.2015);

www.milanofinanza.it (articolo 04.06.2015);

www.ilgiorno.it (articolo 19.07.2015)

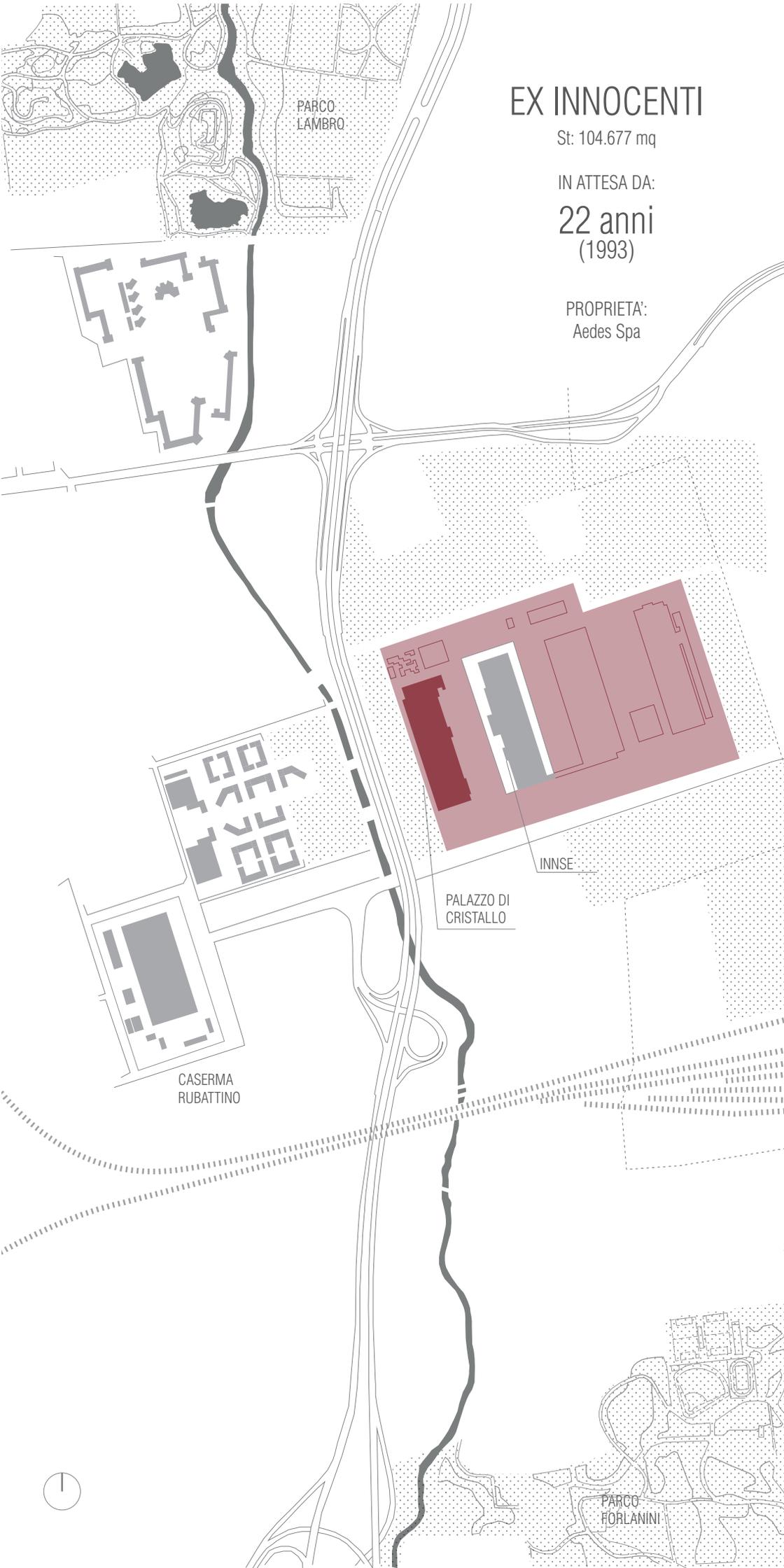
EX INNOCENTI

St: 104.677 mq

IN ATTESA DA:

22 anni
(1993)

PROPRIETA':
Aedes Spa



PARCO
LAMBRO

INNSE

PALAZZO DI
CRISTALLO

CASERMA
RUBATTINO

PARCO
FORLANINI

EX INNOCENTI

L'area della **Ex Innocenti** si colloca nella parte est di Milano, al confine con il comune di Segrate. Gli stabilimenti industriali dismessi hanno conosciuto un **periodo di splendore negli anni '70** quando divennero famosi per la **produzione della Lambretta**. Con passare degli anni, le vicende di mercato portarono allo scorporo, specializzazione e alienazione di alcuni comparti produttivi. Questo portò nell'area, alla **dismissione, nel 1993**, di tutti gli stabilimenti **ad eccezione della Innese Presse ancora attiva oggi**. Con l'adozione del **Pru Rubattino**, che ampliava la zona da riqualificare includendo anche le aree della ex Maserati si è cercato di riprogettare questa parte di città. Il progetto ha tuttavia portato ad esiti positivi solamente nel primo comparto, ovvero quello a ovest del Lambro (ex Maserati). Le vicende legate all'attività della Innese Presse hanno invece condizionato negativamente la riuscita del progetto, facendo sì che l'area rimanesse nella fase di "attesa" anche nell'odierno, e portando alla stesura di un nuovo masterplan progettuale che tollerasse la presenza nel sito di un'attività produttiva.

POSIZIONE RISPETTO A...

ACCESSIBILITA'

L'area **non si colloca in posizione molto favorevole in relazione al sistema dei trasporti pubblici**. Il sito si presenta in posizione immediatamente favorevole rispetto allo svincolo della Tangenziale est, la cui struttura sopraelevata, sorregge la parte di raccordo tra il comparto est e il comparto ovest. Il sistema di trasporto pubblico su ferro più vicino è dato dalla presenza della stazione di Lambrate e dalla linea metropolitana M2, che tuttavia si collocano ad una distanza di circa 2km dal sito in oggetto.

SISTEMI AMBIENTALI

La **relazione** tra l'area e i sistemi ambientali è **nettamente più favorevole**, infatti l'area, e il parco urbano in progetto su di essa si collocano **lungo l'asse di aree verdi la cui dorsale è rappresentata dal Fiume Lambro**. In adiacenza al letto del fiume, sono numerose le aree verdi porose e fruibili, i cui elementi principali sono rappresentati dal **Parco Lambro a nord e Parco Forlanini e Indroscalo a sud**. Lo sviluppo di ulteriore elemento verde, non può che arricchire le relazioni tra il fiume e i sistemi verdi che lungo di esso si formano. Questa relazione è sempre stata ritenuta un elemento importante di sviluppo, infatti l'ipotesi di localizzare un'area a parco urbano si è affacciata per la prima volta nel 1995 quando l'area venne fatta rientrare nel progetto "Nove Parchi per Milano". Il parco "Acqua Bella" avrebbe dovuto sorgere al posto degli stabili industriali dismessi sono due anni prima.

SERVIZI

L'area non si colloca immediatamente accanto a grossi elementi facenti parte dei servizi analizzati, ma tuttavia si colloca nell'intorno di questi. La relazione più potenzialmente favorevole si ha tra l'area e complesso degli edifici universitari del Politecnico di Milano e dell'Università Statale. Sono inoltre presenti nella zona molti edifici scolastici facenti parte dei livelli d'istruzione primari e secondari. Il servizio sanitario più vicino è invece rappresentato dall'**Istituto Neurologico Carlo Besta**, il quale si colloca in adiacenza agli **edifici universitari di Politecnico e Statale**.

La relazione più sfavorevole è data dal rapporto tra area dismessa e sistemi commerciali. Le più alte concentrazioni di questi non superano la barriera creata dal passaggio della ferrovia, decretando la prevalenza di elementi industriali o ex industriali nelle immediate vicinanze dell'area. L'unico servizio commerciale di più grande attrattività si colloca nel comparto est del PRU Rubattino, ed è quindi stato realizzato in anni recenti.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO

PERCEZIONE

La percezione che dall'esterno si ha di quest'area è differente a seconda del punto in cui ci si trova. In parte l'area si identifica come **enclave separata dalla**

città di Milano, rinchiusa dentro un **alto muro cieco** che poco lascia intravedere di quello che nell'area accade, se non macchie di verde che oltre il muro emergono. In altri punti il muro cessa e il limite è definito da una semplice recinzione a rete, ad altezza uomo. In questi punti la dismissione si presenta in tutta la sua forza, lasciando percepire l'ampiezza dell'area, i segni del tempo sui manufatti, il progredire della vegetazione. Questo sito, tuttavia si differenzia da tutte le aree dismesse fino ad ora analizzate, il discrimine è dato dalla presenza dello **stabilimento ancora attivo della Innese**, dai rumori delle lavorazioni e dai viavai di addetti e pesanti mezzi di trasporto. (Fig.16)



Fig.16

DEGRADO E INSIUREZZA DELL'INTORNO

Fino al 2011, anno di abbattimento di due dei manufatti industriali della ex Innocenti, sono stati **frequenti gli articoli di cronaca** a proposito delle **occupazioni abusive** di popolazioni di etnia rom dentro ai corpi di fabbriche. Nel 2010 è avvenuto l'ultimo sgombero di un campo, composto da circa 300 persone, che vivevano in precarie condizioni igieniche, tra sporcizia e macerie. A corredo si possono leggere anche articoli riguardanti le proteste e le preoccupazioni dei residenti per lo stato dei luoghi, per le spiacevoli situazioni legate alla presenza di persone che vivevano in situazioni precarie. Le frequenti occupazioni hanno portato anche a pensare di mettere in campo un pattugliamento militare per evitare nuove incursioni. Queste situazioni fanno riflettere come il cattivo stato dei luoghi possa avere ripercussioni sull'intorno, sulla vita di quartiere dei residenti. Senza trascurare le ripercussioni sul mercato immobiliare che edifici precari generano.

L'AREA VISTA DALL'INTERNO

PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE

Il processo di rinaturalizzazione non è omogeneo nell'area, ma si concentra in alcuni punti, e si disperde in altri. Si riscontra la presenza di una **vegetazione bassa e diffusa** in molti punti del sito, ma si ha anche la presenza di veri e propri alberi, soprattutto lungo il margine dell'area. Dall'esterno si possono ancora oggi osservare le impronte in cemento di quelli che erano i due capannoni industriali, dismessi negli anni '90 ma demoliti nel 2011. La rinaturalizzazione non ha risparmiato gli interni del **Palazzo di Cristallo**, il vecchio stabile industriale ancora presente nell'area.

LIVELLO D'INQUINAMENTO

Non si è in questa sede in possesso di dati certi relativi allo stato d'inquinamento dei suoli, o dell'area, tuttavia una riflessione porta a capire che l'area

è stata adibita all'uso industriale dagli anni '30 fino alla dismissione negli anni '90. Si trattava di un'industria metallurgica, che negli anni '70 di maggior splendore, produceva la famosa Lambretta.

Va inoltre considerata l'estrema vicinanza tra l'area e l'alveo del Lambro, fiume che attualmente versa in pessime condizioni.

PRESENZA MANUFATTI

Il sito in oggetto, originariamente comprendeva quattro grossi stabilimenti produttivi. Di questi due sono ancora presenti nell'area. Il fabbricato più a ovest è il cosiddetto **Palazzo di Cristallo**, il quale esprime a prima vista il deperimento legato al passare del tempo. Del vecchio stabilimento composto da tre corpi a doppia falda affiancati uno all'altro, attualmente rimane solo la scheletro metallico della struttura, e le facciate in cemento. Gli infissi, hanno perso tutte le parti vetrate, così come sono andati persi tutti gli elementi trasparenti originariamente posti in copertura. Nonostante i segni del tempo il manufatto si presenta come un'affascinante testimonianza del passato industriale delle città. Nel 1998, anche se sul corpo di fabbrica non vige nessun vincolo di tutela, l'allora assessore all'urbanistica del Comune di Milano si è mosso in favore del restauro del manufatto con l'obiettivo d'inserire in questo manufatto funzioni strategiche d'interesse pubblico.

Il secondo **fabbricato industriale ancora presente e attivo**, è quello della **Innese Presse**. Il primo progetto sull'area ne disponeva, la dismissione e il ricollocamento, azioni che non hanno mai avuto luogo a causa dell'incisivo presidio durato 15 mesi ad opera degli operai lavoratori della fabbrica. Attualmente seppur in funzione il capannone versa in uno stato di degrado non indifferente. Nell'attuale programma di progetto, l'azienda si fa carico di effettuare lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria sul corpo di fabbrica, attraverso la coibentazione, acustica e termica, e la realizzazione di una nuova copertura. Gli altri **due stabilimenti originariamente presenti sull'area**, sono stati **demoliti nel 2011**, anche a causa delle situazioni d'insicurezza e degrado che producevano nell'intorno. Le impronte dei corpi di fabbrica sono ancora marcate ed evidenti sul suolo.

COSA SI E' FATTO FINO AD ORA

PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO

Non sono mai stati messi in atto progetti di riuso temporaneo, l'unico edificio ancora presente ha sempre necessitato di ingenti pratiche di restauro che ne hanno limitato il riutilizzo.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

Il primo progetto di riqualificazione previsto per l'area è stato **approvato dal consiglio Comunale nel 1996**, si trattava del **Piano di Riqualificazione Urbana Rubattino-Maserati (Fig. 17)**. Il piano diviso in due comparti prevedeva degli interventi di carattere residenziale, e direzionale, più un grande parco della zona centrale. Il primo comparto collocato a ovest del Lambro, si collocava sui suoli della ex Maserati, i cui stabili furono demoliti nel 1999, mentre il

comparto est comprendeva i fabbricati della ex Innocenti ormai dismessi, più quello della Innese ancora funzionante. Nel 1999 si ebbe l'apertura dei cantieri, le prime fasi di bonifica del comparto ovest, e l'inizio delle realizzazioni degli edifici residenziali, delle strutture commerciali e parte del parco urbano. Nel 2002 furono consegnati i primi appartamenti anche se nell'intorno mancavano molte delle opere di viabilità esterna. Nel 2005 la società promotrice Rubattino 87 blocca i lavori per tre edifici residenziali, dichiarando il forte calo dei ritmi di vendita degli immobili. Nel mese di dicembre dello stesso anno AEDES spa acquista la maggioranza delle quote di Rubattino 87 assumendo il controllo sull'area. Nei primi anni 2000 il comparto ovest è quasi del tutto ultimato, mentre nel comparto est lo stato dei luoghi dopo la dismissione è solamente andato verso il degrado. Il progetto non è mai stato realizzato anche alla luce del ricollocamento della Innese Presse, il quale non è mai avvenuto. Nel 2008 iniziano le pressioni di Aedes, che vuole disporre al più presto delle aree per realizzare il progetto, tuttavia le proteste dei lavoratori si fanno più determinate. **Nel 2009 si ha la firma del Protocollo d'intesa per la revisione dell'Accordo di Programma, al fine di salvaguardare i posti di lavoro della Innese Presse.** Ne consegue l'irrimediabile compromissione della realizzazione del progetto sul comparto est come da Accordo di Programma sottoscritto nel 1997. **Il nuovo assetto in variante prende avvio dalla consapevole presenza di due aspetti impattanti: la tangenziale Est e lo stabilimento Innese Presse (Fig.18).** Il progetto prevede quindi di posizionare le residenze sul limite est dell'area, separate dal fabbricato produttivo mediante un ampio parco che fa da schermatura visiva e acustica. Nel Palazzo di Cristallo si prevedono attività di tipo ludico, ricreative. Grazie alla sua mole la struttura si presenta capace di ospitare grandi eventi come concerti, esposizioni, convegni. Si prevede inoltre la realizzazione di un'ampia piazza pavimentata prospiciente il Palazzo, e il nuovo edificio in progetto. Il progetto prevede inoltre l'inserimento nell'area di servizio scolastico. Attualmente i lavori necessari per realizzare il progetto appena descritto non hanno ancora preso piede, lasciando l'area nello stato di abbandono decennale da cui da tempo versa.

SCHEDE ATU

Il Comune di Milano non ha classificato il sito della ex Innocenti come Ambito di Trasformazione. Non sono presenti schede d'indirizzo.

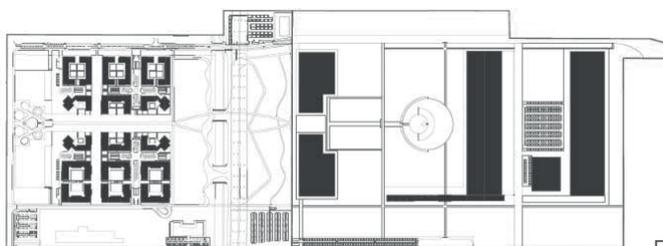


Fig.17

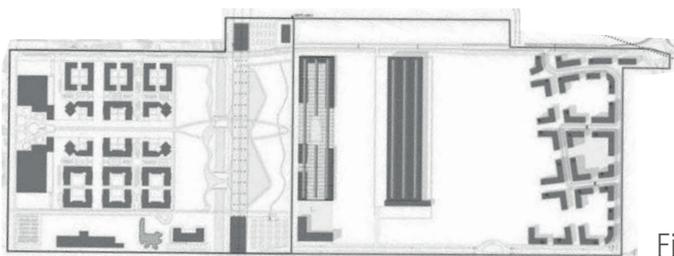


Fig.18



Fig.19

FONTI:

COMUNE DI MILANO, Proposta di variante alla fase II del P.R.U. Rubattino oggetto dell'Accordo di Programma, Relazione Preliminare Ambientale, 2011

www.ordinearchitetti.mi.it/milanohecambia;

www.rubattino.org;

www.prurubattino.wordpress.com;

www.camozzi-manufacturing.it;

www.landsrl.com;

BOVISA EX GASOMETRI

St: 420.000 mq

IN ATTESA DA:

21 anni
(1994)

PROPRIETA'
Comune di Milano
Politecnico di Milano
A2A



EX GASOMETRI - BOVISA

L'area dei Gasometri della Bovisa, rappresenta una parte fondamentale di quell'ambito definito "la Goccia". Circondato per due terzi dalla linea ferroviaria, si parte nella parte sud verso un tessuto rigenerato dalla trasformazioni che hanno interessato il quartiere negli ultimi 15 anni. L'area che per la **fornitura di gas** è stata così importante per la città di Milano nel secolo scorso, ora giace in condizione di chiusa e "attesa" nei confronti della città stessa. Le attività che per anni si sono svolte su questi terreni hanno compromesso il suolo a tal punto da minarne la riconversione, così come vedremo nelle osservazioni seguenti. L'area dismessa seppur non accessibile, e **altamente rinaturalizzata**, rappresenta una grossa enclave nel territorio milanese. In attesa dal 1994, anno di cessazione dell'ultima attività, l'area ha seguito un'evoluzione a se stante e parallela all'evoluzione della città di Milano.

POSIZIONE RISPETTO A...

ACCESSIBILITA'

L'area degli ex Gasometri di Bovisa si colloca in posizione mediamente accessibile. L'area è infatti raggiungibile mediante il trasporto ferroviario su ferro, ma non dalle linee metropolitane. La connessione è garantita dalla **presenza delle stazioni di Villapizzone Fs e di Bovisa Fs**.

SISTEMI AMBIENTALI

L'area si trova in **posizione sfavorevole** rispetto ai sistemi ambientali milanesi. Il sito originariamente collocato in zona periferica è stato ora completamente assorbito dall'estendersi dell'urbanizzato milanese. Non presenta aree verdi nelle immediate vicinanze ad eccezione del Parco Verga collocato a nord dell'area e realizzato in occasione del P.R.U. Palizzi Fina. Nonostante l'apparente vicinanza fisica, la presenza della linea ferroviaria e dell'arteria stradale, determinano la condizione d'isolamento della zona dei Gasometri, ponendo fine ad ogni possibile relazione con i sistemi urbani al contorno.

Si sottolinea che, alla luce del pluridecennale stato di dismissione, l'area si presenta di per sé come **area rinaturalizzata**, la cui vegetazione spontanea la iscrive a quella categoria di luoghi appartenenti al **Terzo Paesaggio**.

SERVIZI

La zona dei Gasometri, rispetto al sistema di servizi preso in esame nell'analisi a pagina 1 si colloca estremamente vicino ad un grande **polo universitario: il Politecnico di Milano** con i **campus La Masa e Durandu**. Fin dai primi anni dalla dismissione la storia di quest'area si è intrecciata a quella dell'università, pur non riuscendo quest'ultima a garantire un futuro più roseo per l'area. Sono inoltre presenti nella parte inferiore della "goccia" altri elementi urbani d'interesse, quali, **l'Istituto di ricerca Mario Negri e la Triennale Bovisa**. Questi s'inseriscono in un tessuto recentemente rigenerato, a seguito delle dismissioni e dell'avvento dell'università. Per quanto riguarda i servizi commerciali, l'area non si colloca in prossimità dei grossi addensamenti commerciali, o delle grandi strutture di vendita.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO

PERCEZIONE

Il sito si presenta **inaccessibile**, ed è circondato da **alti muri ciechi** per la maggior parte del perimetro, i quali sono a loro volta **sormontati da alte barriere metalliche**. Nonostante la notevole altezza dei sistemi di recinzione, la **folta vegetazione esprime la sua presenza, emergendo oltre il limite del muro**. La vegetazione che emerge si presenta come un'anteprima di quello che l'area contiene, fa riflettere sulla presenza di questa grossa enclave verde, separata e inaccessibile, presente nel territorio milanese. L'interno dell'area è visibile solamente nella parte sud-est, dove il tracciato ferroviario non segna più il perimetro dell'area rappresentando per esso una barriera. In questo caso la segregazione avviene con un limite "trasparente", ovvero costituito da elemen-

ti metallici, che permettono di osservare la folta vegetazione interna, ormai tramutata in bosco spontaneo. In particolare gli alti muri, creano una segregazione fisica e visiva che poco lascia presagire quanto ampia sia effettivamente l'area e che cosa effettivamente ci sia all'interno. (Fig.20)

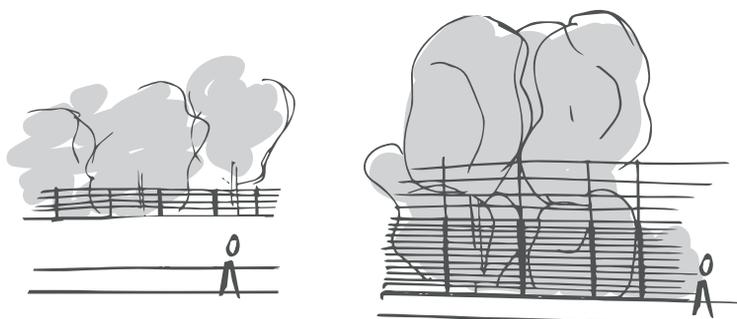


Fig.20

DEGRADO E INSICUREZZA DELL'INTORNO

Non vi sono testimonianze di degrado, nell'area e nell'intorno del sito.

L'AREA VISTA DALL'INTERNO

PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE

Il **processo di rinaturalizzazione** agisce incontrastato da più di un **ventennio**, quando nel 1994 si ebbe la definitiva chiusura degli stabilimenti. Le specie pioniere che hanno inizialmente popolato l'area hanno successivamente lasciato il posto ad un vero e proprio bosco spontaneo, rimasto confinato entro i limiti dell'area. Da un rilievo botanico svolto dal Comune di Milano, nel giugno 2015 si riscontra la presenza di **1406 elementi arborei** suddivisi in 1328 alberi vivi e 69 privi di vita. Le specie più presenti si identificano come robinie pseudocacee e *Ailanthus Altissima*. Alcune delle specie presenti sono contenute nella "Lista nera delle specie vegetali oggetto di monitoraggio, contenimento o eradicazione" stilata della Regione Lombardia.

Il naturale processo di rinaturalizzazione fa sì che questa grande area si possa ora definire come facente parte del Terzo Paesaggio. Si tratta di un "residuo che si è evoluto verso la foresta"¹ come scrive Giles Clément nel Manifesto del Terzo Paesaggio. L'aspetto attuale dei luoghi, la folta vegetazione, gli alberi, e strato di arbusti spontanei fanno riflettere su cosa può accadere ad un luogo che viene sigillato e abbandonato dall'uomo per diversi decenni. Dai sopralluoghi svolti nell'area stupiscono i racconti, sembrano parlare di un luogo che non è più milanese, nonostante si collochi nel cuore dell'urbanizzato.

Da un lavoro svolto dal quotidiano La Stampa colpiscono queste parole: "Dietro di noi il cancello si richiude e siamo accolti in un sonno spettrale. Silenzio rotto solo dal canto di qualche uccello, dal fruscio della brezza tra gli alberi. Il ripetuto richiamo del cuculo echeggia tra gli edifici mentre i nostri passi avanzano scricchiolando sull'asfalto rigato da crepe, dalle quali salgono fili d'erba e piccole piante pioniere come il verbasco. Piante rampicanti avvolgono ogni cosa, dal terreno alla punta dei lampioni spenti in un riposo immemore. Un cartello di divieto di sosta è stato inghiottito dal bosco. Le edere, le ipomee

1 G.CLEMENT, Manifesto del Terzo Paesaggio, Macerata, 2005, p. 44;

e le viti americane salgono sui mattoni, si infilano tra i vetri rotti delle finestre e popolano di verde gli edifici anche al loro interno.”²

LIVELLO D'INQUINAMENTO

L'attività industriale presente nell'area nei decenni prima della dismissione, ha generato **livelli d'inquinamento** che nell'oggi rappresentano **uno dei principali ostacoli al processo di riqualificazione**.

Nel 1905 l'Union Des Gas di Parigi ha progettato l'Officina del Gas della Bovisa. Lo stabilimento industriale ha fornito il gas alla città di Milano fino agli anni '90 quando ha preso piede il piano di metanizzazione. Con il passaggio alla nuova forma di energia il processo di dismissione degli stabilimenti della Bovisa ha avuto luogo progressivamente, **fino alla completa chiusura degli stabilimenti nel 1994.**

Da recenti **monitoraggi** e rilievi svolti sul sito da carico del settore bonifiche del comune, emerge **la presenza a livelli superiori ai limiti di legge di diverse sostanze inquinanti** quali: metalli pesanti, idrocarburi pesanti, IPA. Il problema della bonifica e dei suoi elevati costi ha da sempre rappresentato una barriera all'avvio dei progetti di riqualificazione che negli anni si sono succeduti sull'area.

Dal 2013 l'area è inclusa nell'elenco dei SIR, Sito contaminato d'Interesse Regionale, che mediante una legge regionale definisce il settore bonifiche del Comune di Milano come principale responsabile del procedimento di bonifica. Tuttavia già dal 2002 l'area era stata sottoposta a tutela, inizialmente inserita nell'elenco dei SIN, Sito contaminato d'Interesse Nazionale. Il passaggio da una categoria all'altra ha determinato un trasferimento di competenze e una modifica dei piani finanziari per consentire le operazioni di bonifica. Nel settembre 2014 e nel marzo 2015 è stato approvato il piano di finanziamenti per intraprendere la bonifica del lotto 1A e 1B, (posti nella parte sud est dell'area, in prossimità del costruito di Bovisa) i cui lavori dovrebbero prendere piede nell'inverno 2015. Le operazioni si prefiggono di eliminare il terreno superficiale contenente le sostanze inquinanti, preservando il più possibile gli elementi arborei di pregio ora cresciuti nell'area.

PRESENZA MANUFATTI

Nel sito insistono ancora gli **edifici industriali delle Officine del Gas.** Non vi sono specifici vincoli di tutela, tuttavia i manufatti rivestono un'importante **valore storico testimoniale del vecchio passato industriale della città.** Gli edifici realizzati in mattoni a vista, versano in discreto stato manutentivo, anche se spesso soffocati dalla vegetazione rampicante che parzialmente li ricopre.

Sono inoltre presenti gli scheletri degli ex gasometri, testimonianza ancora più chiara del passato industriale dell'area, e della fabbrica che forniva il gas a tutta la città.

COSA SI E' FATTO FINO AD ORA

PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO

2 M.FERRARI, Viaggio alla scoperta di cinque luoghi incontaminati. Quinta tappa. La goccia, La Stampa, Medialab, 2014;

Non si registrano attività di riuso temporaneo. Il livello d'inquinamento che ha bloccato i progetti di riqualificazione, rappresenta una barriera anche nei confronti del riuso temporaneo dei luoghi. L'area si presenta ora inaccessibile e priva di funzioni al suo interno.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

Fin dai primi momenti dopo la dismissione l'area si è sempre presentata, molto appetibile per il ripensamento del suo stato dei luoghi. Dal 1994, anno della dismissione, ad oggi sono stati redatti principalmente **tre masterplan, nessuno dei quali ha dato origine alla realizzazione dei progetti**. Va sottolineato che ogni operazione di riuso dell'area in oggetto deve essere preceduta dalla **bonifica dei suoli**, il cui costo si è sempre dimostrato **proibitivo per i soggetti coinvolti**. **Il primo masterplan progettuale è datato 1992 (fig.21)**, si concretizza con la procedura del Piano Particolareggiato e mira alla collocazione del nuovo polo universitario del **Politecnico di Milano** sul suolo di quella che viene definita la "goccia". Il progetto (fig.22) non ebbe mai seguito, molti furono gli ostacoli, in particolare di tipo amministrativo e di gestione di un'area così ampia. Il progetto ha cercato di ripartire più volte negli anni successivi ma senza successo. Si è assistito alla stipula di un Accordo di Programma, tra Comune, Politecnico, Regione e AEM, proprietaria di alcune aree. Con il passare degli anni, lo scenario dell'intorno muta, molte fabbriche anno chiuso, il Politecnico si è insediato con due campus universitari (La Masa e Durandu), l'istituto di ricerca Mario Negri si è insediato nell'area, i nuovi flussi di studenti hanno innescato, rigenerazioni a catena. Lo scenario del grande progetto urbano si fa sempre più incerto. Nel processo entrano in gioco nuovi soggetti privati, l'Istituto immobiliare Euromilano fa da protagonista. Con grande impatto apre la Triennale Bovisa. Nel 2007 a cura di tre dipartimenti del Politecnico viene redatto un nuovo masterplan progettuale dal titolo "Parco scientifico e città per i giovani a Bovisa.", da concretizzarsi con un Piano Integrato d'Intervento, ma il processo si arena nuovamente. Nel **2008 Euromilano affida allo studio Oma la redazione di masterplan concettuale per l'area dei gasometri (fig.23)**. Anche in questo caso le mancate operazioni di bonifica, non permettono la realizzazione del progetto.

SCHEDE ATU

Nel 2012 con l'adozione del nuovo Pgt, l'area degli ex Gasometri viene inserita nelle schede degli Ambiti di trasformazione Urbana. La perimetrazione ATU però coinvolge una parte di territorio più ampio rispetto al suolo dell'ex impianto industriale.



Fig.21



Fig.22



Fig.23

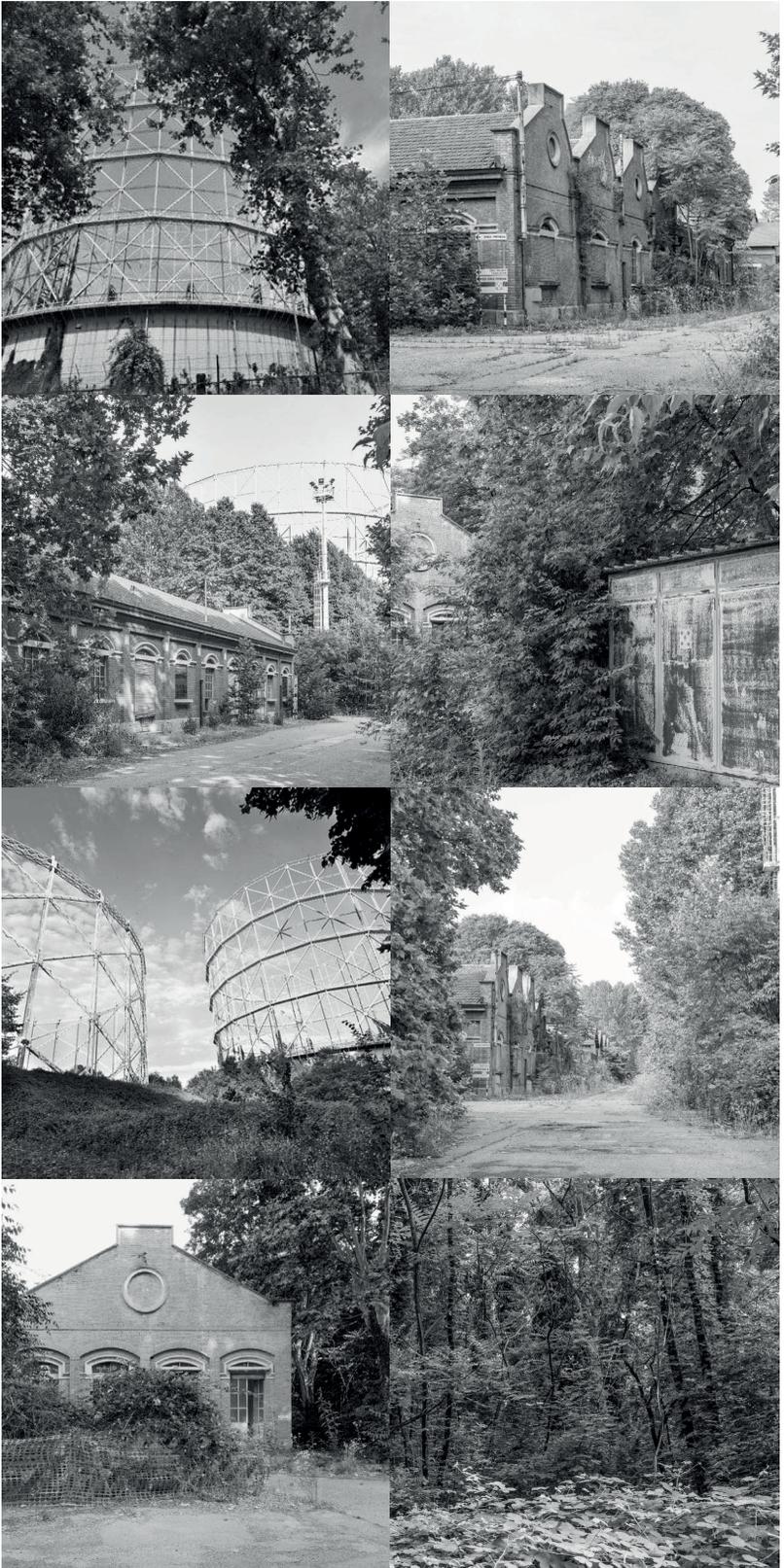


Fig.24

FONTI:

A. BRUZZESE, F. COGNETTI, *Quale università a Bovisa? Le forme e il ruolo del nuovo polo urbano del Politecnico di Milano*, Milano, 2013;

CAPUTO, G. FIORESE, *Politecnico Bovisa. Progetti per l'area dei gasometri*, Milano, 1999;

Doc. di Sviluppo del Territorio Comune di Milano – Proposta di Contratto Valorizzazione Urbana Bovisa Gasometri. Relazione;

Presentazione *“Perizia agronomica su alberature - Bovisa Gasometri”* a cura di Davide Canepa Dott. Agronomo. Metropolitana Milanese Spa, Comune di Milano del giugno 2015;

Presentazione *“Ex SIN “Bovisa Gasometri”: la contaminazione e gli interventi di bonifica”* a cura di Mario Lagorio direttore settore bonifiche del Comune di Milano, 18.06.2015;

PGT Comune di Milano, Documento di Piano, Allegato 3, scheda ATU;

M. FERRARI, *Viaggio alla scoperta di cinque luoghi incontaminati. Quinta tappa. La goccia*, La Stampa, Medialab, 2014;

www.a2a.eu;

www.ascolto.gasometri-bovisa.polimi.it;

www.euromilano.net;

www.oma.eu;

www.ordinearchitetti.mi.it/milanohecambia;

www.reti.regione.lombardia.it;

PORTO DI MARE EX DISCARICA

St: 390.990 mq

IN ATTESA DA:

20 anni
(1995)

PROPRIETA'
Comune di Milano



EX DISCARICA -PORTO DI MARE

L'area di Porto di Mare è costituita da un'apparente zona verde inserita nel perimetro delle aree del Parco Agricolo Sud Milano. L'area attualmente caratterizzata da un degrado ambientale, edilizio, sociale diffuso, vanta una storia lunga di progetti mai realizzati. Gli alti costi di bonifica che necessariamente devono precedere l'utilizzo dell'area, hanno contribuito ad aumentare il degrado dell'area e dell'intorno. L'area protagonista nei primi del Novecento di un grandioso progetto per la città di Milano, si trova ora ad attendere uno scenario che ne definisca un più stabile assetto futuro. Molte sono state le vicende e i progetti che hanno visto l'area come protagonista, tuttavia tutti sono rimasti solamente alla fase ideativa progettuale.

POSIZIONE RISPETTO A...

ACCESSIBILITA'

L'area si colloca in **prossimità della stazione ferroviaria di Rogoredo Fs**, del passante ferroviario e alla fermata Rogoredo della linea metropolitana M3. La vicinanza a questi sistemi pubblici di trasporto su ferro le assicurano un elevato livello di accessibilità.

SISTEMI AMBIENTALI

Anche il rapporto tra il sito e i sistemi ambientali milanesi appare immediatamente positivo. L'area di per sé verde si trova per tre quarti in adiacenza con i terreni del **Parco Agricolo Sud Milano**. L'opportunità di instaurare un legame tra l'area e il parco in occasione di una riqualificazione sembra essere una carta utilizzabile. L'area si presenta inoltre a ridotta distanza dall'Abazia di Chiaravalle, complesso monastico cistercense molto famoso anche per l'esempio di architettura gotica che riveste.

SERVIZI

Il rapporto tra l'area e il sistema dei servizi milanesi, è in questo caso molto pessimo. Come visibile nell'analisi a pagina 1 l'area non viene nemmeno rappresentata. Molto lontane risultano essere le concentrazioni dei servizi commerciali, così come i servizi scolastici e ospedalieri principali. L'area letta da questo punto di vista sembra collocarsi in posizione d'isolamento.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO

PERCEZIONE

L'ampia area si presenta segregata per la maggior parte con una bassa recinzione a rete, ben diversa da alcuni limiti dall'aspetto invalicabile fino ad ora descritti. L'accesso è interdetto, tuttavia la possibilità di osservare l'interno dell'area è consentito lungo quasi tutto il perimetro. I limiti di quest'area appaiono talvolta incerti, situazione in parte causata dal fatto che attualmente è un'area verde, circondata da altre zone verdi. Il limite più netto è rappresentato dalla presenza della linea ferrovia che cinge l'area lungo il versante est.

DEGRADO E INSIUREZZA DELL'INTORNO

Leggendo gli articoli di cronaca, il blog del Comitato di quartiere, e le stesse premesse per il **bando European 12, si parla di una parte di città fortemente compromessa e degradata**. Si parla di un'area in cui in quasi 100 anni si sono succeduti molti progetti ipotizzati ma mai realizzati. Questo ha prodotto una situazione di marginalità e degrado sociale con fenomeni di illegalità diffusa. La situazione di degrado economico-sanitaria si riscontra sugli immobili residenziali, e sugli immobili produttivi presenti nell'intorno, nonché nella qualità dei campi non autorizzati. Il Comitato di zona ha più volte cercato di sensibilizzare l'opinione pubblica, esponendo l'emergenza ambientale legata alla presenza di numerosi tetti in amianto ancora presenti nell'area, senza però riuscire ad intervenire. Non sono mancati poi negli ultimi anni, denunce di occupazioni

abusive nelle aree verdi, limitrofe alla zona in oggetto. Un progetto su quest'area deve puntare alla riqualificazione complessiva dell'ambito, coinvolgendo sia le aree verdi che le aree urbanizzate dell'intorno.

L'AREA VISTA DALL'INTERNO

PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE

Il **processo di rinaturalizzazione** si presenta **molto avanzato** in quest'area. Il sito si presenta infatti come una grande distesa verde, in parte a prato, in parte con macchie di vegetazione e alberi più concentrate. Una grossa fascia a bosco si colloca lungo il limite est dell'area.

LIVELLO D'INQUINAMENTO

Il sottosuolo dell'area si presenta come molto inquinato, infatti nel 1972 a seguito dell'interruzione dei lavori di scavo, la cava che si era formata è stata **adibita a discarica cittadina di rifiuti solidi urbani**, gestita da A.M.S.A. L'attività di discarica cessò nel 1981, ma già nel 1983 la cava fu oggetto di **riempimento mediante macerie di inerti** derivanti da demolizioni fino al 1985. Da una stima svolta in quegli anni si calcola la presenza di 5 milioni di mc di rifiuti di cui 2 milioni di mc di rifiuti solidi urbani e 3 milioni di mc di inerti.

PRESENZA MANUFATTI

L'area non ha mai ospitato la presenza di manufatti all'interno dell'area presa in esame.

COSA SI E' FATTO FINO AD ORA

PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO

Lo stato dei luoghi ha finora impedito il riuso dell'area, sia per episodi di carattere temporaneo, sia per un assetto più stabile.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

Il Piano Pavia-Masera del 1912 prevedeva su quest'area un porto commerciale alternativo a quello della Darsena di Porta Ticinese. Questo canale avrebbe avuto un collegamento diretto con il Po mediante un canale navigabile. Nel 1917 il Genio Civile approva il progetto, iniziano così i primi lavori di scavo, che si interrompono pochi anni dopo per le mutate condizioni politiche. Il Prg del 1953 seppur prevedendo una revisione del vecchio progetto, riconferma la destinazione portuale dell'area. I lavori però non riescono a riprendere. Nel 1972 viene istituito un nuovo organismo "Consorzio del Canale Milano-Cremona-Po", il quale acquisisce i terreni, e riapre il cantiere. Solamente un anno dopo il progetto viene abbandonato, e lo scavo affidato all'A.M.S.A diventa una discarica. La storica destinazione d'uso sfuma, per alcuni anni l'area è degradata a discarica di vari materiali. I riflettori si riaccendono sul sito nel 2009 quando l'allora sindaco di Milano, Letizia Moratti, presenta il progetto "**Cittadella della Giustizia**" presso il Palazzo della Regione, al cospetto di nu-

merose autorità cittadine. Il progetto prevedeva la collocazione in questo sito di un nuovo tribunale, un nuovo polo carcerario a sostituzione ed ingrandimento dell'attuale San Vittore, nuovi uffici amministrativi legati all'ambito carcerario. Il tutto avrebbe dovuto essere circondato da un'ampia zona verde destinata a parco urbano. La conclusione del progetto era prevista per il 2015, anno di Expo, tuttavia già nel 2010 si assiste al naufragio dell'idea progettuale. Nel 2011 l'area di Porto di Mare appare come una delle possibili candidate per il progetto "Città della Salute", ma il tutto non prende mai avvio.

Mentre nel 2012 iniziano le trattative tra il Comune di Milano e Il Consorzio Canale navigabile, proprietario dei suoli, per la redazione del contratto preliminare d'acquisto, nel 2013 il contratto tra le parti viene sottoscritto. Parte del compenso viene trattenuto dall'amministrazione comunale, la quale si fa carico di svolgere le indagini sui suoli per poi procedere alla bonifica. Nello stesso anno viene bandito un concorso internazionale, l'**Europan 12** per il ripensamento di questa parte di città. Il bando riscontra 39 adesioni, gli obiettivi contenuti nelle premesse del concorso sono: favorire la vocazione paesaggistica e ricreativa/sportiva della zona, contribuire alla riduzione dei fenomeni di tensione abitativa con un offerta più variegata, giungere ad una riqualificazione socio-economica in un territorio degradato, coinvolgendo risorse e soggetti pubblico-privati. Ma nemmeno il progetto vincitore del concorso trova reale realizzazione. A meno di un anno dall'avvio del concorso si parla di una nuova possibile destinazione per il suolo di Porto di Mare, ovvero "la cittadella dello sport". Ad oggi, numerose sono state le proposte, ma nessuna realizzazione ha mai preso piede. L'area giace in stato di "attesa", di un progetto di riqualificazione, e di operazioni di bonifica. Il blog del Comitato di quartiere riporta un'immagine molto emblematica dei progetti che si sono succeduti nell'ambito, definendo Porto di Mare come "il Museo surreale delle Grandi opere incompiute".

SCHEDA ATU

L'area in oggetto non fa parte degli Ambiti di Trasformazione urbana, tuttavia una scheda ATU è stata stilata per le parti urbanizzate a ridosso del comparto in oggetto. L'ambito definito dalla scheda e l'area in questa sede analizzata concorrono alla delimitazione dell'area utilizzata come perimetro di progetto del concorso Europan 12.

FONTI:

Documentazione Bando EuroPan 12 (beep Ri-Formare Milano);

PGT Comune di Milano, Documento di Piano, Allegato 3, scheda ATU;



Fig.25

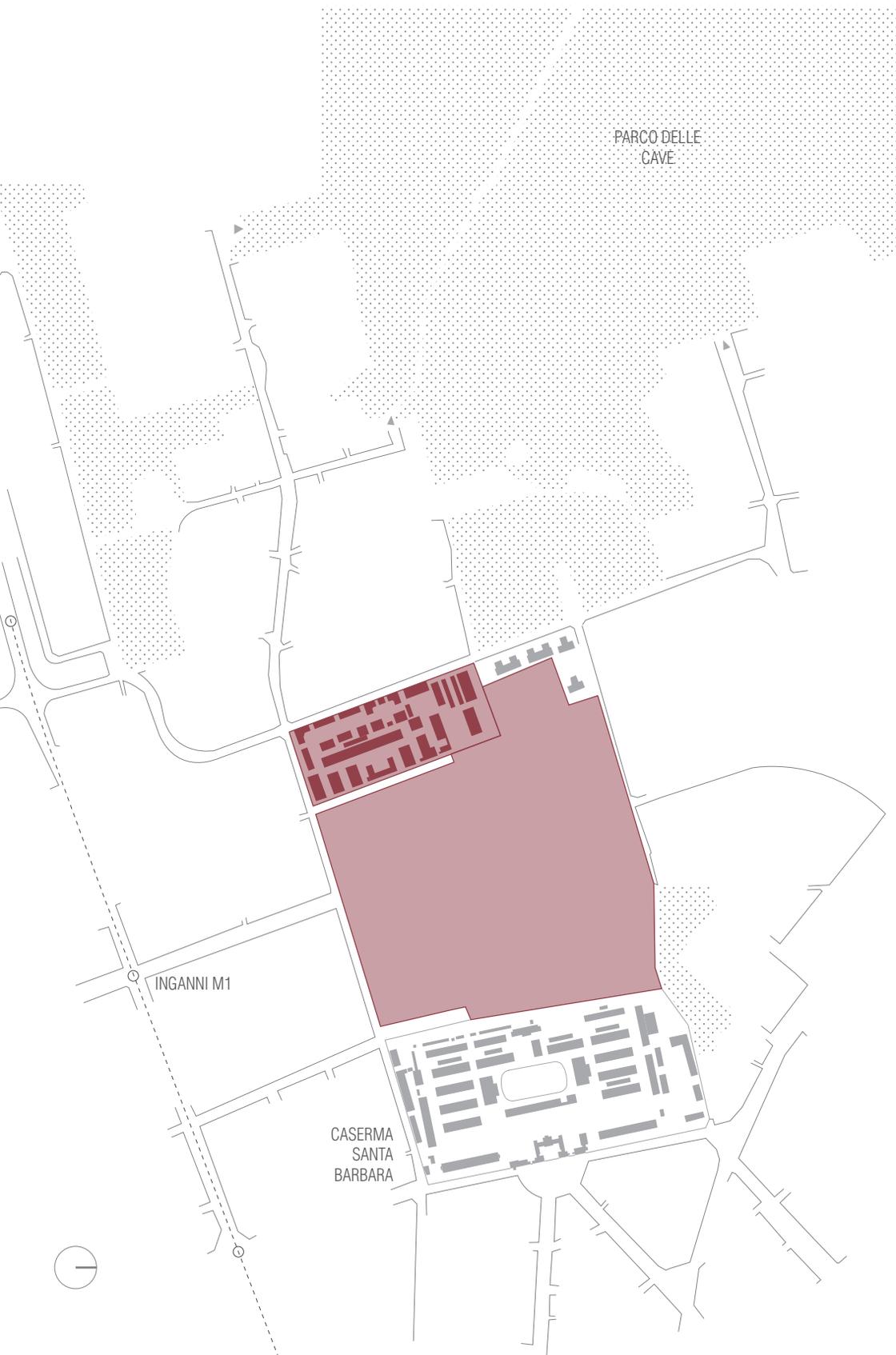
EX PIAZZA D'ARMI

St: 416.150 mq

IN ATTESA DA:

16 anni
(1999)

PROPRIETA'
Ministero della Difesa



LA PIAZZA D'ARMI

L'area della Piazza d'Armi, viene collocata nell'allora periferia milanese a seguito delle disposizioni contenute del Prg, che sancivano il trasferimento in periferia di tutte le strutture militari, e delle destinazioni incompatibili con il consolidamento del ruolo terziario e rappresentativo della città. Nel Prg del 1912 emerge la decisione di trasferire la Piazza d'Armi a Baggio. Il progetto del **complesso militare**, formato dall'attuale **Caserma Santa Barbara, dall'Ospedale Militare, dalla Piazza d'Armi** e relativi magazzini risale al 1929. Le **realizzazioni** si hanno nei **primi anni '30**. La Piazza d'Armi è sempre stata destinata alle esercitazioni con i mezzi cingolati da parte dei vari battaglioni che si sono successi nella Caserma Santa Barbara, ai tempi chiamata Caserma Principe Eugenio di Savoia. Le attività della Piazza d'Armi, sono andate scemando dal termine del secondo conflitto mondiale, fino all'ufficiale cessazione con la **riforma del servizio militare obbligatorio avvenuto del 1999**. L'area, recintata e inaccessibile è progressivamente diventata terreno fertile per la rinaturalizzazione spontanea. Va sottolineato, in ultimo punto come la parte nord-est dell'area sia storicamente interessata dalla presenza di orti. Inizialmente nati come orti di guerra, assegnati e poi divenuti orti più strutturati, con attrezzature adeguate allo svolgimento della vita agricola, i terreni sono così passati di generazione in generazione, continuando le attività agricole, lavorando nel rispetto della natura, senza allacciamenti di alcun tipo e garantendo il presidio dell'area. Nell'area sono stati piantati numerosi alberi da frutto, ed è presente anche un apicoltore che con le sue 150 arnie produce miele millefoglie nel "frutteto collettivo". In anni recenti però spesso il presidio è venuto meno, lasciando che si verificassero episodi socialmente pericolosi, occupazioni illecite, e spaccio. La storia di questi luoghi fa ulteriormente riflettere sulla necessità d'intervenire sull'area.

POSIZIONE RISPETTO A...

ACCESSIBILITA'

Come visibile nella lettura in figura1, la Piazza d'Armi si colloca al limite di quella che in questa sede viene considerata una posizione ottimale rispetto al sistema degli trasporti pubblici. Infatti la più vicina fermata della metropolitana è la **INGANNI** sulla linea M1, collocata a 500 metri dall'area. Va sottolineata però la presenza in questa zona milanese di una fitta rete di trasporto pubblico su gomma, garantito dalla presenza di autobus urbani e interurbani, i quali hanno diversi punti di sosta lungo il perimetro della Piazza d'Armi. A distanza più rilevante, ma connessa da un lungo asse viario prospettico si colloca la più prossima connessione con la linea ferroviaria, materializzata dalla stazione di San Cristoforo e il relativo scalo dismesso.

SISTEMI AMBIENTALI

Per quanto riguarda la relazione tra l'area in oggetto e i sistemi ambientali milanesi, l'area si colloca in una posizione particolarmente favorevole. Nella parte sud si trova un sistema di spazi pubblici a verde, porosi, permeabili, fruibili. Questi, talvolta rappresentano degli elementi di completamento alla geometria degli isolati, talvolta svolgono il ruolo di elementi costituenti la composizione urbana. Questo sistema di spazi verdi a corredo per la maggior parte degli isolati di natura residenziale, si estendono fino ad incontrare un altro sistema ambientale, caratterizzato dalla presenza del Naviglio. Tuttavia la Piazza d'Armi si pone in potenziale relazione con un'altra presenza ambientale molto rilevante: il **Parco delle Cave di Baggio**. Il Parco delle Cave rappresenta la punta di un più ampio cordone verde in cui compaiono il Bosco in Città e il Parco di Trenno ed inserito nel più vasto **Parco Agricolo Sud Milano**.

Il Parco delle Cave è un parco urbano, attrezzato e fruibile, il cui **processo di formazione** assume particolare importanza in relazione all'approccio progettuale che l'elaborato riserva nei confronti delle aree dismesse.

Il Parco originariamente, negli anni '20, era una cava di sabbia e ghiaia, ed è infatti dagli imponenti sbancamenti di terreno che si sono originati quelli che attualmente sono gli elementi più caratterizzanti del parco, ovvero i quattro piccoli laghi. Tuttavia il processo che ha portato alla formazione del Parco come lo si conosce oggi, è stato lungo e tortuoso. A seguito della cessazione delle attività estrattive negli anni '80 l'area fu interessata da un processo di degrado e obsolescenza che ha suscitato l'attenzione di associazioni e cittadini della zona. Nei primi anni '80, il Consiglio di Zona e numerose associazioni, hanno cercato di puntare l'attenzione della città sul futuro del parco promuovendo iniziative culturali e sportive, con il coinvolgimento delle scuole. Fu istituito il **Comitato Salvaguardia del Parco delle Cave**, che riuniva le associazioni attive sul territorio, al fine di coordinare gli sforzi e far cessare le azioni di caccia fino ad allora consentite nell'area. Tuttavia, nonostante gli sforzi e l'attenzione da parte dell'amministrazione comunale, il degrado continuò a crescere, uno sfascia carrozze s'insediò sulla sponda della Cava Cambiassi, sorsero orti spontanei e occupazioni abusive, in parallelo ad attività illecite di estrazione. La svolta si ebbe solo nel 1997 quando il Comune affidò l'area al **Centro Fore-**

stazione Urbana di Italia Nostra, che con la collaborazione delle associazioni e dei volontari, in un processo durato 5 anni, giunse nel 2002 all'inaugurazione dei 122 ettari di parco. L'approccio progettuale è stato quello di prediligere le opere base più urgenti, volte a poter aprire al pubblico la più vasta area possibile, senza dover aspettare ancora tempo. In primo luogo avvennero le sistemazioni nelle zone adiacenti agli ingressi sud e nord dell'area, e quindi delle Cave Cabassi e Caldera. Poi si procedette alla sistemazione dei manti erbosi e alla rivitalizzazione delle acque dei laghi. Attualmente il Parco è costituito da 133 ettari, inglobando aree agricole limitrofe che sono state progressivamente espropriate dall'Amministrazione Comunale. Il Parco è accessibile, fruibile, e molte sono le attività che vi si possono esercitare all'interno. Altre aree limitrofe sono attualmente in attesa di diventare parte del Parco, secondo un processo di continua riqualificazione e integrazione.

SERVIZI

L'ex Piazza d'Armi trova nella parte nord una vicinanza con un'importante sistema sanitario, ovvero l'**Ospedale San Carlo**. Nella parte sud invece si trova nelle vicinanze dell'**ex Ospedale Militare ormai in fase di dismissione**. Come visibile nella lettura che relaziona aree dismesse e servizi attrattori, si nota come nelle vicinanze si trovino diversi elementi facenti parte della famiglia dei servizi scolastici. Per quanto riguarda i servizi commerciali, nell'intorno si trovano elementi di modesta dimensione. L'area non si colloca nelle zone ad elevata concentrazione commerciale, l'influsso del commercio di Corso Vercelli, nella zona della Piazza d'Armi si è ormai affievolito.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO

PERCEZIONE

L'area si presenta inaccessibile. Una recinzione metallica su tutti i lati blocca l'accesso fisico, ma ne consente la percezione visiva. E' molto evidente l'avanzamento del naturale processo di rinaturalizzazione che agisce incontrastato dal momento della dismissione. La folta vegetazione, in alcuni punti ha letteralmente "inglobato" quello che è il limite tra l'area e l'urbanizzato circostante, presentandosi come prorompente presenza sul marciapiede limitrofo. Lo sporadico cartello di "divieto d'accesso. Area militare" ribadisce l'impermeabilità del sito. La rigogliosa vegetazione spesso blocca lo sguardo pochi metri dopo la recinzione impedendo di osservare l'area nel suo complesso. Solamente provando a camminare a ridosso il suo perimetro, lungo percorsi spesso obbligati ci si rende conto della vastità dell'area, che giace abbandonata e ignorata da anni. (Fig.26)



Fig.26

DEGRADO E INSIUREZZA DELL'INTORNO

I principali **problemi d'insicurezza** legati all'area, trovano testimonianza in alcuni articoli di cronaca comparsi negli ultimi anni sulla stampa Nazionale, e dalle testimonianze raccolte sul sito dell'associazione "Le Giardinere". Qui si parla di problemi di spaccio, droga, e **occupazioni abusive** che hanno interessato la parte nord-est dell'area dove trovano alloggio da decenni degli orti spontanei. L'aggravarsi delle azioni criminose, ha portato nel dicembre di quest'anno all'emanazione di un'ordinanza di sgombero, e successivo divieto di accesso alla zona degli orti. Numerose sono le proteste soprattutto a carico degli ortisti che vorrebbero tornare a svolgere la loro attività sull'area.

L'AREA VISTA DALL'INTERNO

PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE

Il **processo di rinaturalizzazione agisce incontrastato dal momento della dismissione**. Ad eccezione della zona occupata dagli orti e della zona adibita a campo da polo, il resto dell'area vanta di una florida vegetazione spontanea. La maggior parte dell'area può definirsi parte di quel che viene definito **Terzo Paesaggio**. Le specie arboree riscontrate sono principalmente l'ailanto e la robinia pseudoacacia. Dal un sopralluogo lungo il perimetro del sito, si riscontra la presenza di molte specie infestanti, quali rovi spontanei soprattutto a ridosso del margine nord.

LIVELLO D'INQUINAMENTO

Non ci sono testimonianze o documenti che attestino la presenza di sostanze inquinanti nei suoli. Prima della dismissione l'area era utilizzata per lo svolgimento di esercitazioni militari con mezzi cingolati, quindi storicamente non vi è mai stata la presenza di attività che avrebbero potuto generare situazioni d'inquinamento dei suoli.

PRESENZA MANUFATTI

Nella parte sud-ovest dell'area sono localizzati i **magazzini di Baggio**, organizzati in un complesso interamente recintato e inaccessibile, collocato all'angolo tra via delle Forze Armate e via Olivieri. I manufatti **edificati negli anni '30**, si preservano in buono stato manutentivo.

L'elemento principale del complesso è rappresentato dalla **Palazzina di Comando dei Magazzini di Baggio** dichiarato nel 2009 **bene d'interesse storico artistico** ai sensi dell'art 10 del D. Lgs 22 gennaio 2004. L'edificio ha una planimetria a C, due piani fuori terra, sul prospetto principale presenta delle bucatore regolari; sulle ali al primo piano in corrispondenza della parte adibita ad uffici vi è un balcone che si trasforma in tettoia e ripara le scale d'ingresso al piano rialzato. La teoria di finestrature del fronte prospiciente via Della Rovere, si caratterizza per l'uso di cornici in pietra al primo ed al secondo livelli, oltre che per un portale monumentale disposto in posizione centrale come elemento cardine della composizione simmetrica della facciata principale. L'attacco a terra avviene attraverso una zoccolatura in pietra su cui si aprono una serie di finestre di piccole dimensioni, allineate alle bucatore dei piani superiori

utilizzate per far prendere luce ai locali del piano seminterrato. Tali elementi architettonici coevi al periodo di costruzione del manufatto e ben conservati concorrono a determinare l'interesse culturale del bene indicato. Gli altri edifici del complesso sono gli ex magazzini, manufatti con struttura portante in laterocemento, e coronamento a doppia falda, attualmente dismessi, ma in ottimo stato manutentivo. Gli edifici prospicienti via della Rovere sono costituiti da un unico volume fuori terra, idonei al ricovero dei mezzi militari, mentre i manufatti prospicienti via Olivieri, sono costituiti da palazzine con dei piani fuori terra. Quest'ultimi sebbene non vincolati, presentano modeste qualità di prospetto, con decorazioni geometriche in cemento che richiamano l'architettura della limitrofa caserma Santa Barbara.

COSA SI E' FATTO FINO AD ORA

PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO

Una striscia di terreno collocata sul margine ovest dell'area della Piazza d'Armi è attualmente adibita da **campo da Polo**, ad uso del Milano Polo Club, il quale organizza importanti eventi sportivi con cadenza trimestrale. La funzione sportiva attualmente assicura una manutenzione essenziale alla zona coinvolta. **Non vi sono pratiche di riuso temporaneo** per gli edifici dei magazzini di Baggio, i quali giacciono dismessi e inutilizzati.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

L'unico masterplan progettuale sull'area della Piazza d'Armi, porta la firma dell'**associazione milanese Le Giardinieri**, le quali nell'anno 2015/2015 hanno organizzato un tavolo comune di progettazione, coinvolgendo diversi enti ed associazioni presenti sul territorio. I principi dell'intervento sono mossi dal riuso dell'area e dei manufatti, già presenti nell'area. Il progetto si rifà in parte ad attività legate al mondo agricolo, come coltivazione di prodotti, ricovero degli attrezzi, vendita diretta, e in parte ad attività può urbane come, l'uso abitativo, la realizzazione di una casa accoglienza, di un agrivillaggio. Si prevede il dialogo tra le nuove funzioni e l'area adibita al nuovo parto urbano.

SCHEDE ATU

Il Comune ha definito la zona della Piazza d'Armi come **Ambito di Trasformazione Urbana**, e pertanto è presente una scheda che mira ad indirizzare le azioni progettuali. La scheda prevede il passaggio di una strada interrata che attraversa trasversalmente il sito. Riconosce la vocazione verde e ad uso sportivo dell'area, mira a favorire il collegamento con i sistemi ambientali, quale il Parco delle Cave presente a poca distanza, ma prevede anche una volumetria insediabile



Fig.27

FONTI:

A.Calvini, *I palazzi dell'esercito a Milano*, Milano, 2008;

Comune di Milano, Studio di Fattibilità "Razionalizzazione, accorpamento ed ammodernamento del patrimonio immobiliare in uso al Ministero della Difesa nella città di Milano" 05.06.2012;

Decreto di Vincolo, *Magazzini di Baggio*, 10.12.2009;

Decreto di Vincolo, *Palazzina di Comando Magazzini di Baggio*, 10.12.2009;

Decreto di Vincolo, *Piazza, d'Armi*, 10.12.2009;

PGT Comune di Milano, Documento di Piano, Allegato 3, scheda ATU;

R. Neri, *Milano. Caserme e aree militari*, Segrate (MI), 2014;

www.comitatoscientifico-expo2015.org;

www.legiardinieremilano.it/tavolo-comune;

www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede

www.voloire.com/la_caserma_s_barbara;

www.difesa.it/riformaserviziomilitare.aspx;

EX MERCATO DELLE CARNI

St: 137.936 mq

IN ATTESA DA:

9 anni
(2007)

PROPRIETA'
So.Ge.Mi. Spa



EX MERCATO DELLE CARNI

L'ex mercato delle carni si presenta come un ampio complesso ormai dismesso, ma testimonianza di un glorioso passato industriale e commerciale milanese. Si colloca in posizione di vicinanza con altri importanti mercati milanesi ancora attivi, ovvero il mercato ortofrutticolo, il mercato floricolo, il mercato ittico e infine il mercato avicunicolo anche questo giunto a dismissione. Il **complesso dell'ex macello, attivo dagli anni '20** comprende stabili per ogni fase della lavorazione e vendita della carne, in concomitanza con spazi a servizio dei lavoratori. Le attività del pubblico macello iniziarono ad affievolirsi negli anni '60 quando fuori città si diffusero molti macelli privati. Dagli anni '90 la macellazione si riduce ulteriormente, si passa da 14.645 capi nel 1991 a 989 nel 2005. Inoltre, la diffusione di mezzi di trasporto dotati di celle frigorifere, ha progressivamente reso superflua la necessità di macellare il bestiame nello stesso luogo in cui avviene il commercio. **Le ultime attività giungono ad esaurimento nel 2007.**

POSIZIONE RISPETTO A...

ACCESSIBILITA'

L'area del ex mercato delle carni è accessibile mediante la **stazione del Passante Ferroviario di Porta Vittoria**, collocato nelle immediate vicinanze dell'area. L'area si colloca nella parte est dell'urbanizzato milanese

SISTEMI AMBIENTALI

L'ex mercato delle carni **non si colloca in posizione ottimale** rispetto ai sistemi ambientali, è infatti completamente circondato dall'urbanizzato milanese. Non vi sono aree verdi limitrofe, né di piccola né di grande estensione. I sistemi ambientali milanesi, non rivestono per quest'area un'occasione di rilancio considerabile.

SERVIZI

Migliore è il rapporto tra l'ex macello e il sistema di servizi dell'intorno. L'area si colloca in prossimità delle grandi concentrazioni commerciali milanesi, a ridosso del grande polo commerciale rappresentato dall'ortomercato, dal mercato dei fiori, e dal mercato ittico. L'area faceva infatti parte di questo complesso, ma tuttavia ha cessato la sua funzione in anni piuttosto recenti, insieme al limitrofo mercato avicunicolo. Non mancano nelle vicinanze servizi di carattere scolastico, mentre è necessario allontanarsi di più per incontrare servizi di carattere ospedaliero.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO

PERCEZIONE

Il fonte verso **viale Molise** può essere considerato il più rappresentativo, è infatti **costituito dalle facciate delle sette palazzine Liberty** che fanno da ingresso all'area. Gli altri tre lati del perimetro sono invece costituiti da alti elementi murari che poco lascia intravedere di quel che avviene all'interno. Solo un piccolo tratto a nord presenta l'interruzione dell'elemento murario, e lasciano intravedere una vegetazione spontanea che è cresciuta a ridosso del perimetro dell'area. L'ex mercato delle carni, visto dalla strada limitrofa, si presenta ora come un recinto separato dall'urbanizzato milanese e per gran parte inaccessibile. Il rappresentativo fronte d'ingresso rispecchia la grandiosità di quel che era il complesso, ma gli alti muri a perimetro impediscono di capire cosa vi succede ora all'interno. La posizione di adiacenza tra l'ex mercato delle carni e l'attivo mercato dei fiori, impedisce di camminare lungo l'intero perimetro dell'area. Si perde così la cognizione di quanto grande in realtà sia l'area in "attesa". (fig.28)

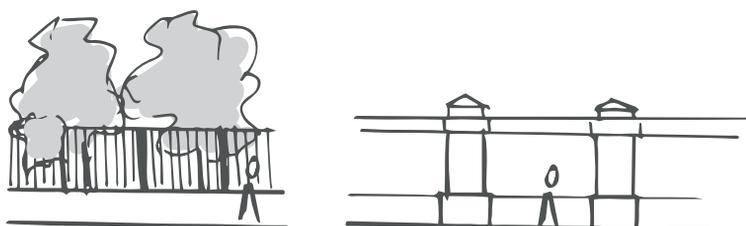


Fig.28

DEGRADO E INSICUREZZA DELL'INTORNO

Numerosi nel tempo sono stati gli **episodi di degrado, nell'area e nell'intorno**. Negli anni passati alcuni dei più grandi elementi del complesso hanno ospitato un deposito di auto sequestrate dalla polizia, generando situazioni di degrado e insicurezza nell'intorno. Anche le palazzine liberty hanno subito un percorso analogo, in particolare la palazzina ospitante l'ex casa del custode, rimasta libera dal 1996, è stata oggetto di numerose effrazioni e furti.

L'AREA VISTA DALL'INTERNO

PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE

Il processo di rinaturalizzazione è in quest'area solamente ai primi stadi. La dismissione di tutte le attività è avvenuta nel 2007, quindi può essere considerata piuttosto recente. Le piante pioniere, sono attualmente presenti nella forma di arbusti e rovi infestanti, tuttavia la vegetazione è presente in forma molto ridotta, rispetto alle aree fino ad ora prese in esame.

LIVELLO D'INQUINAMENTO

L'attività di macellazione della carne non ha generato problematiche d'inquinamento nell'area. L'unico problema legato a questo aspetto si rifà alla presenza di amianto sulle coperture, elemento caratteristico di quella fase storica. L'amianto è stato attualmente rimosso solamente nelle palazzine attualmente soggette a riuso temporaneo.

PRESENZA MANUFATTI

L'ex mercato delle carni si presenta ora come un **articolato sistema di edifici**, che per la grandiosità del complesso rappresenta una delle maggiori opere pubbliche realizzate a Milano nei primi del '900 (cit). Il progetto fu redatto sull'esempio degli impianti industriali edificati al tempo nel resto dell'Europa. Il complesso sul fronte strada si presenta costituito da **sette palazzine in stile liberty** ciascuna dotata di una pensilina d'ingresso. Le palazzine furono costruite per ospitare tutti gli edifici di rappresentanza e di pubblico ufficio legati all'attività del macello. In particolare due ospitavano i servizi sanitari, e al piano superiore gli alloggi per gli ufficiali sanitari, un'altra comprendeva i servizi amministrativi, servizi commerciali e borsa del bestiame, mentre due palazzine più piccole erano adibite all'alloggio del custode del macello e del custode del mercato. Attualmente le palazzine versano in uno discreto stato manutentivo, l'obsolescenza si percepisce soprattutto osservando gli infissi, tuttavia nel complesso appare abbastanza contenuta. Le due palazzine attualmente riutilizzate hanno visto un maggiore arresto dei sintomi di degrado e obsolescenza. Versano in condizione peggiore gli stabili industriali, dismessi ed abbandonati, separati dalla zona delle palazzine mediante una recinzione provvisoria da cantiere. Non vi sono decreti di vincolo sugli immobili, tuttavia il pregio architettonico che questi possiedono assume un carattere di testimonianza del glorioso passato.

COSA SI E' FATTO FINO AD ORA

PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO

Attualmente sono **due le Palazzine soggette a riuso temporaneo**, una su iniziativa dell'**associazione Temporiuso**, e l'altra riattivata da **Macao**.

Le prime fasi per promuovere il riuso svolte dall'associazione culturale Temporiuso risalgono al 2012, quando l'associazione inizia ad interessarsi al complesso delle palazzine liberty, stabilendo i primi contatti con la proprietà. Nell'ottobre 2013 Temporiuso si giunge ad un accordo con la proprietà So.Ge. Mi per l'uso in comodato gratuito della **Palazzina 7** per un anno con possibile rinnovo per un massimo di tre. Alla fine di ottobre dello stesso anno, durante il periodo di bando, inizia il presidio dell'area da eventuali furti e occupazioni abusive, in parallelo ai primi lavori di manutenzione. A fine 2013 una giuria seleziona i vincitori del bando: un'associazione culturale si colloca al piano terra, mentre il piano primo viene adibito ad alloggi per studenti. Sempre nel 2013 la proprietà si è fatta carico di ristabilire le utenze di luce, acqua, gas e la rimozione dell'amianto sulle coperture, rendendo così abitabile la palazzina, che già si presentava in buono stato manutentivo. Ad oggi, gli occupanti risiedono ancora nella palazzina, infatti il comodato d'uso è stato rinnovato nuovamente.

Anche la **Palazzina 4**, ex borsa delle carni, gode del riuso temporaneo, garantito dalla presenza del collettivo Macao che nel maggio 2012 ha occupato l'area, e stabilito la sua sede in quei luoghi. Macao, Nuovo Centro per le Arti, la Cultura e la Ricerca, rende l'edificio ancora funzionante, organizzando eventi di carattere culturale che richiamano persone sul posto.

Va sottolineato che, nonostante non facciano parte di progetti di riuso temporaneo altre due palazzine risultano al momento parzialmente utilizzate. La **Palazzina 5** ospita degli ex dipendenti del macello, la Palazzina 6 accoglie gli uffici dell'ASL al piano terra, mentre risulta sfitta al piano primo.

Il riuso temporaneo risulta essere un espediente significativo per arrestare processi di degrado e obsolescenza che immancabilmente si generano a seguito dell'abbandono. Con il riuso, i materiali urbani ritornano a nuova vita, dopo la dismissione, assicurando così a gli stabili la prosecuzione della manutenzione ordinaria.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

Nel 2008, a seguito della cessazione totale di tutte le attività del pubblico macello, si hanno le prime fasi di sviluppo del progetto "**La cittadella del gusto e della salute**", da realizzarsi in occasione di **Expo 2015**. Il progetto mirava alla creazione di un Polo d'eccellenza per il settore Agroalimentare, "polo culturale/operativo allo scopo di affrontare, approfondire, divulgare, comunicare e coordinare attività scientifiche e di ricerca legate alla sicurezza e alla qualità alimentare." Nel 2010 avviene il passaggio di proprietà del pubblico macello dal Comune di Milano, a So.Ge.Mi. società gestore dell'area per tutto il periodo di attività del macello. Ma già nel 2012 il progetto viene azzerato, le

operazioni di bonifica non prendono piede, ma al contrario si avviano le prime operazioni per il riuso temporaneo.

SCHEDA ATU

L'area non è sottoposta a particolari documenti d'indirizzo o di vincolo. Non è inserita negli Ambiti di Trasformazione.



Fig.29

FONTI:

I.INTI, G. CANTALUPPI, M.PERSICHINO, TEMPORIUOSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia, Milano, 2015;

Presentazione a cura di Marco Volpi (Direttore ambiente Milano) presso Palazzo Turati il 10.06.2008 (Salute e sviluppo sostenibile Comune di Milano);

www.temporiuso.org;

www.sogemispa.it;

www.riformaremilano.polimi.it;

Il sistema di trasporto ferroviario ha una storia lunga, i primi tratti ferroviari, ora circondati dall'urbanizzato cittadino risalgono alla seconda metà del 1800. La prima linea ferroviaria che arriva in città proviene dalla limitrofa Monza, si attesta nella stazione passeggeri di Porta Nuova, e viene realizzata nel 1840. Nel 1857 compare il tratto Milano-Treviglio, mentre nel 1859 si conclude la realizzazione del tronco ferroviario Milano-Magenta, appartenente alla linea Milano-Torino. Nel 1861 la struttura di fa più articolata, compaiono a Milano i primi treni provenienti da Pavia e Piacenza. Data importante per il sistema ferroviario milanese s'identifica con l'anno 1864, in cui viene inaugurata la prima Stazione Centrale dal Re Vittorio Emanuele II. Nel 1880 la città è quasi completamente circondata dalla cintura ferroviaria, e si configura come punto d'incontro tra le direttrici provenienti da Nord-Sud e da Est-Ovest.

Nel 1889 il Piano Beruto definisce gli ambiti e le aree destinate a nuovi scali merci. Negli anni successivi si costituiscono lo scalo merci di Porta Garibaldi, lo scalo di via Farini, lo scalo di smistamento del Sempione, e lo scalo di Porta Romana. L'urbanizzato milanese continua a crescere, seguendo le griglie disegnate dai piani, e condizionato dalla presenza di queste grandi aree degli scali. Il 1930, è un anno importante per il sistema ferroviario, il Piano Pavia-Masera prevede una riorganizzazione del sistema di trasporto su ferro. La stazione Centrale, viene spostata andando a posizionarsi là dove si può vedere ancora adesso. Parte del tracciato viene necessariamente modificato, liberando appetibili aree, in zona centrale, le quali vengono immediatamente riprogettate e riqualificate. Il Piano prevede inoltre l'istituzione dello scalo merci di Lambrate, lo scalo di Porta Vittoria, e il potenziamento delle stazioni di Rogoredo e San Cristoforo.

Negli anni '70 -'90 il trasporto su ferro inizia a conoscere una consistente riduzione degli spazi ad esso dedicati. Cambiano le esigenze legate al trasporto merci, e alla manutenzione/movimentazione dei convogli. **Il sistema di trasporto muta**, andando di pari passo con le trasformazioni cittadine, che sanciscono la chiusura di elementi industriali/artigianali a favore di scenari più terziario/residenziali. **Da questo processo si originano le progressive "liberazioni" delle grosse aree fino a questo momento a servizio del trasporto merci su ferro.**

Il nuovo scenario di dismissione si fa sempre più evidente agli occhi dei cittadini e delle amministrazioni. Nel 2005 iniziano così le trattative tra Comune di Milano, Ferrovie dello Stato, Regione Lombardia, per la sottoscrizione dell'**Accordo di Programma**. Tra gli obiettivi vi è l'approvazione di una Variante Urbanistica che consenta il cambio di destinazione funzionale delle aree, permettendo così l'attuazione dei contenuti dell'Accordo. Nel mese di giugno dello stesso anno, la giunta comunale giunge alla firma del "Accordo Quadro per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse ed il potenziamento del sistema ferroviario milanese". Nel 2007 si arriva alla redazione della Variante Urbanistica contenente "obiettivi, principi e regole che consentano di riqualificare le aree ferroviarie mediante l'assegnazione alle stesse di nuove destinazioni funzionali".

Nel 2009 viene pubblicata la Variante Urbanistica nel contesto della procedura di Variante Ambientale Strategica. I contenuti della Variante e dell'Accordo

di Programma si riversarono così nel Pgt milanese in fase di elaborazione. Le Informazioni vengono trascritte nel Documento di Piano ed in particolare nelle schede degli Ambiti di Trasformazione Urbana. I principali obiettivi da prefiggersi in quegli ambiti al momento problematici sono: il miglioramento dell'assetto e della qualità urbana, il rafforzamento dei servizi pubblici, il potenziamento dell'offerta di edilizia residenziale sociale. In particolare, nelle schede, ogni ambito viene identificato con due estensioni superficiali, la prima che si rifà all'area effettivamente dismessa, e la seconda all'area strumentale, ovvero l'area su cui giacciono i binari attivi con relativa distanza di rispetto. L'area strumentale, seppur molto importante, viene inserita nelle superfici da riprogettare al fine di definire un disegno urbano coerente e unitario su tutto il suolo.

Nel 2011 cambia l'amministrazione comunale alla guida della città, il Pgt da poco adottato viene revocato, in quanto ritenuto non in linea con gli indirizzi dalla nuova amministrazione. Con la revoca del Pgt le sorti degli scali vengono nuovamente messe in discussione, i contenuti delle schede si presentano passibili di modifiche.

Nel 2015 il dibattito sugli scali si riaccende, nel mese di luglio si giunge alla firma dell'intesa per un nuovo Accordo di Programma, tra Ferrovie dello Stato, Comune di Milano e Regione Lombardia. Nel mese di settembre l'accordo viene ufficialmente sottoscritto. Rispetto all'Accordo del 2009, alla luce delle nuove condizioni economiche, è mutato l'indice di edificabilità, ora è più contenuto e pari a 0.65 mq/mq. Le Ferrovie inoltre si assumono la responsabilità di potenziare il servizio dei trasporti, rispetto alla situazione presente. Nelle aree si prevede l'insediamento di un mix funzionale accompagnato da grandi aree a verde, che si configureranno come nuovi parchi urbani. Le Ferrovie s'incaricano di destinare le plusvalenze ricavate dalla monetizzazione delle aree per la realizzazione di opere pubbliche. Infine l'Accordo contiene indicazioni sulle possibili operazioni di bonifica, le quali partiranno in parallelo alla sottoscrizione di Piani Attuativi per le aree dismesse.

Nel quadro generale qui descritto si collocano gli scali di seguito analizzati. Sono tre materiali urbani, che sulla base della loro consistente estensione planimetrica (superiore ai 100.000 mq) vengono osservati con particolare attenzione. Gli scali in questione sono: lo scalo Farini, lo scalo San Cristoforo, lo scalo Porta Romana. Come descritto nel paragrafo precedente, gli scali vengono presentati, dopo gli altri materiali urbani, perché non presentano una data precisa in cui si può fare riferimento per l'avvento della dismissione. Per questi materiali, la dismissione è stata un processo più graduale, e per questo non esiste un momento più significativo degli altri a cui fare riferimento.



Fig.30

FONTI:

BRUZZESE A., *Il recupero degli scali ferroviari a Milano. Un'opportunità per ripensare il ruolo del progetto urbano*, The Journal of Urbanism, n.25, 2012;

MONTEDORO L., *Una scelta per Milano. Scali ferroviari e trasformazione della città*, Macerata, 2011;

PROTASONI S., *Milano scali ferroviari*, Milano, 2013;

Comune di Milano. Valutazione di compatibilità condizionata con il PTCP ex L.R. 12/2005 della variante urbanistica connessa all'Accordo di Programma, 25.06.2015;

Comune di Milano, *Accordo di Programma*, relazione illustrativa, novembre 2009;

Presentazione "*Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane*" presso Commissione Urbanistica Comune di Milano, 29.10.2013;

www.comune.milano.it;

www.urbanfile.org (articolo 24.07.2015);

www.milano.corriere.it (articolo 03.03.2015)

SCALO SAN CRISTOFORO

St: 140.199 mq

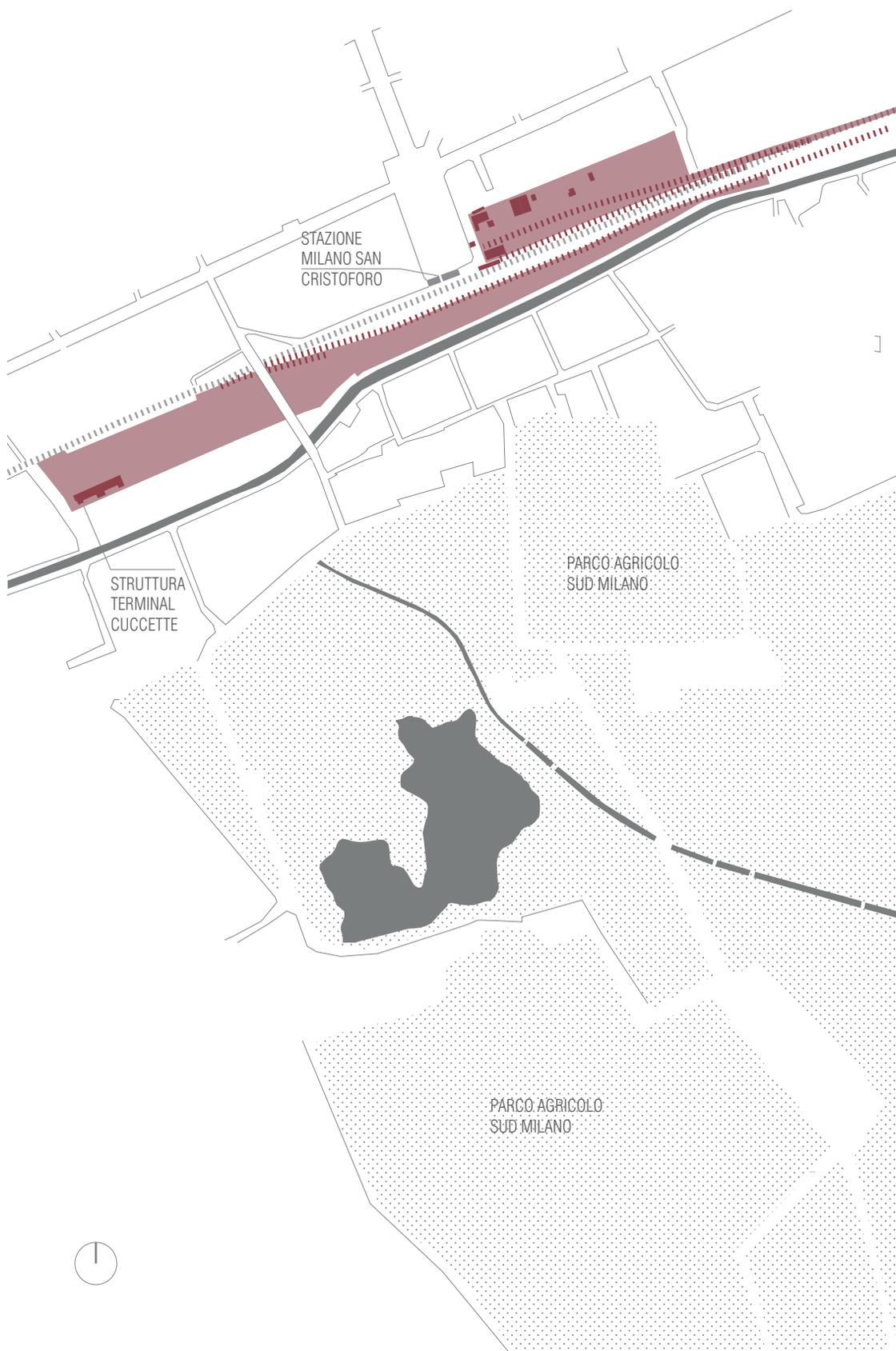
IN ATTESA DA:

~ 20 anni

DISMISSIONE PROGRESSIVA

PROPRIETA'

Ferrovie dello Stato



Lo scalo si presenta come una **vasta area libera**, ad andamento lineare che si sviluppa **lungo il Naviglio Grande**. La conformazione dello scalo, e il ruolo che questo ha svolto nella storia è sempre stato fortemente connesso all'area dello scalo di Porta Genova (unico scalo di cui è prevista la dismissione totale). Lo scalo si posiziona di adiacenza a quartieri di tipo residenziale, il Giambellino a nord e la Barona a Sud. Come tutti gli scali esaminati, le attività di scalo merci sono andate progressivamente diminuendo dagli anni '70 in poi a causa del mutamento della società, dei modi di organizzazione del lavoro, del trasporto, dai cambiamenti del mercato, e delle merci commercializzate. Attualmente l'area si presenta dismessa nella sua totalità, ad eccezione della linea ferroviaria, di trasporto passeggeri che ancora l'attraversa. La linea divide l'ambito in due parti, una più verdeggiante, a seguito della rinaturalizzazione spontanea dei decenni scorsi, e una più articolata, caratterizzata dalla presenza di attrezzature sportive per il personale Fs.

POSIZIONE RISPETTO A...

ACCESSIBILITA'

Lo scalo è attualmente attraversato dalla **linea ferroviaria Milano-Vigevano**, che resterà attiva anche in seguito alla dismissione dello scalo ferroviario. L'accessibilità dello scalo è garantita dalla presenza della linea ferroviaria, e della piccola **stazione passeggeri San Cristoforo che si affaccia su Piazza Tirana**.

SISTEMI AMBIENTALI

L'area si colloca poco più a nord dei terreni del **Parco Agricolo Sud Milano**. La presenza di una sottile fascia urbanizzata separa le aree dello scalo alle aree del Parco. E' quindi sensato pensare ad un possibile legame che si può instaurare tra le due. Va inoltre sottolineata lo scorrere del **Naviglio** parallelo alla ferrovia e parallelo all'ambito dello scalo dismesso. In posizione adiacente, ma trasversale all'are si riscontra anche la presenza del Canale Deviatore del Fiume Olona, il cui alveo raggiunge i terreni del Parco delle Cave per poi proseguire verso il Bosco in Città e il Parco di Trenno. La presenza dei corsi d'acqua e dei consistenti materiali verdi permette di giudicare in modo più che positivo la vicinanza tra lo scalo e i sistemi ambientali milanesi. Va inoltre sottolineato come l'urbanizzato a nord dello scalo sia ricco di piccole e porose aree verdi, che si alternano ad isolati più solidi e compatti. Visto da sud a nord, si riscontra la successione di molte aree verdi e porose, nell'ordine si hanno: i terreni del Parco Agricolo Sud Milano, il Naviglio Grande, le aree verdi dello scalo, i minuti spazi verdi porosi interni all'urbanizzato e infine l'elemento puntuale della Piazza d'Armi. La piazza d'Armi, area a verde, dismessa e di notevoli dimensioni, che nella lettura appena effettuata può costituire l'elemento di chiusa del più ampio sistema a verde appena esposto. La conformazione allungata dell'area lo identifica come potenziale sede di un parco lineare urbano.

SERVIZI

A differenza del rapporto scalo-sistemi ambientali, appena descritto come molto favorevole, il rapporto scalo-servizi attrattori non può essere considerato

altrettanto positivo. Lo scalo non si colloca in prossimità delle grandi concentrazioni commerciali, ma nemmeno in prossimità di importanti poli sanitari o scolastici. Nel tessuto posto a nord, si riscontra la presenza di servizi sia commerciali, sia scolastici ma di minuta entità. Particolarmente significativa è invece la presenza di numerosi servizi di carattere sportivo. Un complesso sportivo si trova addirittura all'interno dell'ambito analizzato, è composto da un campo da calcio, tenni e pista di atletica, dedicati al personale delle ferrovie. Altri servizi sono invece collocati nell'urbanizzato a nord per poi concludersi con l'ingombrante presenza del campo da polo situato nella Piazza d'Armi.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO

PERCEZIONE

Come ogni scalo, il sito in oggetto è delimitato da alti muri ciechi in cemento che ne impediscono la vista e l'accesso. La rigogliosa vegetazione in più tratti maschera la presenza del muro, tingendolo con il suo verde manto. Nella parte sud il limite murario è sottolineato dalla presenza del letto del Naviglio Grande che scorre ai piedi del muro, e limita ancora di più la vista e percezione dell'area. Visto da nord la presenza dello scalo appare più mascherata, dalla presenza di edifici sorti a ridosso del milite dell'area, i quali hanno costituito il nuovo fronte stradale di via Gonin.

DEGRADO E INSIUREZZA DELL'INTORNO

Non si hanno testimonianze o scritti relativi a situazioni d'insicurezza derivanti dalla presenza dello scalo ferroviario. Appare tuttavia evidente, che un materiale urbano dismesso di così grossa consistenza, possa influire in modo negativo sui valori immobiliari dell'intorno.

L'AREA VISTA DALL'INTERNO

PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE

Il processo di rinaturalizzazione che negli anni ha progressivamente accompagnato la dismissione di manifesta in modo accentuato. Le concentrazioni arboree sono più concentrate nella zona a sud ovest del sito, nell'intorno del terminal passeggeri incompiuto. Ad eccezione dei binari ancor attivi, la restante parte dell'area è attualmente inutilizzata e rivestita da un manto di essenze arboree e arbustive costante.

LIVELLO D'INQUINAMENTO

Le argomentazioni contenute dell'Accordo di Programma siglato nel mese di settembre 2015, parlano degli **scali** come terreno **il cui suolo è potenzialmente inquinato in relazione al tipo di attività che le caratterizza o che le ha caratterizzate in passato**. Non si è quindi in possesso di dati analitici certi, relativi a questa possibile problematica.

PRESENZA MANUFATTI

Nel 1987 il lembo di terra più a sud dello scalo è stato espropriato per pubblica

utilità, a favore dell'Ente Ferrovie dello Stato Spa, la cui intenzione era quella di realizzarvi un **nuovo Terminal per il servizio autocucette a supporto della stazione**. L'edificio non è **mai stato terminato** e lo scheletro della struttura portante, unico elemento ancora presente oggi, risulta **abbandonato da oltre vent'anni**. Il manufatto, la cui realizzazione si è fermata nel 1987 porta la firma di due importanti architetti quali **Aldo Rossi e Gianni Braghieri**. La struttura è prospiciente il Naviglio Grande e quasi al confine con il comune di Corsico. Lo scheletro dell'immobile non presenta vincoli di tutela, pertanto un riprogetto dell'area può farsi carico della sua completa demolizione. Tuttavia nel 2008 presso la XI Mostra Internazionale di Architettura, **La Biennale di Venezia**, lo studio Albori di Milano ha esposto un progetto sullo scheletro dell'edificio. Il progetto porta il titolo di **"Ecomostro Addomesticato: Milano San Cristoforo uno scheletro edilizio abbandonato diventa casa"**, la proposta utilizza lo "scarto" edilizio come supporto ad un aggregato di abitazioni di varia natura che al suo interno trovano posto. Si pensa inoltre d'insediarvi un asilo, un laboratorio, un bar trattoria, un ostello, un punto vendita e riparazione di biciclette. Il progetto per i materiali e per i sistemi costruttivi che mette in campo si rifà ai principi della sostenibilità ambientale e sociale. Lo scheletro del terminal è l'unico manufatto presente nel sito.

COSA SI E' FATTO FINO AD ORA

PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO

Le vicende di dismissione dello scalo non presentano esempi di riusi temporanei delle aree o dei manufatti.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

L'area non presenta progetti di riqualificazione adottati e mai realizzati. I passaggi burocratici che hanno interessato gli scali precedentemente esposti hanno interessato anche lo scalo San Cristoforo. Tuttavia l'Accordo di Programma contiene delle indicazioni utili a guidare un futuro assetto dell'area. La **Piazza Tirana** si prevede diventi nuovo polo d'interscambio tra i sistemi di trasporto, in questa piazza è pensa infatti di collocare il capolinea della nuova **linea metropolitana M4**. La piazza quindi rappresenterà un **interscambio nodale tra metropolitana e treno**.

Vista la particolare collocazione e conformazione allo **scalo** è confermata la vocazione a **Parco Attrezzato**. Si prevedono quindi nuovi percorsi pedonali e ciclabili che attraversano l'area verde attrezzata per la sosta o per la pratica dello sport. Previsti nuovi percorsi ciclo-pedonali che ricreino le connessioni tra due importanti quartieri oggi separati, Giambellino a nord e Barona a Sud, quest'ultimo interessato dai Navigli e dal Parco Sud. Sono inoltre previsti spazi di carattere commerciale e di servizio, seppur in misura limitato rispetto alla grandezza che il Parco dovrà assumere.

SCHEDE ATU

Il Pgt del Comune di Milano riconosce gli scali come Ambiti di trasformazione urbana, è quindi presente una scheda apposita.

SCALO FARINI

St: 468.311 mq

IN ATTESA DA:

~ 20 anni

DISMISSIONE PROGRESSIVA

PROPRIETA'

Ferrovie dello Stato



Lo scalo Farini si colloca in una zona semi centrale della città. Si presenta in posizione strategica lungo l'asse Repubblica, Garibaldi, Porta Nuova. Adiacenti allo scalo molti tessuti ex industriali hanno conosciuto un diverso scenario di riqualificazione. Alcuni esempi sono: le aree industriali della ex Alcatel a nord, hanno visto una riconversione di carattere terziario, nell'attuale Bodio Centre, mentre a sud dell'area è stato attuato un Piano Integrato d'Intervento per la realizzazione di un complesso industriale. I due esempi citati sono singoli episodi urbanistici che si inscrivono in una più ampia azione di rinnovamento del tessuto in questa parte di città.

Lo scalo si presenta come un'area molto grande ed articolata, dagli anni '70 in poi è stata soggetta, come gli altri scali, ad una progressiva riduzione delle azioni che vi si svolgevano, fino a giungere alla quasi totale dismissione attuale.

POSIZIONE RISPETTO A...

ACCESSIBILTA'

L'area è **attraversata dalla linea Milano-Varese Domodossola**. L'accessibilità dello scalo può considerarsi molto buona, infatti è presente sul perimetro nord-est la **stazione di Milano Lancetti del Passante ferroviario**. Inoltre la stazione della metropolitana Garibaldi, con relativa stazione ferrovia si trovano a breve distanza dallo scalo ferroviario. E' prevista inoltre l'apertura di una nuova stazione della **metropolitana M5, Cinisio**, i cui accessi si collocano di fronte all'ingresso del Cimitero Monumentale e di conseguenza molto in prossimità dello scalo in oggetto. Lungo il perimetro dello scalo si trovano inoltre fermate delle **linee circolari 90, 91 e 92 del trasporto pubblico**.

SISTEMI AMBIENTALI

Lo scalo Farini si colloca in una **zona semi centrale della città**, completamente circondato dal tessuto milanese di carattere misto: produttivo, residenziale, terziario, artigianale. **Non si presenta in prossimità di nessuna area verde**, ad eccezione di qualche elemento di modesta entità. La vastità dell'area, e le previsioni a verde previste su di essa la fanno identificare come probabile nuovo polo verde del settore nord-ovest, attualmente sprovvisto di sistemi ambientali.

SERVIZI

Lo scalo, **collocandosi** in posizione centrale, si trova a dialogare **in modo eccellente con i sistemi di servizi analizzati in** questa sede. Sono presenti in quantità considerevole elementi appartenenti alle tre categorie. In particolare, l'area si mostra circondata da alte concentrazioni di servizi commerciali, e scolastici. Questi ultimi si manifestano con elementi appartenenti a tutti i livelli dell'istruzione, dal più basso fino al livello universitario. Non manca nemmeno la prossimità da un importante servizio sanitario rappresentato da.

Va inoltre evidenziata l'adiacenza tra l'area e il Cimitero Monumentale, costruito nel 1866 appena fuori dai Bastioni di Porta Volta e a ridosso della linea ferroviaria. Progettato in stile eclettico da Maciachini, presenta al suo interno monumenti funebri realizzati da famosi artisti quali: Meraldo Rosso, Luca Beltrami, Leonardo Bistolfi, Arnaldo Pomodoro. Altro manufatto d'interesse

storico, artistico, architettonico è rappresentato dalla presenza lungo il perimetro dell'area dalla Villa Simonetta, dimora patrizia rinascimentale suburbana edificata a fine XV secolo.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO

PERCEZIONE

Dall'esterno lo scalo si presenta delimitato da lunghi chilometri di **alto muro che ne limitano la percezione e la vista interna**. Il limite attraversa tessuti urbani di diversa natura, che in alcuni tratti sorgono immediatamente a ridosso dello scalo, rappresentando a loro volta il limite tra questo e l'urbanizzato interno. A differenza delle aree dismesse fino ad ora descritte, il carattere attuale dell'area può essere osservato anche dall'interno, infatti la linea ferroviaria ancora attiva, che solca il sito permette l'osservazione diretta dell'area.

DEGRADO E INSIUREZZA DELL'INTORNO

Non si hanno testimonianze o scritti relativi a situazioni d'insicurezza derivanti dalla presenza dello scalo ferroviario. Appare tuttavia evidente, che un materiale urbano di così grossa dimensione, collocato in un tessuto consolidato della città, possa influire in modo negativo sui valori immobiliari dell'intorno.

L'AREA VISTA DALL'INTERNO

PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE

Il processo di rinaturalizzazione appare piuttosto avanzato, nelle zone occupate da binari dismessi, o dai manufatti in disuso demoliti. La vegetazione composta da piante pioniere cresce rigogliosa in queste parti dello scalo. E' composta principalmente da essenze arboree arbustive, ma non mancano episodi che riscontrano la presenza di veri e propri alberi.

LIVELLO D'INQUINAMENTO

Le argomentazioni contenute dell'Accordo di Programma siglato nel mese di settembre 2015, parlano degli scali come terreno il cui **suolo è potenzialmente inquinato in relazione al tipo di attività che le caratterizza o che le ha caratterizzate in passato**. Prima della dismissione, sulle aree venivano svolte attività di manutenzione e logistica con la presenza di cumuli di carbone, o cumuli di materiale in attesa di essere diversamente localizzato. Non si è però in possesso di dati analitici certi, relativi a questa possibile problematica.

PRESENZA MANUFATTI

Nello scalo Farini è presente **l'edificio della Dogana di Via Valtellina**, il quale vanta la presenza di un vincolo di interesse storico e artistico ai sensi dell'art 10 del D.Lgs 22/2004. Si tratta di un "pregevole edificio risalente ai primi decenni del secolo XX, dalle spiccate eclettiche, che presenta il corpo principale arretrato rispetto al fronte stradale e alle due ali laterali". E' presente anche **l'immobile delle Poste** dismesso in Piazzale Lugano, storicamente appartenen-

te allo scalo, si prevede il suo mantenimento. Sono inoltre presenti le officine ferroviarie denominate "Squadra Rialzo" su via dell'Aprica, attualmente ancora attive, per le quali è previsto il ricollocamento fuori dal sito.

COSA SI E' FATTO FINO AD ORA

PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO

Le vicende di dismissione dello scalo non presentano esempi di riusi temporanei delle aree o dei manufatti.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

Non si riscontra la presenza di progetti di riqualificazione per l'area in oggetto. Le complessità burocratiche per la gestione delle aree, in progressiva dismissione hanno sempre bloccato il processo, non portando alla stesura di masterplan progettuali.

Nei due accordi di programma che negli anni si sono succeduti, emergono però degli indirizzi progettuali volti ad indicare i punti fissi da tenere presenti nella fase progettuale, di seguito verranno sommariamente citati.

Vista la collocazione, e dimensione dello scalo, il riprogetto di quest'area deve poter rispondere a problematiche sia alla scala locale sia alla scala urbana. Il progetto deve instaurare relazioni con il tessuto consolidato dell'intorno, ristabilendo continuità funzionale e tipologica delle parti che separa. L'Accordo di Programma prevede anche un assetto viabilistico volto a saldare i quartieri fino ad oggi separati dalla linea ferroviaria. Si prevede poi l'insediamento di un mix funzionale comprendente residenza, terziario, commercio, qualificato ed arricchito da funzioni d'interesse generale connesse alla presenza nell'intorno di poli universitari e di ricerca. Si prevede inoltre la creazione di un nuovo parco a livello cittadino, futuro spazio pubblico del settore nord-ovest, attraversato da connessioni pedonali e ciclabili. Si punta inoltre a ristabilire le connessioni viabilistiche attualmente interrotte dalla presenza dello scalo dismesso. Dovranno poi esserci interventi di mitigazione, protezione dal rumore nei confronti della linea ferroviaria che continuerà ad attraversare l'area. Dai documenti emerge la necessità di mitigare la presenza delle linee ferroviarie nei confronti dell'intorno. Si parla di mitigazioni acustiche o parziali chiusure dei binari, di riflessioni sulla collocazione degli edifici residenziali, e delle bucature più prossime alle linee ferroviarie.

SCHEDE ATU

Il Pgt del Comune di Milano riconosce gli scali come Ambiti di trasformazione urbana, è quindi presente una scheda apposita.

SCALO PORTA ROMANA

St: 187.226 mq

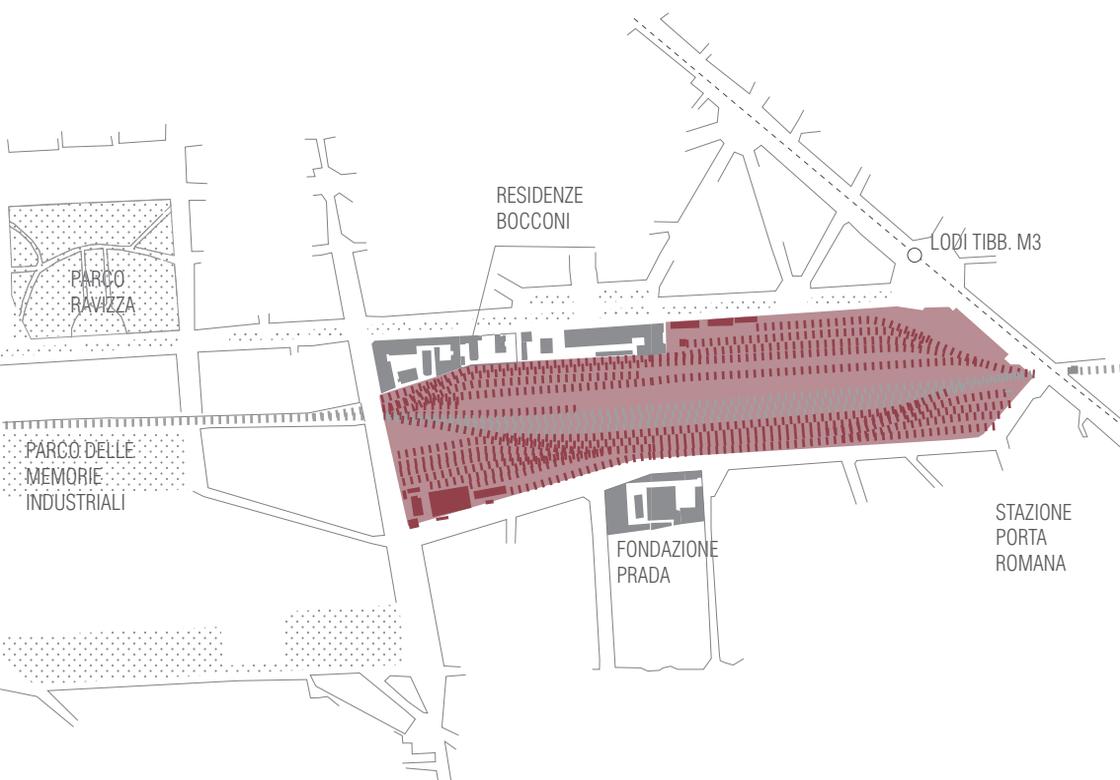
IN ATTESA DA:

~ 20 anni

DISMISSIONE PROGRESSIVA

PROPRIETA'

Ferrovie dello Stato



Lo scalo si colloca lungo la cintura ferroviaria sud della città, e si sviluppa in direzione longitudinale est-ovest. È costeggiato a nord e sud da due direttrici stradali, mentre i “lati corti” dell’ambito sono delimitati da due cavalcavia che permettono il superamento della barriera ferroviaria. Le origini e la conformazione dello scalo di Porta Romana risalgono ai tracciamenti eseguiti da Cesare Beruto per il piano del 1884, il quale intendeva regolare ed orientare le espansioni della città ottocentesca. Si sottolinea che il disegno dello scalo non ha subito modificazioni o rimaneggiamenti successivi, rimanendo invariato rispetto al disegno berutiano. La presenza dello scalo ha influenzato la morfologia del costruito a nord e sud dello stesso. A nord gli isolati hanno fattezze più contenute e si rifanno ai caratteri della città tardo ottocentesca e novecentesca, mentre a sud gli isolati di dimensioni maggiori contengono un tessuto industriale artigianale, più misto e frammentato.

A seguito delle modificazioni di organizzazione del mercato del lavoro, del sistema di trasporto, delle merci e dei passeggeri, le grandi aree degli scali hanno progressivamente ridotto la loro funzione. **Dagli anni '70 in poi si è così assistito ad una progressiva liberazione delle aree degli scali merci.** Lo scalo di Porta Romana ha subito un processo simile, rientrando così nelle aree definite dismesse.

POSIZIONE RISPETTO A...

ACCESSIBILITA'

Come la maggior parte degli scali ferroviari, l’area presenta molte positive condizioni di accessibilità mediante trasporto pubblico su ferro. Immediatamente a ridosso dell’area, nella parte est prospiciente su **Piazzale Lodi** vi è la presenza della fermata della linea metropolitana **M3, Lodi Tibb**, e la presenza della **stazione ferroviaria di Porta Romana**. L’interscambio metropolitana/treno assicura un alto livello di raggiungibilità dell’area.

SISTEMI AMBIENTALI

Lo scalo di Porta Romana è separato dal sottostante Parco Agricolo Sud Milano, da una consistente fascia urbanizzata che ne determina la distanza e separatezza. L’unico elemento verde di una certa entità collocato nell’intorno è rappresentato dal Parco Ravizza, situato a ovest lungo il tracciato ferroviario. Il Parco Ravizza può subire un processo di potenziamento e valorizzazione se le azioni avvengono in dialogo con la futura area verde in progetto nell’area dello scalo.

SERVIZI

Lo scalo si localizza in un contesto che ha progressivamente lasciato la funzione artigianale produttiva a favore di un commercio di dettaglio, di funzioni terziarie amministrative e di situazioni residenziali. Nell’intorno vi sono tutti i servizi scolastici di base, collocati prevalentemente nella parte nord, accanto alla zona del Parco Ravizza. Particolare importanza va attribuita alla presenza nell’intorno dell’**Università Commerciale Luigi Bocconi** il cui complesso uni-

versitario si è nel 2008 ingrandito, secondo il progetto dello studio irlandese Grafton Architects. Poco distante si colloca un'altra funzione d'eccellenza, l'università IULM, il cui bacino di attrazione è ben oltre i confini metropolitani. Il forte legame tra l'università e lo scalo si è nell'ultimo anno rafforzato, grazie alla realizzazione delle nuove residenze per gli studenti della Bocconi proprio lungo il perimetro dell'area dello scalo. La parte nord nell'area presenta una buona concentrazione di servizi di carattere commerciale, mentre un grosso polo attrattore è stato recentemente realizzato con il progetto **PRU ex Om, Pompeo Leoni**. Più distanti sono invece i servizi di carattere sanitario. Va inoltre sottolineata la recentissima presenza del nuovo polo museale, **Fondazione Prada**, a ridosso della parte sud del sito, che per la funzione che svolge funge da servizio attrattore.

L'AREA VISTA DALL'ESTERNO

PERCEZIONE

L'area si presenta delimitata da **alte mura in cemento** che ne delimitano il confine e impediscono la vista dell'area. I segni del tempo e l'avanzare del processo di rinaturalizzazione sono immediatamente visibili. In vari tratti la vegetazione avvolge il muro rendendosi visibile sul marciapiede esterno. Non tutto il perimetro è percorribile, in svariati tratti sono sorti dei corpi di fabbrica a ridosso del perimetro stesso dello scalo ferroviario. Per osservare l'area è necessario spingersi a cavallo di uno dei due cavalcavia posti a est e a ovest, che permettono l'osservazione da un punto di vista più elevato rispetto alla quota del suolo. Percepito dall'esterno, lo scalo si presenta come un'enclave che crea una cesura nel tessuto della città, una grande isola, accessibile solamente a bordo di un convoglio ferroviario che la attraversa. E' infatti solamente a bordo di un treno che si può osservare lo scalo più di vicino.

DEGRADO E INSIUREZZA DELL'INTORNO

Non si hanno testimonianze o scritti relativi a situazioni d'insicurezza derivanti dalla presenza dello scalo ferroviario. Appare tuttavia evidente, che un materiale urbano di così grossa dimensione, collocato in un tessuto consolidato della città, e versante in un così avanzato livello di degrado, possa influire in modo negativo sui valori immobiliari dell'intorno.

L'AREA VISTA DALL'INTERNO

PROCESSO DI RINATURALIZZAZIONE

Il **processo di rinaturalizzazione** si presenta **piuttosto avanzato**, coinvolge la parte sud soprattutto, in coincidenza con i molti binari "morti" presenti nell'area. In alcuni punti la vegetazione si presenta fitta e costante, ricopre il suolo con i suoi arbusti, che a prima vista raggiungono il metro di altezza. In altre zone, più vicine ai binari ancora attivi, la vegetazione è più rada e lascia intravedere la presenza dei binari al suolo. E' chiaro che le specie pioniere hanno fatto il loro avvento nell'area da parecchi anni. Anche i fabbricati dello scalo, in alcuni punti sono stati preda della vegetazione rigogliosa che cresce incontrastata.

LIVELLO D'INQUINAMENTO

Le argomentazioni contenute dell'Accordo di Programma siglato nel mese di settembre 2015, parlano degli scali come terreno il cui **suolo è potenzialmente inquinato in relazione al tipo di attività che lo caratterizza o che lo ha caratterizzato in passato**. Non si è quindi in possesso di dati analitici certi, relativi a questa possibile problematica.

PRESENZA MANUFATTI

Nel sito sono presenti **manufatti**, che un tempo servivano da **deposito materiali e convoglio delle ferrovie**. Gli edifici che non hanno subito la demolizione, si collocano principalmente nella parte sud ovest del sito. Versano in uno stato di manutenzione non ottimale, soprattutto per quanto riguarda lo stato delle coperture. Le facciate esterne sembrano però perlopiù integre, ma spesso ricoperte di materiale vegetale fino alla sommità. Appare evidente che quando lo scalo era attivo e funzionante i manufatti presenti erano in quantità superiore, ora infatti si possono osservare cumuli di macerie originatosi dalla demolizione, di questi manufatti.

COSA SI E' FATTO FINO AD ORA

PROGETTI DI RIUSO TEMPORANEO

Le vicende di dismissione dello scalo non presentano esempi di riusi temporanei delle aree o dei manufatti.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE

Non sono mai stati redatti progetti di riqualificazione per l'area in oggetto, tuttavia mediante la **presenza delle schede ATU**, e la sottoscrizione di due Accordi di Programma, sono state dettate alcune linee guida d'indirizzo progettuale.

Si prevede la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria, all'interno dell'area, la quale deve poter stabilire molteplici relazioni con l'intorno e in particolare con Piazzale Lodi. La stazione dovrà essere accompagnata da funzioni terziario e commerciali, e dovrà essere un punto d'interscambio tra i vari sistemi di mobilità (metropolitana, treno, autobus).

Il nuovo disegno dell'area dovrà anche pensare ad nuovo assetto urbanistico capace di determinare relazioni dirette con i quartieri posti a nord e a sud dell'area. Si potranno insediare funzioni d'interesse generate dalla presenza dell'università Bocconi, legate alla ricerca e alla residenza. Nell'area dovrà essere garantita la continuità della rete ciclopedonale, sia esistente che in progetto. Si prevede inoltre la realizzazione di un grande parco urbano dal carattere compatto, che dialoghi con le preesistenze e con le nuove volumetrie edificatorie in progetto nel sito. Saranno inoltre necessarie opere di mitigazione al tratto ferroviario che continuerà ad attraversare l'area, per assicurare il servizio passeggeri.

SCHEDE ATU

Il Pgt del Comune di Milano riconosce gli scali come Ambiti di trasformazione urbana, è quindi presente una scheda apposita.

2.3.3 LA MESSA A SISTEMA DELLE AREE

Sulla base di quanto analizzato nelle pagine precedenti, le nove aree di grande estensione, **presentano dei tratti ricorrenti**, nello stato dei luoghi, nelle storie che le caratterizzano, e negli episodi che interessano l'intorno in cui giacciono. Per quando riguarda invece la localizzazione, rispetto ai sistemi ambientali, all'accessibilità, e al sistema dei servizi attrattori, le aree raramente si trovano ad avere caratteristiche comuni.

Rispetto al **sistema dell'accessibilità, importante punto d'osservazione** per determinare le probabilità di riscatto delle aree, gli scali ferroviari, attraversati dalle linee ferroviarie che si collocano al primo posto per posizione favorevole. In posizione mediamente buona si collocano invece l'ex Innocenti, in prossimità della stazione del Passante ferroviario, la Piazza d'Armi di Baggio, distante 500 metri dalla fermata della metropolitana, e l'area dei Gasometri della Bovisa vicina a due stazioni ferroviarie. L'area dell'ex Montedison, è invece posizionata favorevolmente rispetto allo svincolo della Tangenziale Est, ma lontana dal sistema del trasporto pubblico.

Se le aree vengono lette, in relazione ai possibili legami, e alle possibili relazioni che le stesse possono instaurare con i **sistemi ambientali milanesi**, quattro sono le aree che si distinguono, per la prossimità a questi: la Piazza d'Armi di Baggio, l'Ex Innocenti a Lambrate, l'Ex discarica a Porto di Mare, e lo scalo San Cristoforo. Nell'ordine, queste si trovano in prossimità del Parco delle Cave di Baggio, del sistema verde lungo il corso del fiume Lambro, e del Parco Agricolo Sud Milano. La prossimità a risorse verdi, unita ad una vicinanza ad una fermata del trasporto pubblico, rappresenta una condizione favorevole, che può determinare la scelta di rilancio di un'area rispetto ad un'altra.

La scelta delle aree, alla luce della geografia della consistente diffusione del fenomeno della dismissione nell'odierno, appare come un elemento importantissimo **E' infatti chiaro, che nell'oggi, non tutte le aree potranno conoscere, nell'immediato il termine della lunga fase di "attesa", e quindi la rimessa in circolo.**

La stessa logica, vale per la prossimità o meno, ai **servizi attrattori milanesi**. Di fronte ad una collocazione perlopiù ottimale, sono l'area a Porto di Mare, e l'area dell'ex Montedison, le due che emergono per scarsità di servizio, o per segregazione accentuata dalla presenza di arterie stradali, che fungono da cesure.

Osservando più nel dettaglio, le caratteristiche delle aree, come si presentano, nell'oggi, quindi dopo un pluriennale stato di dismissione, si evidenziano alcuni tratti e caratteristiche comuni, ad esempio, l'avanzato **livello di rinaturalizzazione**, che si fa più intenso, maggiore e il numero di anni passato dalla dismissione. Anche l'inaccessibilità delle aree, **i limiti** tra queste e il resto dell'urbanizzato, **sono un elemento comune**. Come si è visto nelle schede precedenti, i limiti si materializzano con alti elementi di recinzione, o muri ciechi in cemento nella maggior parte dei casi. Le recinzioni, oltre a costituire un

limite, rappresentano anche una barriera, che spesso impedisce di percepire cosa accade all'interno nell'area. Per quanto riguarda il processo di rinaturalizzazione, l'area dei Gasometri della Bovisa, appare come la più compromessa. L'elevata chiusura e segregazione ha determinato la nascita di un vero e proprio nuovo bosco, cresciuto tra i manufatti delle fabbriche dismesse. Lo stato di compromissione dell'area, dato dall'ingente rinaturalizzazione, sommato al consistente **livello d'inquinamento** fa riflettere sul futuro di quest'area. Appare infatti evidente, la necessaria messa in campo d'ingenti somme di denaro, per la bonifica e per la riapertura del sito. Come appena accennato il livello d'inquinamento dei suoli, rappresenta un ostacolo, spesso insormontabile, per la riapertura delle aree. Questo, mina la messa in campo di strategie di riqualificazione immobiliare, classiche, quali il "progetto urbano" ma anche strategie che iniziano con la messa in campo di un progetto del suolo.

Analizzare **lo stato dei luoghi**, dell'area può essere letto come utile mezzo per determinare **le chance di riscatto delle aree**. Infatti in un'ipotesi di valorizzazione dell'area che non si leghi al progetto urbano, lo stato dei luoghi è un fondamentale punto di partenza. Ad esempio risulta molto importante, oltre che significativo, sapere che sul suolo della Piazza d'Armi di Baggio, vi è la presenza di molte palazzine dismesse, ma in buone condizioni manutentive, oppure che vi è la presenza di un campo da polo che assicura una manutenzione minima dell'area. Se invece si pensa all'area dell'ex Montedison, appare positiva la mancanza di una florida vegetazione spontanea, perché permette la messa in campo di strategie, senza interventi preliminari. Tuttavia, l'area in oggetto appare negativa se letta in relazione allo stato d'inquinamento dei suoli, che necessariamente richiedono interventi di bonifica.

Se si osservano i suoli dal punto di vista delle **storie** che sulle aree si sono succedute dalla dismissione ad oggi, anche in questo caso appaio elementi ricorrenti. Si parla perlopiù di racconti di insuccessi, di **masterplan unitari** che però nella maggior parte dei casi sono rimasti sulla carta, oppure hanno originato solo realizzazioni parziali. E' il caso dell'area dell'ex Montedison, oppure della ex Innocenti, o ancora l'area di Gasometri di Bovisa. I siti degli scali ferroviari, e l'area della Piazza d'Armi, in legame con i loro proprietari, rispettivamente Ferrovie Fs, e Ministero della Difesa, nonostante la lunga dismissione, non presentano nemmeno l'approvazione di progetti, non realizzati.

Osservando le aree analizzate, il loro pluriennale stato di dismissione, e riflettendo su quanto detto nel capitolo uno, appare evidente **che non tutte le aree potranno conoscere una riqualificazione di tipo immobiliare, che rifà alla casistica del "progetto urbano"**. Non è da escludere che questo scenario abbia luogo su alcune di queste aree, probabilmente sul sito delle aree che già nell'oggi si presentano con caratteristiche, e localizzazione positiva. Le aree più sfortunate, probabilmente proseguiranno, nel processo rinaturalizzazione e obsolescenza, finché non si prospetteranno scenari migliori. Molte aree hanno, e continueranno ad **avere difficoltà ad essere rimesse in circolo**, in primo luogo a causa della **grande estensione superficiale**, ma anche in relazione allo **stato dei luoghi**, al **livello di compromissione**, o motivati dalla **mancanza di una domanda, e di soggetti interessati** a modificare lo stato dei luoghi. Anche

la progressiva **diffusione del fenomeno**, della dismissione, dell'aumento del numero dei materiali coinvolti, rappresenta un ostacolo alla rimessa in circolo delle aree. Inoltre la situazione di crisi economica e immobiliare, **rappresenta un'ulteriore ostacolo, che mette alla prova le normali azioni di riuso delle aree. Inoltre la situazione di crisi economica e immobiliare, rappresenta un'ulteriore ostacolo, che mette alla prova le normali azioni di riuso delle aree.**

L'elaborato di tesi in oggetto, alla luce di queste riflessioni, osservando **il progressivo aumento del tempo di attesa**, vuole mettere in campo, ove possibile **delle strategie di valorizzazione che portino alla riapertura dell'area che si discostino da quello che è il progetto urbano. Si tratta di strategie, che si discostano dal processo di valorizzazione immobiliare, e dalla pratica del progetto urbano, come intervento unitario, che ridisegna una parte di città.**

Alla luce delle letture fatte sulle nove aree, sull'osservazione dello stato de luoghi, delle storie delle aree, delle posizioni delle stesse, si è scelto di mettere in campo la sperimentazione sul sito della **Piazza d'Armi di Baggio**. La Piazza d'Armi, è oggi un'area dismessa in "attesa" di riqualificazione. Presenta un avanzato grado di rinaturalizzazione, è chiusa al pubblico e completamente inaccessibile, nell'area vi sono immobili dismessi e un campo da polo, come pratica temporanea di riuso del suolo. Il sito si colloca in posizione di accessibilità buona, ad una distanza di 500 metri dalla più vicina fermata della metropolitana Inganni sulla M1. La collocazione è altrettanto buona rispetto ai sistemi ambientali: il Parco delle Cave si colloca a poca distanza da essa. Come meglio verrà esplicitato nel capitolo seguente, l'area della Piazza d'Armi di Baggio, sarà oggetto di una sperimentazione progettuale che determinerà la sua rimessa in circolo, a partire da un progetto di suolo.

capitolo3
SPERIMENTAZIONI
PROGETTUALI SU UNO
"SPAZIO IN ATTESA"

3.1 LA PIAZZA D'ARMI DI MILANO

Il sito della Piazza d'Armi di Baggio si colloca nel quadrante ovest della città di Milano, in prossimità dell'area verde del Parco delle Cave. L'area si estende su **una superficie di 416.150 mq**. Si tratta di un'area militare, originariamente progettata per consentire lo svolgimento di manifestazioni militari ed esercitazioni con mezzi cingolati. Il sito è parte di un complesso militare di cui fanno parte il limitrofo Ospedale Militare, e l'adiacente Caserma Santa Barbara, ancora attiva e funzionante al novembre 2015. **La dismissione** ufficiale dell'area **risale al 1999**, con la riforma del servizio militare obbligatorio, che determinò la drastica riduzione delle unità militari, tuttavia l'effettivo inutilizzo dell'area risale probabilmente agli anni precedenti. La più forte testimonianza della lontana dismissione è data dal massiccio progredire del **processo di rinaturalizzazione**, il quale **agisce incontrastato dal momento della dismissione**. Ad eccezione della zona occupata dagli orti e della zona adibita a campo da polo, il resto dell'area vanta di una florida vegetazione spontanea. La maggior parte del sito può definirsi parte di quel che viene definito **"terzo paesaggio"**¹ da Giles Clément. Le specie arboree riscontrate sono principalmente l'ailanto e la robinia pseudoacacia, ovvero specie pioniere, spontaneamente sorte sul sito.

Nella parte sud-ovest dell'area vi è la presenza del **complesso dei Magazzini di Baggio**, un raggruppamento di manufatti la cui costruzione risale ai primi anni '30. L'elemento principale del complesso è rappresentato dalla **Palazzina di Comando dei Magazzini di Baggio, dichiarato nel 2009 bene d'interesse storico artistico** ai sensi dell'art 10 del D. Lgs 22 gennaio 2004. L'edificio ha una planimetria a C, due piani fuori terra, sul prospetto principale presenta delle bucatore regolari; sulle ali al primo piano in corrispondenza della parte adibita ad uffici vi è un balcone che si trasforma in tettoia e ripara le scale d'ingresso al piano rialzato. La teoria di finestrate del fronte prospiciente via Della Rovere si caratterizza per l'uso di cornici in pietra al primo ed al secondo livello, oltre che per un portale monumentale disposto in posizione centrale come elemento cardine della composizione simmetrica della facciata principale. L'attacco a terra avviene attraverso una zoccolatura in pietra su cui si aprono una serie di finestre di piccole dimensioni, allineate alle bucatore dei piani superiori utilizzate per far prendere luce ai locali del piano seminterrato. Tali elementi architettonici coevi al periodo di costruzione del manufatto e ben conservati concorrono a determinare l'interesse culturale dell'edificio. Gli altri

fabbricati del complesso sono gli ex magazzini, manufatti con struttura portante in cemento armato, coronamento a doppia falda, attualmente dismessi, ma in ottimo stato manutentivo. Gli edifici prospicienti via della Rovere sono costituiti da un unico volume fuori terra, idonei al ricovero dei mezzi militari, mentre i manufatti prospicienti via Olivieri, sono costituiti da palazzine con dei piani fuori terra. Quest'ultimi, sebbene non vincolati, presentano modeste qualità di prospetto, con decorazioni geometriche in cemento che richiamano l'architettura della limitrofa caserma Santa Barbara. In figura 31 si possono osservare delle fotografie dei manufatti.



Fig.31

Nella fascia a ovest dei magazzini vi è la presenza di un **campo da polo**, ovvero un'ampia distesa verde a prato, la cui manutenzione è assicurata dall'**Associazione Milano Polo Club**. Nell'area della Piazza d'Armi, si svolgono, circa tre volte l'anno manifestazioni sportive che richiamano nel sito un folto gruppo di appassionati e numerosi sponsor a sostegno dell'evento sportivo. L'Associazione non vanta la presenza di strutture fisse, ma basa le sue attività su una tensostruttura provvisoria, montata a bordo del campo da gioco. Il gioco del polo sull'area della Piazza d'Armi rappresenta un'attività temporanea di riuso del sito. In fig. 32 è visibile il sito e la struttura provvisoria.

Nella parte a sud del campo da polo vi è la seconda attività di carattere sportivo. L'associazione **U.S. Visconti** cura la presenza del Campo Sportivo Visconti, costituito da **due campi da calcio** di diverse pezzature. Se lette nel loro insieme, l'area del campo da polo e l'area del campo da calcio, costituiscono una fascia trasversale di carattere sportivo.



Fig.32

L'angolo nord-est dell'area è invece caratterizzato dalla presenza di una grossa area occupata da **orti spontanei**. L'associazione di quartiere "Le giardiniere", riporta delle testimonianze a proposito della storia degli orti. Gli orti sono di carattere spontaneo, e si sono sviluppati nel corso degli anni. Gli appezzamenti di terreno sono stati tramandati di generazione in generazione, fino ai giorni nostri. La conformazione degli orti non segue una logica di sviluppo precisa, è stata infatti costruita, in un arco di tempo molto lungo. Le strutture degli orti

sono di carattere temporaneo, e sono costituite da recinzioni piccole rimesse per ospitare gli attrezzi. Le testimonianze raccontano di un intenso lavoro di organizzazione, mediante cisterne per l'irrigazione degli orti, manca infatti il collegamento al pubblico acquedotto. L'area degli orti è inoltre caratterizzata dalla presenza di numerose piante da frutto, i cui frutti, rappresentano una risorsa per l'Apicoltore presente, unico apicoltore in area urbana.

Negli ultimi anni, però l'area degli orti si è fatta più problematica, si sono verificate situazioni di occupazioni abusive, con successivi sgomberi, che hanno determinato nel gennaio 2015 l'emanazione di un'ordinanza di divieto di accesso alla zona. Sulla stampa milanese vi sono articoli (Fig.34) e testimonianze di ortisti intenzionati a riappropriarsi del terreno per tanto tempo coltivato e curato. Gli orti rappresentano quindi una risorsa e un valore aggiunto per l'area. Di seguito vengono riportati gli stralci di giornale riportanti le testimonianze prima accennate. In Fig.33 è invece riportata la planimetria dello stato di fatto dell'area degli orti, con il complesso dedalo di vie tortuose che permette l'accesso ai vari appezzamenti di terreno.



Fig.33

2 settembre 2015

il Giorno MILANO

“Io, da cinquant’anni unico apicoltore urbano adesso rischio lo sfratto”

Via Domoks, sos del proprietario di 150 alveari

Luca Salvi

6 luglio 2009

il Giornale.it

“pensionati in guerra con l’esercito per l’orto”

Sfratto a San Siro. In via Tosi una striscia di sei attari contesa tra demanio militare e 35 anziani che la coltivano da sempre. C’è un ordine di sgombero per il Giudice sono abusivi, ma gli “otisti” non hanno intenzione di andarsene.

Marco Giudici

Fig.34

La parte restante dell'area è costituita da un'ampia area verde, spontaneamente rinaturalizzata, solcata a semplici percorsi in terra battuta e ghiaia. Qui vi è la presenza di vegetazione spontanea di tipo arbustivo, e di piante. Nei confronti dell'intorno, il sito si presenta completamente inaccessibile, una recinzione perimetrale, impedisce l'accesso, e degli sporadici cartelli riportano la scritta: "area militare" divieto di accesso. Spesso, lungo il perimetro, la florida vegetazione fuoriesce, investendo parte del marciapiede limitrofo. Il carattere di enclave che la Piazza d'Armi dimostra di avere appare più evidente se letto in relazione alla cesure nei confronti dell'intorno che esso genera. L'area non è infatti attraversabile, e si è obbligati ad aggirarla, compiendo un lungo percorso nelle vie parallele.



Fig.35

3.1.1 IL CAMPO DEL PROGETTO E I SUOI CARATTERI (OPPORTUNTA' E RISORSE)

L'area si configura come un area dismessa, chiusa e inaccessibile. La sperimentazione progettuale che in questa sede si vuole mettere in campo intende perseguire la rimessa in circolo dell'area a partire da un progetto di suolo che ammetta sviluppi successivi, in tempi diversi, da parte di soggetti altrettanto diversi. Come visto nei capitoli precedenti, fino agli anni Novanta, la risposta architettonica e urbanistica perlopiù messa in campo di fronte ai grandi spazi dismessi è quella del "progetto urbano". La tesi, alla luce della nuova configurazione del fenomeno della dismissione, più esteso e accentuato, e alla luce delle considerazioni sui cambiamenti in corso nella società e nel mercato immobiliare, ritiene l'approccio tradizionale del "progetto urbano" sempre meno perseguibile.

La tesi qui sostenuta è quella della necessità di ripensare la configurazione del "progetto urbano", il contributo dei soggetti che coinvolge, i mezzi economici che chiama all'appello. Nello scenario odierno, appare spesso difficile la contemporanea presenza di tutti questi presupposti (soggetti interessati, ingenti somme economiche, progettista che segue il lungo processo di realizzazione). Quindi appare importante chiedersi: **come intervenire se mancano i presupposti per la riqualificazione delle aree? Come intervenire per mettere fine alle situazioni di degrado, svalorizzazione immobiliare e senso di insicurezza che inevitabilmente si generano nell'intorno?**

Sulla base di queste considerazioni, la sperimentazione progettuale si fonda su un iniziale progetto di suolo, al quale potranno affiancarsi in un periodo successivo **scenari volumetrici** diversi, come in seguito verrà descritto. Il progetto intende mettere in campo **strategie, attori, azioni**, perseguendo la riapertura dell'area, pur discostandosi dalla messa in campo di un "progetto urbano".

Mentre nella prima parte del paragrafo, il sito della Piazza d'Armi è stato presentato per le sue qualità e caratteristiche, ora si vuole ampliare lo sguardo al campo del progetto, ovvero **quell'intorno significativo, per potenzialità e risorse, da coinvolgere ai fini progettuali**. L'intorno del progetto e le sue caratteristiche potenziali sono di estrema importanza in questa logica d'azione. Il progetto che si vuole mettere in campo, fonda le sue radici sulle potenzialità nell'intorno, che vengono poi riflesse nelle azioni messe in campo nell'area.

IL CAMPO DEL PROGETTO

La Piazza d'Armi è raggiungibile dalla fermata della metropolitana Inganni, posta poco prima del capolinea Bisceglie della M1. La fermata è posizionata a 500 metri dall'area di progetto. Il suo livello di accessibilità può essere considerata buona, infatti la fermata della metropolitana è presente, nonostante non si collochi a ridosso della stessa.

L'area è collocata in asse con la lunga prospettiva costituita da via Inganni. Accanto alla via si affacciano molte aree e materiali urbani rilevanti per il progetto. Di seguito verranno esplicitati gli elementi importanti, insieme alle criticità che delimitano l'intorno significativo di progetto.

VIA NOVARA

In primo luogo a nord dell'area si evidenzia Via Novara, come importante arteria di scorrimento, la quale si presenta come cesura tra l'urbanizzato posto a sud, in cui si colloca la Piazza d'Armi, e l'urbanizzato più a nord, caratterizzato dal quartiere San Siro, e dallo stesso stadio da calcio. Come nelle pagine seguenti emergerà, l'intorno significativo, si colloca completamente a sud dell'arteria.

LA CITTA' PUBBLICA

Il secondo elemento rilevante, è dato dall'**alta concentrazione di quartieri e isolati appartenenti alla "città pubblica"**. Questi si collocano principalmente a sud della Piazza d'Armi, e a sud di via Novara. L'elemento più riconoscibile è il Quartiere Lorenteggio, detto "il Giambellino", a cui si affiancano il quartiere Baggio II, il quartiere Lorenteggio-Inganni, il quartiere Inganni-Ponente, il quartiere Lucca, più a nord il quartiere Sella Nuova, il quartiere Creta-Forze Armate, il quartiere Sant Bon¹. A nord dell'area, è invece riconoscibile il nuovo complesso delle residenze sociali di Via Cenni, famose per l'innovativa struttura portante in legno, mentre a nord-ovest, è presente l'edificato sociale Zoia, di recente costruzione, il quale si compone di alloggi di proprietà, alloggi a canone convenzionato e sociale.

E' importante, riconoscere l'alta concentrazione di elementi della città pubblica, i quali fanno percepire la prevalenza di un tessuto di tipo residenziale, nell'intorno del sito di progetto. I quartieri della città pubblica si susseguono in un tessuto a maglie regolari che si estende dal sito della Piazza d'Armi fino alla linea ferroviaria che fa sosta nella stazione di San Cristoforo.

I SERVIZI RILEVANTI

Accanto agli elementi della città pubblica vi sono numerose elementi di appartenenti al sistema dei servizi. In primo luogo, emerge l'**Ospedale San Carlo Borromeo**, nella parte nord dell'area. L'ospedale e la chiesa San Carlo Borromeo – progettati da Giò Ponti negli anni Sessanta – costituiscono un punto nodale per la strategia di progetto, se letti in associazione all'ampio giardino che li perimetra. Nell'intorno della Piazza d'Armi, non mancano la presenza di servizi di carattere commerciale e servizi legati all'istruzione. Il più degno di nota è l'**Istituto d'istruzione Superiore "Curie-Straffa"** collocato tra l'urbanizzato milanese il verde del Parco delle Cave, a nord-ovest dell'area di progetto. Altre emergenze architettoniche, sono date dalla presenza di due depositi dell'Atm, posti a poca distanza dal sito della Piazza d'Armi.

SPAZI VERDI

Accanto ai quartieri della città pubblica, è importante notare la presenza di una consistente qualità di **spazi pubblici, verdi e fruibili**. Ogni spazio presenta un carattere diverso, tuttavia è importante notare la mescolanza e l'alternanza di isolati verdi e isolati più duri, marcati dalla presenza dell'edificato. Gli spazi verdi si configurano come **spazi porosi e fruibili, attraversabili con percorsi, e punti di sosta**. Tuttavia accanto ai piccoli spazi verdi, è di fondamentale importanza la presenza del **Parco delle Cave**, che ha una superficie di 133 ha. Il

1 F.INFUSSI, Dal recinto al territorio, Torino, 2011, p. 288;

Parco è importante per l'estrema vicinanza all'area della Piazza d'Armi, e per le relazioni che con essa può instaurare. L'area verde del Parco delle Cave è caratterizzata dalla presenza di quattro laghetti artificiali, da percorsi ciclabili e pedonali, da aree di scosta e di svago, da aree verdi a prato, in adiacenza ad aree boschive, e dalla presenza di orti urbani, altamente curati fino ad assumere le sembianze di giardini.

L'area del Parco va letta non solo come presenza fisica, ma anche come **testimonianza di un processo di riqualificazione** che mediante il coinvolgimento di più attori ha portato un'area degradata ad assumere le sembianze attuali. Il Parco originariamente, negli anni '20, era una cava di sabbia e ghiaia, ed è infatti dagli imponenti sbancamenti di terreno che si sono originati quelli che attualmente sono gli elementi più caratterizzanti del parco, ovvero i quattro piccoli laghi. Tuttavia il processo che ha portato alla formazione del Parco come lo si conosce oggi, è stato lungo e tortuoso. A seguito della cessazione delle attività estrattive negli anni '80 l'area fu interessata da un processo di degrado e obsolescenza che ha suscitato l'attenzione di associazioni e cittadini della zona. Nei primi anni '80, il Consiglio di Zona e numerose associazioni, hanno cercato di puntare l'attenzione della città sul futuro del parco promuovendo iniziative culturali e sportive, con il coinvolgimento delle scuole. Fu istituito il **Comitato Salvaguardia del Parco delle Cave**, che riuniva le associazioni attive sul territorio, al fine di coordinare gli sforzi e far cessare le azioni di caccia fino ad allora consentite nell'area. Tuttavia, nonostante gli sforzi e l'attenzione da parte dell'amministrazione comunale, il degrado continuò a crescere, uno sfascia carrozze s'insediò sulla sponda della Cava Cambiassi, sorsero orti spontanei e occupazioni abusive, in parallelo ad attività illecite di estrazione. La svolta si ebbe solo nel 1997 quando il Comune affidò l'area al **Centro Forestazione Urbana di Italia Nostra**, che con la **collaborazione delle associazioni e dei volontari**, in un processo durato 5 anni, giunse nel 2002 all'inaugurazione dei 122 ettari di parco. L'approccio progettuale è stato quello di prediligere le opere base più urgenti, volte a poter aprire al pubblico la più vasta area possibile, senza dover aspettare ancora tempo. In primo luogo avvennero le sistemazioni nelle zone adiacenti agli ingressi sud e nord dell'area, e quindi delle Cave Cabassi e Caldera. Poi si procedette alla sistemazione dei manti erbosi e alla rivitalizzazione delle acque dei laghi. Attualmente il Parco è costituito da 133 ettari, e ingloba aree agricole limitrofe che sono state progressivamente espropriate dall'Amministrazione Comunale. Il Parco è accessibile, fruibile, e molte sono le attività che vi si possono esercitare all'interno. Altre aree limitrofe sono attualmente in attesa di diventare parte del Parco, secondo un processo di continua riqualificazione e integrazione.

Il campo del progetto, si trova quindi ad essere permeato da **una grande quantità di spazi verdi fruibili**. Procedendo da nord verso sud si incontrano: Il Parco delle Cave di Baggio, i giardini dell'Ospedale San Carlo, l'area verde della Piazza d'Armi, una trama di piccoli spazi verdi, porosi, fruibili, l'area rinaturalizzata dello scalo dismesso San Cristoforo, sulla quale sorgerà un parco lineare, ed infine la grande estensione del Parco Agricolo sud Milano.

Nell'intorno significativo, non mancano nemmeno le presenze d'acqua. A sud scorre infatti il Naviglio Grande, adiacente allo scalo dismesso, perpendicolare ad esso invece vi è il Canale deviatore del Fiume Olona che scompare in cor-

rispondenza del Parco delle Cave, lasciando il posto ai quattro laghi artificiali, per poi riaffiorare successivamente.

Come ultimo punto rimane indispensabile citare la consistenza presenza anche di **aree a carattere sportivo**. Tra gli isolati verdi e gli isolati della città pubblica, appaiono campi da calcio, tennis, baseball, campi di atletica. Se letti da nord verso sud, si nota un primo centro sportivo a ridosso della zona degli orti, un più ampio complesso sportivo a ovest dell'area, senza dimenticare la presenza del campo da polo, e del campo da calcio sul sito della Piazza d'Armi stessa. Più a sud vi sono altre presenze, campi e associazioni sportive, per poi terminare a ridosso dello scalo ferroviario, con le strutture dello sport a servizio del personale delle ferrovie.

Gli **elementi rilevanti**, appena esposti: **città pubblica, servizi rilevanti, aree verdi**, luoghi dedicati allo sport si legano tra loro, se letti, in relazione all'importante **asse viario di via Inganni**, che si attesta ad un estremo su Piazza Tirana, e dall'altro si interrompe in coincidenza del perimetro della Piazza d'Armi, chiusa e inaccessibile. La portata e la linearità della via, come si vedrà in seguito, risulteranno essere elementi fondamentali per la messa in campo delle prime mosse progettuali.

Nei paragrafi successivi verrà espresso, come questi elementi entreranno a far parte del progetto, finalizzato alla rimessa in circolo nel tempo breve del sito dismesso della Piazza d'Armi.

IL CAMPO DEL PROGETTO IN MUTAMENTO

Il campo di progetto significativo, ai fini delle azioni progettuali, non va però letto come un elemento stabile e immutabile. Molti sono i mutamenti, in corso, o previsti, che si andranno ad affiancare ai cambiamenti messi in campo dalle strategie progettuali previste nell'area della Piazza D'Armi.

In primo luogo è importante citare la nuova parte a destinazione Parco delle Cave, che si andrà ad aggiungere a quelle esistenti. Si prevede l'acquisizione dei terreni, che si collocano sul margine tra l'attuale perimetro del Parco, e l'urbanizzato a est del Parco. In particolare l'area in questione darebbe la possibilità di progettare un nuovo accesso al Parco, sensibilmente vicino all'area della Piazza d'Armi, diventando un importante elemento di connessione tra l'area e il Parco.

Nella parte sud dell'area è invece importante ricordare la progressiva dismissione dell'Ospedale Militare, come secondo elemento della composizione del complesso formato da Piazza d'Armi, Ospedale Militare, Caserma Santa Barbara.

Molto più a sud dell'area di progetto, in corrispondenza della conclusione del tracciato prospettico di Via Inganni, si colloca Piazza Tirana, che si attesta con la stazione San Cristoforo. L'area si presenta come un suolo le cui sembianze saranno presto modificate. In particolare, sull'area della Piazza è prevista la realizzazione della nuova fermata della M4 San Cristoforo, andando così a creare un nuovo polo d'interscambio treno-metropolitana. Inoltre con la recente firma, nel mese di settembre 2015, dell'Accordo di Programma, sulle sorti degli scali ferroviari milanesi dismessi, anche il futuro dello scalo San Cristoforo,

appaiono suscettibili a trasformazioni. L'accordo di Programma, prevede, sul suolo dello scalo dismesso un'ampia superficie a verde, che possa andare a costituire, un parco lineare, che dialoghi con l'edificato circostante, si allacci alla linearità del Naviglio Grande posto sul margine sud. Anche la Stazione San Cristoforo, risulta essere soggetta a modificazione, per potersi meglio relazionare alle nuove funzioni e al nuovo stato dei luoghi.

In ultimo punto, si vogliono citare le previsioni progettuali del G124 guidato da Renzo Piano, il quale prevede un progetto di Rammendo, sul suolo pubblico del quartiere "Giambellino", elemento notevole della città pubblica, come sottolineato nella parte precedente. Il "Giambellino" come precedentemente detto è un elemento rilevante, perché fa parte della concentrazione dei luoghi della città pubblica.



Fig.36
IL CAMPO DEL PROGETTO



3.2 STRATEGIE E OBIETTIVI DEL PROGETTO

Nel paragrafo seguente s'intende esprimere quelle che sono le strategie e gli obiettivi che la sperimentazione progettuale sul sito della Piazza d'Armi intende mettere in campo.

3.2.1 OBIETTIVI

L'obiettivo della sperimentazione progettuale messa in campo sul sito della Piazza d'Armi è quello di **perseguire la rimessa in circolo dell'area dismessa**, attualmente inaccessibile e rinaturalizzata, il cui stato "di attesa" pluriennale ha aggravato i livelli di obsolescenza delle parti che la compongono. Come già ampiamente detto in precedenza, un segnale dalla lontana dismissione è dato dalla notevole presenza di vegetazione spontanea che investe la quasi totalità del sito.

La sperimentazione progettuale intende cimentarsi nella **messa in campo di una serie di strategie che portino alla riapertura dell'area, pur discostandosi dalla pratica tradizionale del "progetto urbano"**. Come esposto nel primo capitolo, la pratica del "progetto urbano", richiede la presenza e la messa in campo di attori e risorse che nel panorama odierno risultano non sempre facilmente reperibili.

La sperimentazione intende raggiungere gli stessi obiettivi del "progetto urbano", ovvero la reintegrazione nell'area nel paesaggio urbano, nei confronti del quale ora si trova in posizione d'isolamento a causa della dismissione, ma seguendo un percorso "diverso". Con il termine "diverso", s'intende, la volontà di **ribaltare la logica progettuale, nella convinzione che la rimessa in circolo dell'area possa avvenire a partire da un'iniziale progetto di suolo e di spazio pubblico, al quale potrà, in seguito affiancarsi un progetto di volumi edificati.**

S'intende concretizzare il progetto di suolo attraverso **mosse a basso costo e di immediata realizzazione**, quali il disegno di percorsi, il riordino e la messa in sicurezza di elementi già presenti nel sito. Tuttavia le prime mosse **si rifanno ad una logica di respiro urbano**, mediante le quali, l'area rimessa in circolo può assumere la valenza di un nuovo spazio aperto verde pubblico, legato agli spazi aperti pubblici rilevanti, già presenti nel contesto. Dalle letture del contesto, sono infatti emersi elementi significativi, che rientrando nella logica

progettuale, legano l'area al contesto.

Come meglio verrà spiegato in seguito, le prime mosse si riveleranno fondamentali per raggiungere gli obiettivi a breve termine, ma anche per la stesura dell'ossatura portante degli interventi futuri.

Con obiettivi a breve termine s'intende la riapertura dell'area e la sua trasformazione in un paesaggio accessibile e fruibile dai cittadini.

Per "scenari futuri" s'intendono interventi di carattere volumetrico, quali nuove edificazioni, riqualificazioni dell'edificato esistente, oppure operazioni di miglioramento delle risorse già presenti nel sito, che potranno portare a maggiori livelli di riqualificazione dell'area.

Sono considerati scenari futuri, perché possono affiancarsi al progetto di suolo, ma per essere attuati richiedono necessariamente la messa in campo di risorse finanziarie, attori e mezzi, in quantità superiore rispetto alle prime azioni. Sono inoltre scenari che potranno essere realizzati probabilmente in momenti successivi, e non nell'immediato.

Si sottolinea che gli scenari futuri vengono considerati come elementi di sviluppo supportati dall'ossatura portante determinata con la realizzazione delle prime mosse.

La messa in campo delle prime azioni a basso costo rappresenta un "successo" per un'area dismessa in "attesa" pluriennale, perché permette la sua rimessa in circolo, nonostante non ci siano i presupposti per una riqualificazione di tipo immobiliare. Gli scenari futuri perseguono maggiori livelli di riqualificazione del sito, ma tuttavia si muovono in una condizione d'incertezza, legata alla possibilità di essere realizzati.

3.2.2 STRATEGIE GENERALI

Gli obiettivi esposti nelle righe precedenti sono stati tradotti in quattro strategie principali da mettere in campo per la buona riuscita dell'operazione:

- Progettare partendo dallo spazio aperto e dal suo ruolo strutturale per la città
- Prime mosse attuabili nel tempo breve
- Possibili scenari futuri
- La pluralità di attori coinvolti

PROGETTARE A PARTIRE DALLO SPAZIO APERTO E DAL SUO RUOLO STRUTTURALE PER LA CITTA'

La prima strategia si basa sulla volontà di **progettare un nuovo spazio aperto e pubblico** sul sito dismesso della Piazza d'Armi. La progettazione del nuovo spazio aperto sul sito dismesso intende essere la chiave per la rimessa in circolo dell'area.

La strategia, lavora a scala urbana, mettendo in campo **il disegno di un asse principale e di una trama di percorsi** laterali che vanno a toccare la moltitudine e varietà di spazi aperti presenti nell'intorno. Gli spazi aperti dell'intorno, come descritti nel paragrafo 3.1 si presentano come elementi verdi che si affiancano ai quartieri della città pubblica dell'edificato di Baggio.

Come visibile in fig. 37, la strategia, lavorando a scala urbana, riesce a mettere

a sistema gli spazi considerati rilevanti per il progetto.

Il nuovo asse si concretizza nella prima parte con il sedime di via Inganni, e nella parte successiva, con il nuovo tratto in progetto nel sito della Piazza d'Armi. La strategia, oltre a rimettere in circolo l'area dismessa, ricuce le rotture tra l'area e il contesto, verificatesi durante la fase di dismissione e chiusura del sito.

Il nuovo asse, avente come **testata urbana a sud la Piazza Tirana e a nord i giardini dell'Ospedale San Carlo**, corre nell'urbanizzato di Baggio, andando a diramarsi ai lati per toccare la grande varietà di spazi aperti presenti nell'intorno. L'intervento dell'area di progetto, si configura quindi come la prosecuzione del filo conduttore di spazi aperti, che calamita le presenze nell'intorno e nell'area di progetto. Va inoltre puntualizzato che il nuovo asse intende essere il punto di unione tra due grandi presenze ambientali: **il Parco Agricolo a sud e il Parco delle Cave a nord-ovest**, anche in questo caso realizzando una connessione tra spazi aperti. In ultimo si ricorda come una delle diramazioni principali che dall'asse principale proseguono verso l'esterno, riesce a mettere in stretta comunicazione l'area della Piazza d'armi e il limitrofo Parco delle Cave.

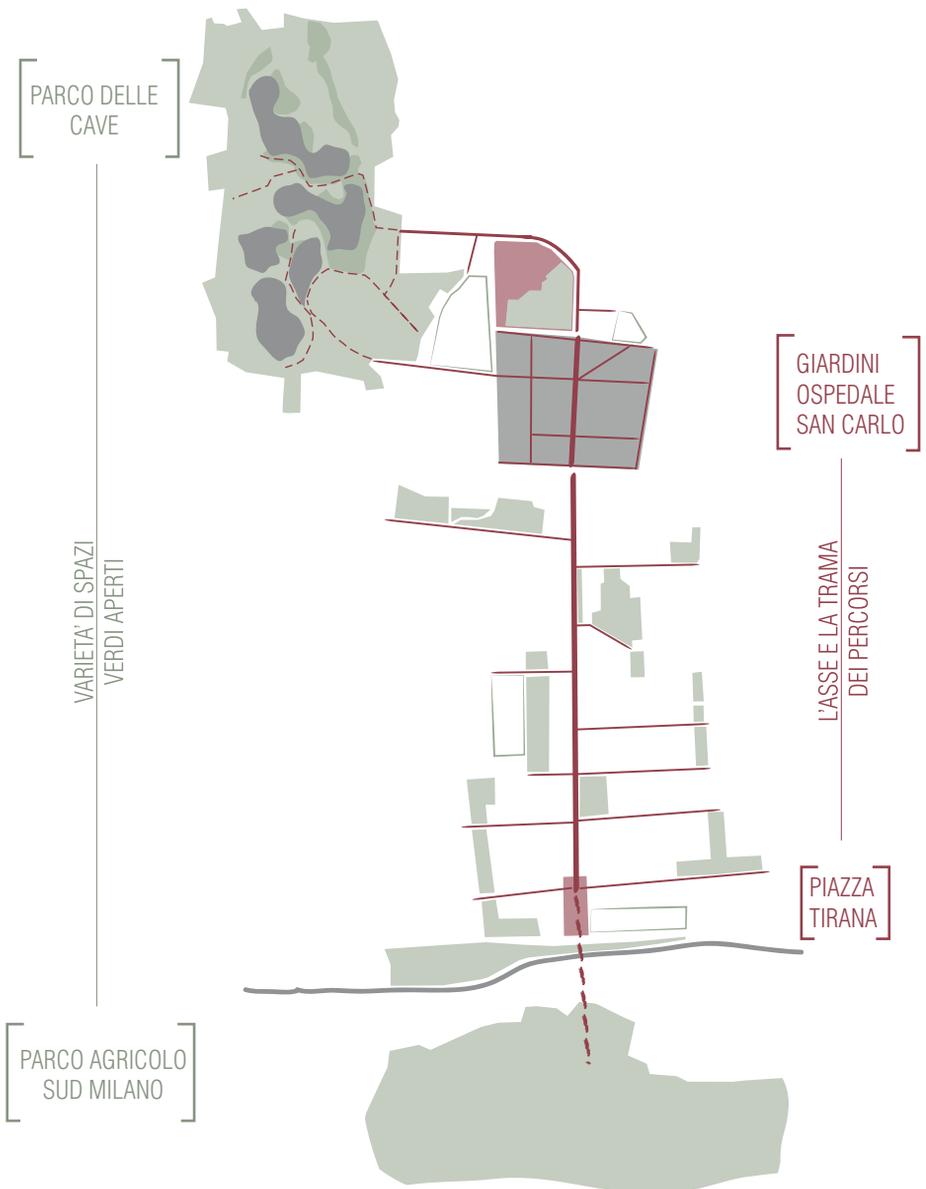


Fig.37

PRIME MOSSE ATTUABILI NEL TEMPO BREVE

La seconda strategia di progetto si basa, sull'inserimento di **una riflessione di carattere temporale**. Infatti gli obiettivi generali di rimessa in circolo dell'area intendono essere perseguiti in primo luogo con la messa in campo di **un numero limitato di prime mosse a basso costo, eseguibili nell'oggi, e in secondo luogo nelle riflessioni su scenari futuri che potrebbero realizzarsi in un tempo successivo**.

Le prime mosse a basso costo si basano sul progetto di suolo di una rete di percorsi all'interno dell'area, e sulla messa in campo di operazioni di riordino dell'esistente. Come visibile in Fig.38 **la trama di percorsi è retta da un asse centrale**, che trova giustificazione a scala urbana, al quale si agganciano percorsi secondari, motivati da presenze significative nell'area, elementi rilevanti del contesto, volontà di connettere elementi oggi separati. Si genera così una griglia di percorsi.

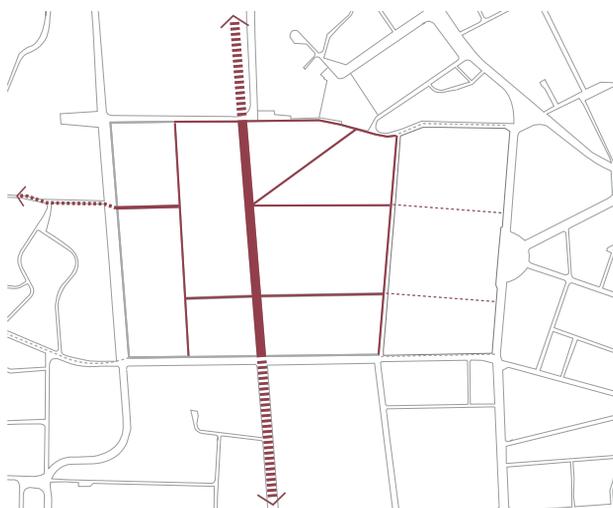


Fig.38

La Fig.39 presenta invece, la seconda tipologia d'interventi a basso costo e attuabili nell'odierno. Si tratta **d'interventi di sistemazione delle superfici esistenti**, come il riordino degli orti urbani, la riorganizzazione dell'area ad usi sportivi, la sistemazione del prato alberato.

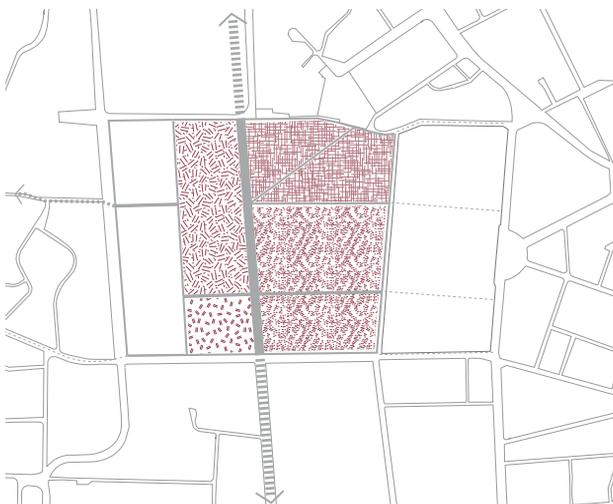


Fig.39

Il progetto, muovendosi nello scenario di crisi economica, e mantenendo le distanze dal “progetto urbano” il quale per la sua attuazione richiede la messa in gioco di grandi risorse economiche, intende muovere le prime mosse mediante **interventi a basso costo di realizzazione**. L'obiettivo è quello di **dimostrare che anche partendo da un disegno del suolo e da un riordino dell'esistente, è possibile perseguire la riapertura di un suolo dismesso**.

POSSIBILI SCENARI FUTURI

La terza strategia progettuale è motivata **dalla volontà di prevedere dei possibili sviluppi dell'area**, che potrebbero verificarsi in un **tempo successivo**, magari a fronte di un **cambio delle situazioni al contorno**. Prevedere degli scenari futuri risulta essere fondamentale per un'area di dimensione e portata, come quella rappresentata dalla Piazza d'Armi di Baggio. Inoltre le prime mosse, pur perseguendo la riapertura del sito, lasciano delle questioni in sospeso: si pensi all'area di magazzini dismessi, che in un tempo successivo invece potrebbero trovare risoluzione. **Gli scenari futuri andrebbero a realizzarsi in aggiunta al progetto di suolo, che mediante le prime mosse ha determinato la rimessa in circolo dell'area**. Le giaciture dei percorsi, messe in campo in un tempo “zero” andrebbero a costituire il fondamento per l'attuazione degli scenari futuri.

Si definiscono scenari futuri, perché per essere attuati, necessitano la disponibilità di mezzi economici, più consistenti rispetto alle azioni a basso costo, inizialmente messe in campo, e che sulla base della situazione attuale, ora non potrebbero essere messe in campo.

Gli scenari futuri, in questa sede considerati, sono in parte di **carattere volumetrico** e riguardano, **nuove edificazioni, e riqualificazioni dei manufatti già presenti nel sito** e in parte riguardano un maggiore grado di riqualificazione degli elementi presenti nel sito di progetto.

Nell'elaborato in oggetto, se ne prevedono due principalmente. Va sottolineato che si tratta di scenari “possibili” che potrebbero vedere la concretizzazione, ma che tuttavia non si ha la certezza che vengano realizzati.

Il primo scenario è rappresentato in Fig.40 e narra del **riuso del complesso dei magazzini dismessi**, presenti nell'angolo sud-ovest del sito. Il numero degli edifici, e la loro organizzazione in un complesso, compatto e unitario, rappresentano una risorsa da sfruttare per perseguire una maggiore riqualificazione del sito. Lo scenario che si vuole qui presentare, mira ad una **riqualificazione dei manufatti esistenti**, che attualmente giacciono in buono stato manutentivo, così da consentire un'alternanza di riusi temporanei delle strutture. Le associazioni di quartiere qui potrebbero trovare una nuova sede, le strutture potrebbero diventare luoghi d'incontro e di ritrovo. Accanto alla riqualificazione dell'edificato, anche le superfici interne al comparto, potrebbero trovare un maggiore compimento. Nuove vie di accesso, e nuovi percorsi, potrebbero riconnettersi all'ossatura di progetto, messa in campo nel “tempo zero”.

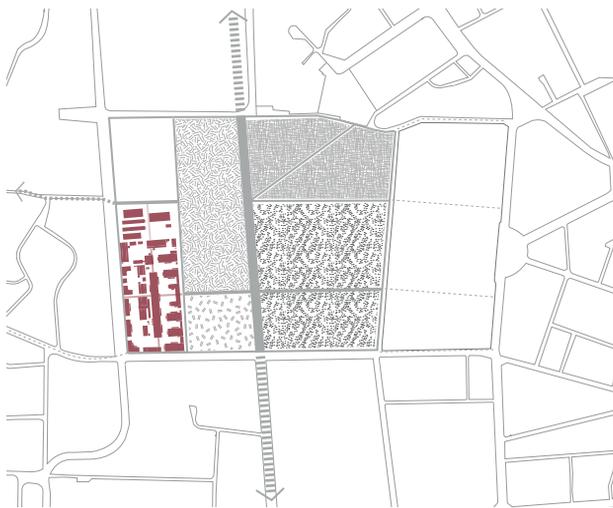


Fig.40

In Fig.41 è invece rappresentato il secondo scenario, la cui **messa in campo** si prospetta ancora **più lontana nel tempo**, la cui realizzazione si fa più incerta. Lo scenario, per essere attuato, richiede un ulteriore incremento di mezzi economici, e soggetti attivi, infatti individua **tre comparti di carattere volumetrico**. Il primo comparto è collocato nell'angolo nord-ovest, la cui edificazione andrebbe a completare il complesso residenziale già esistente nel sito, in questa sede viene definito **comparto di completamento**.

Il secondo comparto, s'identifica come area di **demolizione e ricostruzione**. L'azione di progetto, potrebbe infatti andare a demolire i manufatti dei magazzini di più recente costruzione e minore pregio architettonico, andando a liberare un'area, sul cui suolo l'edificato in progetto potrebbe invece svolgere il ruolo rafforzativo di quello che è il percorso che conduce al Parco delle Cave. Infine lo scenario individua un terzo **comparto edificatorio** che si affaccia direttamente all'asse principale, andando così a rafforzare l'intensità. In questo scenario, non solo il nuovo edificato andrebbe a rivoluzionare l'attuale striscia ad usi sportivi, ma l'intero sito potrebbe subire una riorganizzazione.

Potrebbero sorgere nuovi percorsi, le aree esistenti e in particolare il prato alberato potrebbero conoscere una riqualificazione più solida andando ad assumere le sembianze di un vero Parco.

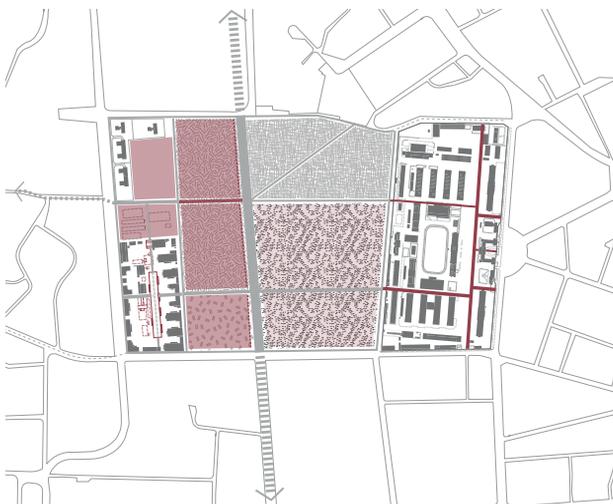


Fig.41

Inoltre la dismissione della limitrofa **caserma Santa Barbara**, potrebbe rappresentare una nuova occasione di ripensamento di un'area "liberata", coinvolgendo il nuovo sito dismesso nel ridisegno del suolo. Questo scenario, più lontano nel tempo, potrebbe rappresentare una reale riqualificazione del sito in oggetto.

LA PLURALITA' DI ATTORI COINVOLTI

Gli attori coinvolti nel progetto del processo, rappresentano un fattore determinante alla **buona riuscita del progetto**. Si prevede il **coinvolgimento di attori di natura pubblica e di natura privata**, i cui interventi possono concorrere alla riapertura dell'area e alla cessazione dello "stato di dismissione". I principali soggetti che la sperimentazione progettuale intende coinvolgere sono:

- L'Amministrazione pubblica;
- Le associazioni di quartiere, e in particolare le associazioni già presenti nell'area come il Milano Polo Club, e l'associazione sportiva U.S. Visconti;
- Gli artisti;
- I privati.

Perseguendo la logica del coinvolgimento di attori diversi, **il Parco delle Cave rappresenta un esempio virtuoso**. In tal senso le operazioni necessarie alla riqualificazione dell'area e alla gestione sono svolte da un elevato numero di associazioni di quartiere che, coordinate dal Centro Forestale di Italia Nostra, hanno determinato il successo dell'operazione.

I soggetti coinvolti sono da considerarsi delle risorse importanti, sia per la messa in campo delle prime azioni, sia per lo sviluppo degli scenari futuri.

In Fig. 42 è rappresentata una schematizzazione dei possibili attori da coinvolgere nel processo di riqualificazione della Piazza d'Armi. La figura riporta anche i soggetti che hanno partecipato al processo di riqualificazione del limitrofo Parco delle Cave, esempio significativo di collaborazione.

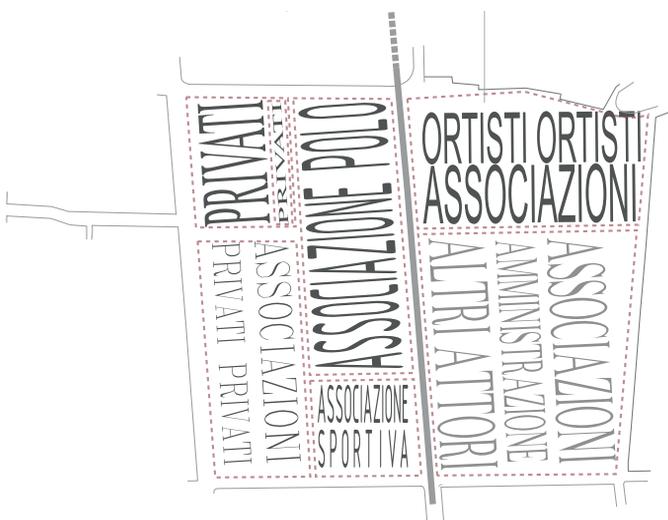


Fig.42

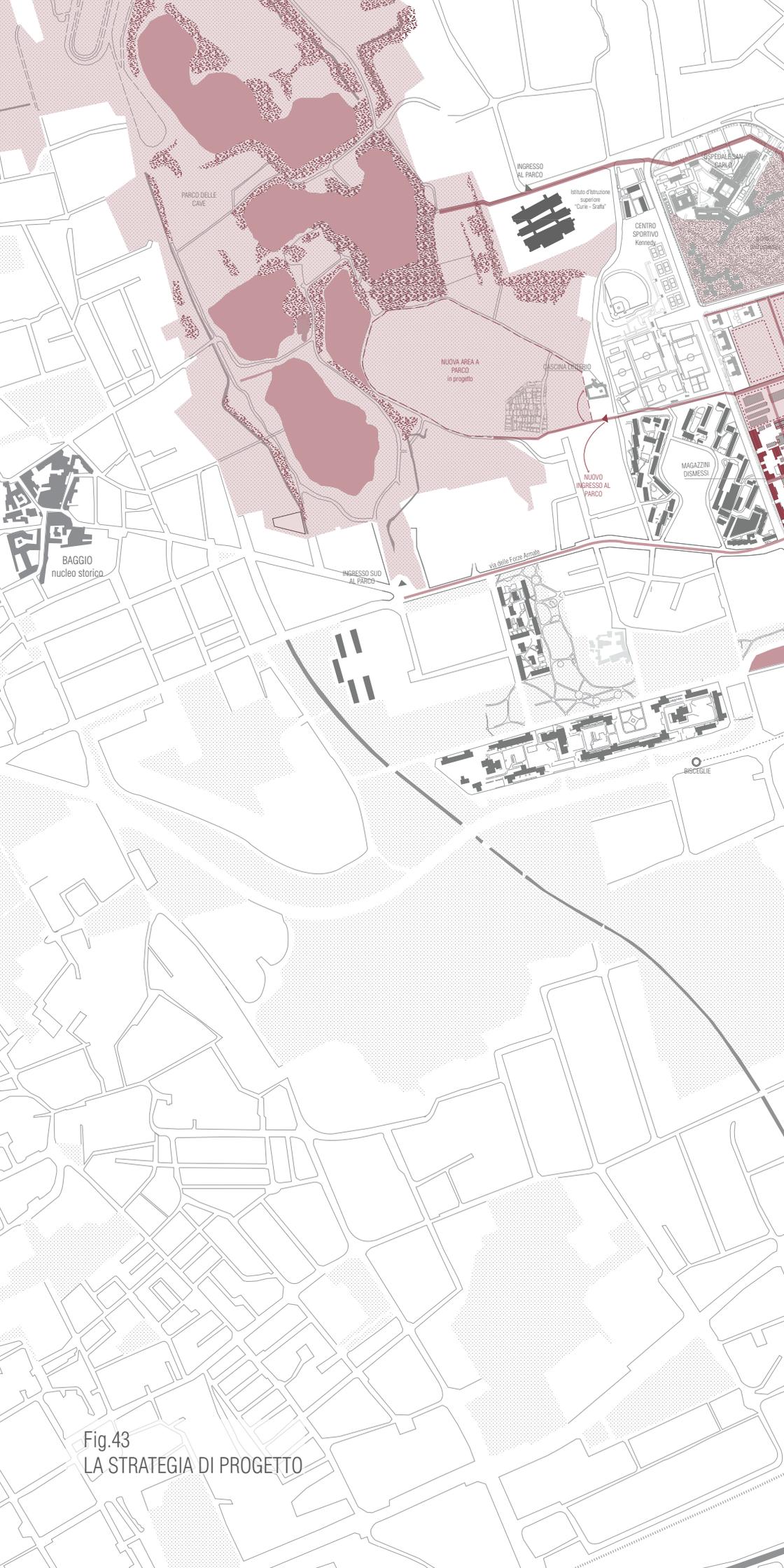


Fig.43
LA STRATEGIA DI PROGETTO



NUOVO PERCORSO

CENTRO SPORTIVO Virella

PIAZZA D'ARMI

campo da polo

verde sportivo

Palazzina di Donardo

CAMPO SPORTIVO Viscardi

RESIDENZE SOCIALI via Cenni

CASERMA SANTA BARBARA

OSPEDALE MILITARE progressiva dismissione

VIGANINI INV.

LINEA M4 in progetto

PROGETTO DI RRAMMENDO G124 Renzo Piano

FERMATA M4 SAN CRISTOFORO in progetto

STAZIONE SAN CRISTOFORO FS

POTENZIAMENTO STAZIONE in progetto settembre '15 firma AdP

SCALO SAN CRISTOFORO DISMESSO

PARCO LINEARE URBANO in previsione settembre '15 firma AdP

SCHELETRO TERMINA PASSEGGERI in progetto A. Ratti e G. Braghieri

PARCO AGRICOLA SUD MILANO

PARCO FERMENTO COTTI

3.3 LE AZIONI DEL PROGETTO E SCENARI FUTURI

Come già emerso nelle strategie di progetto, la sperimentazione progettuale, si divide in due componenti principali: le prime azioni, da attuare nel “tempo zero”, ovvero nell’immediato, e gli scenari futuri, che potrebbero invece andare ad affiancarsi alle prime mosse, in un tempo successivo. Mentre le prime mosse sono regolate dal principio del basso costo, gli scenari futuri contemplan la messa in campo di somme economiche più consistenti.

3.3.1 LE PRIME AZIONI

Le prime azioni, come già evidenziato nel paragrafo precedente, **rappresentano mosse a basso costo, attuabili nel tempo breve e volte alla riapertura del sito dismesso e alla sua rimessa in circolo**. Le prime mosse si concretizzano principalmente in cinque azioni:

- Il nuovo asse Parco Sud – Parco delle Cave e Piazza Tirana – Giardini dell’ Ospedale San Carlo;
- La gerarchia dei percorsi e i collegamenti con il Parco delle Cave;
- Il riordino degli orti urbani;
- Il riordino degli usi sportivi;
- Il riordino del prato alberato.

IL NUOVO ASSE PARCO SUD-PARCO DELLE CAVE / PIAZZA TIRANA-GIARDINI OSPEDALE SAN CARLO

Il nuovo asse in progetto rappresenta **l’intervento più significativo e importante di tutto il processo e di tutta la composizione**. Si tratta di un elemento portante sia per le altre azioni d’immediata messa in campo, sia per il supporto degli scenari futuri. Nella sperimentazione in oggetto s’intende progettare il tratto di asse, all’interno del sito dismesso della Piazza d’Armi, tuttavia la giacitura dell’intera ossatura trova le sue ragioni, in uno sguardo a scala urbana.

L’asse **si fonda sugli elementi significativi individuati nel campo del progetto**, al quale si aggancia la nuova parte progettata.

Se letto da sud verso nord, il primo tratto dell’asse è rappresentato dalla Via Inganni, la quale prosegue rettilinea da **Piazza Tirana**, fino ad incontrare **l’area dismessa della Piazza d’Armi**. Qui con la messa in campo di un progetto di

suolo, l'asse si materializza nel sito dismesso della Piazza d'Armi, determinando la rimessa in circolo della stessa. Successivamente l'ossatura prosegue verso nord, incontrando i **Giardini dell'Ospedale San Carlo**, per poi ridurre il suo calibro e ruotare verso ovest, confluendo nelle aree verdi del **Parco delle Cave**. Leggendo l'asse alla scala urbana, questo presenta quattro elementi di testata: due di carattere più urbano, e due di rilevanza più ampia. Le testate di carattere urbano sono rappresentate a sud dalla Piazza Tirana, e a nord dai giardini dell'ospedale San Carlo. La prima è una grande piazza in procinto di essere trasformata, e di diventare un polo di scambio treno-metropolitana (si pensi al progetto di realizzazione della M4, e al progetto di rifacimento dello scalo ferroviario che coinvolge anche la stazione San Cristoforo). Il terminale nord dell'asse, è invece costituito dall'Ospedale San Carlo, importante elemento di servizio pubblico, il quale è circondato da un ampio giardino fruibile, che rappresenta un ulteriore elemento verde del sistema. Se si osservano i terminali di rilevanza più ampia, l'asse, si configura come un'ossatura capace di connettere il Parco Agricolo a sud e il Parco delle Cave a nord-ovest. Va sottolineato che l'asse non si configura solamente come elemento di connessione tra elementi posti a nord e sud dell'intorno, ma ammette **una molteplicità di diramazioni laterali** che costituiscono una **trama di percorsi e connessioni** che di volta in volta vanno a intercettare gli elementi salienti del contesto.

L'asse, se letto nella sua complessità, si trova ad attraversare, una grossa varietà di spazi verdi pubblici, partendo da sud si incontrano: i campi del Parco Agricolo, il parco lineare in progetto sul suolo dello scalo dismesso, una varietà di spazi porosi, verdi fruibili che si alternano agli isolati della città pubblica, l'area verde della Piazza d'Armi, con la zona a parco, la zona degli orti, la zona dello sport, il suolo dei giardini dell'Ospedale, e infine si dirama in numerosi percorsi, nel Parco delle Cave.

Osservando il tratto in progetto nell'area della Piazza d'Armi, questo si concretizza con un ampio percorso pedonale, che si raccorda alle occasioni fornite dall'intorno. E' caratterizzato da una pavimentazione in calcestruzzo, di ampiezza 16 metri, accanto al quale si colloca un rilevato, il quale ospita un percorso e delle sedute. L'intero asse accoglie un doppio filare alberato, il primo più rado sul lato est, che svolge la funzione di filtro tra il percorso e il prato alberato, il secondo più fitto, collocato lungo il percorso, pensato per dare ombra e refrigerio nelle caldi estati. Le alberature quindi hanno una doppia valenza, rafforzare il tracciato dell'asse, e concorrere alla realizzazione di un paesaggio, vivibile e gradevole. Le alberature sono di tipo acacie queste sono piante pioniere, così come lo sono gli altri elementi verdi presenti nel sito. L'ombra che gettano sul percorso contribuisce a fornire qualità all'ambiente progettato. Mentre nel primo tratto l'asse si accosta da una sequenza di nuovi elementi sportivi, quali campi da pallavolo, tennis, e basket, nella seconda parte, a ridosso del campo da polo, si declina in elementi a gradoni, andando a costituire, una tribuna per osservare il gioco del polo, o in una seduta a servizio del parco. Semplici elementi con una spiccata longitudinalità rappresentano le sedute lungo l'asse a sostegno della direzione principale del parco. Sono elementi di notevole spessore trasversale, pensati per ospitare persone, che da una parte praticano attività nel parco, e dall'altra osservano l'attività sportiva.

La notevole ampiezza del percorso è pensata per fare fronte alla moltitudine di attività che i nuovi fruitori potranno praticare nel parco lineare. Il nuovo asse, vuole essere un nuovo paesaggio, abitabile e vivibile, che possa portare qualità nello spazio urbano. L'asse vuole essere luogo di sosta, svago, e connessione. In ultimo punto si sottolinea la presenza di percorsi di carattere secondario, che si collegano al percorso centrale.

LA GERARCHIA DEI PERCORSI E I COLLEGAMENTI CON IL PARCO DELLE CAVE

Come anticipato, l'asse principale è **connesso ad altri percorsi secondari**. Primo tra tutti, in ordine d'importanza è il **nuovo collegamento con il Parco delle Cave**. Si tratta di un percorso orientato trasversalmente rispetto all'asse principale, e connesso alla Piazza d'Armi in coincidenza della parte dei magazzini dismessi. Il secondo percorso trasversale è collocato nella parte a nord-est del sito, rappresenta il fronte di accesso all'area degli orti urbani. Si tratta di un percorso che il progetto intende riqualificare, mettendolo in sicurezza, e che grazie al nuovo calibro permette di mettere in connessione l'area sportiva a nord della Piazza d'Armi con il sito in progetto. Infine l'ultimo percorso trasversale all'asse presenta come elemento di qualità la varietà di spazi che attraversa: il prato alberato, la fascia sportiva, l'edificio di Comando dei Magazzini di Baggio, e poi concludersi nello spazio dei magazzini. Paralleli all'asse si delineano due percorsi, perdonali, che si rifanno a due vie, che allo stato di fatto s'interrompono senza attraversare l'area nella sua lunghezza.

Tutti i percorsi presentano una pavimentazione in calcestruzzo, spesso sono affiancati alberature, e presentano una fascia laterale di prato curato. La trama dei nuovi percorsi e delle nuove vie in progetto che solcano il suolo della Piazza d'Armi raggiungono anche l'obiettivo di **ricucitura con gli spazi dell'intorno**. Nell'attuale fase di dismissione e "attesa", il suolo recintato della Piazza d'Armi e la sua inaccessibilità si configurano come un ostacolo, nell'urbanizzato di quella parte di Milano. La nuova configurazione del sito risolve tale problematica.

IL RIORDINO DEGLI ORTI

L'area degli orti, la cui storia e origine è stata descritta nel paragrafo 3.1, si configurano come un dedalo di piccoli percorsi, che portano all'accesso di ciascun appezzamento di terreno. Nella logica che sta alla base delle prime mosse, si colloca il procedimento di riorganizzazione degli orti.

Le operazioni di riorganizzazione, riflettono in primo luogo la morfologia degli spazi che caratterizzano gli orti nello stato di fatto, ma sono volte a favorire l'accessibilità, la fruibilità e la sicurezza dell'intero complesso.

Le operazioni messe in campo, riflettono la significativa operazione di riorganizzazione avvenuta nel territorio del comune di Sesto San Giovanni, a proposito degli "orti della Bergamella" a partire dal 2011.

L'ESEMPIO DEGLI ORTI DELLA BERGAMELLA A SESTO SAN GIOVANNI

Il processo di ordino è avvenuto, con la **partecipazione di più soggetti**, ovvero: l'amministrazione comunale, la Cooperativa UniAbita, il Parco Media Valle Lambro, il Centro per la forestazione urbana Italia Nostra e la partecipazione attiva degli ortisti nel processo. I cittadini aderenti e gli ortisti hanno mate-

rialmente demolito gli orti originari, per poi procedere alla costruzione di nuovi capanni, recinzioni, cancelli, siepi dei nuovi orti. Il processo è stato supervisionato e coordinato dal Centro per la forestazione urbana Italia Nostra. **Gli ortisti**, sono stati quindi **coinvolti**, nella costruzione di un pezzo di città, partecipando attivamente ad una trasformazione urbana hanno generato nuove forme di coesione sociale.

L'area degli orti si colloca alla periferia Nord di Milano nella città di Sesto San Giovanni, quartiere Cascina Gatti. Un'area che si configurava come marginale non solo in senso "geografico", ma anche per gli usi illeciti che sopportava, quali discariche abusive e smaltimento di sostanze inquinanti. Inoltre circa 30.000 mq di terreno erano occupati da orti spontanei, cresciuti e consolidatisi a ridosso di via Livorno. Nell'ambito della trasformazione in previsione sull'area limitrofa viene anche evidenziata la necessità di realizzare i nuovi orti in una posizione diversa da quella precedentemente occupata, affinché sorgano su un terreno idoneo ad ospitarli, in quanto non inquinato. Infatti, a seguito di verifiche, l'area sulla quale erano sorti gli orti spontanei è risultata essere non salubre.

Coinvolgere gli occupanti storici dell'area nella demolizione dei propri orti ha avuto una duplice valenza, sia "immateriale" che prettamente economica. Infatti da un lato ha reso evidente la necessità di avere orti ordinati e dotati di servizi (sistemi irrigui, capanni per gli attrezzi, spazi comuni), più facili da gestire e da curare, e dall'altro ha permesso di ridurre in modo consistente i rifiuti prodotti ed i costi di demolizione si pensi all'uso minimo di mezzi meccanizzati. I materiali sono stati accatastati in cumuli differenziati per tipologie, e correttamente smaltiti in discarica. Il nuovo progetto è stato redatto dall'architetto Masera sulla base delle esigenze legate all'autocostruzione come: utilizzo di materiali semplici (legno, viti, bulloni), la facilità di costruzione e la qualità estetica del risultato.

Gli orti sono poi stati assegnati, mediante un bando pubblico, al quale gli ortisti volontari, hanno avuto posizioni privilegiate, grazie al loro impegno.

Nel processo di ridefinizione **l'orto è un elemento di qualità del paesaggio urbano e non di marginalità**, e per questo il suo disegno va inserito nel disegno generale del contesto. La qualità estetica del risultato costituisce un valore per la città e tutti i cittadini, e contribuisce alla qualità sociale

Il riordino degli orti presenti nella Piazza d'Armi, intende seguire alcuni dei principi e procedimenti messi in campo nell'esempio appena citato, con l'obiettivo di perseguire qualità, sicurezza e riordino del sito.

In primo luogo s'intende mettere in campo una **riforma dei percorsi nel comparto degli orti**. Si è scelto di definire una rete di percorsi principali con ampiezza sei metri, e una rete di percorsi secondari di calibro 2,5 m. **L'orientamento e la direzione dei percorsi, è stata mantenuta, rispettando massimamente le condizioni attuali dei luoghi**. Tra i percorsi principali emerge un percorso, con orientamento obliquo, il quale si connette direttamente all'asse principale di progetto.

Sempre nel rispetto dello stato dei luoghi, **s'intende fornire un'ampia gamma di pezzature** degli spazi a disposizione degli ortisti, le quali potranno essere assegnate mediante bando pubblico. Il progetto persegue anche **il rispetto delle**

alberature presenti nel comparti degli orti, eliminando solamente gli esemplari che cadono sul sedime dei percorsi. Si prevede inoltre la costruzione di **cinque capanni di servizio** per gli ortisti. Anche le **recinzioni devono rispettare dei regolamenti**, ovvero: l'altezza massima deve essere un metro, e la recinzione deve essere trasparente permettendo la vista del lotto dall'esterno. Per recinzioni e elementi di servizio si predilige l'uso del legno.

Riassumendo, **le strategie messe in campo** per il riordino degli orti sono:

- Riordino dei percorsi
- Rispetto delle giaciture esistenti e delle alberature presenti
- Offerta di una vasta gamma di pezzature
- Presenza di cinque elementi di servizio
- Regole per la realizzazione delle recinzioni

IL RIODINO DELLE SUPERFICI A DESTINAZIONE SPORTIVA

Per riordino delle superfici a destinazione sportiva s'intendono **operazioni minime legate alla manutenzione delle aree esistenti**. Ad esempio emerge l'esigenza di una costante manutenzione della zona a prato sulla quale si gioca a polo. Gli interventi prevedono inoltre la realizzazione di una bassa recinzione di sicurezza, che delimiti l'area del campo da gioco. Si intende estendere le operazioni di manutenzione anche all'intorno del campo da calcio, nell'area a verde tra il campo e il nuovo asse principale in progetto. Tutte le operazioni intendono essere a basso costo di realizzazione, e l'attuazione si prevede in collaborazione con le associazioni presenti nel sito.

IL RIODINO DEL PRATO ALBERATO

Anche le operazioni di riordino del prato alberato riguardano principalmente la **manutenzione di parte del comparto**. La parte oggetto dell'intervento è il bordo tra l'asse in progetto e l'area a verde. Il prato alberato presenta infatti una superficie erbosa spontanea. La conversione dell'intera ampia area in un luogo fruibile, ovvero la trasformazione dell'area in un Parco, viene rimandata agli scenari futuri, infatti le operazioni da mettere in campo richiederebbero ingenti mezzi economici. Nelle prime mosse rientrano invece le operazioni di manutenzione e cura di una fascia a prato di larghezza 10 metri a ridosso dei percorsi. L'operazione è mossa dalla volontà di realizzare una **fascia di prato fruibile adiacente ai percorsi**, volontà perseguita con economia di operazioni. **Nella "fascia di rispetto"** si sceglie di fare manutenzione solamente nei confronti della vegetazione più bassa, ovvero s'intende eliminare quelli che sono i rovi cresciuti spontaneamente, mantenendo però gli alberi presenti.

3.3.2

GLI SCENARI DI SVILUPPO FUTURI

Come emerso nel paragrafo precedente la suddivisione dell'intervento in mosse attuabili nel tempo breve e la previsione di scenari futuri è una strategia di progetto.

Mentre le prime mosse perseguono la rimessa in circolo dell'area, **gli scenari futuri contemplano l'edificazione di volumetrie e una maggiore riqualificazione di tutte le parti dell'area.** Per essere attuati, gli scenari futuri richiedono la messa in campo di risorse economiche, che nell'oggi non sembrano reperibili. Gli scenari futuri rappresentano delle situazioni che potrebbero verificarsi nell'area della Piazza d'Armi, sono scenari che le prime mosse del progetto di suolo contemplano come possibili. Infatti gli scenari futuri si legano all'ossatura portante del progetto e sottostanno alla sua logica.

In questa sede, si prevedono due principali scenari:

- Il riuso dei magazzini esistenti
- I nuovi comparti edificabili e la riorganizzazione del sito

IL RIUSO DEI MAGAZZINI ESISTENTI

Il primo scenario, prevede **la riqualificazione dei magazzini dismessi**, al fine di renderne praticabile il riuso degli stessi. Rispetto alle azioni messe in campo con le prime mosse, questo scenario, necessita **la messa in campo di risorse economiche più consistenti**, e il coinvolgimento di un maggior numero di attori. Il complesso dei magazzini, attualmente dismessi, ma in buono stato manutentivo, potrebbe conoscere degli scenari di riuso temporaneo, il quale assicurerebbe una costante manutenzione e presidio del sito. Inoltre a fronte del riuso dei manufatti l'intero complesso dei magazzini potrebbe trovare maggiore compiutezza, ovvero si potrebbe prevedere **il disegno di nuovi percorsi interni**, che si potrebbero riallacciare all'ossatura portante dei percorsi previsti nella fase precedente.

I NUOVI COMPARTI EDIFICABILI E LA RIORGANIZZAZIONE DEL SITO

Lo scenario in oggetto, presenta la sua possibile attuazione in un tempo ancora più distante rispetto agli scenari precedenti. Per essere messo in campo, necessita la presenza di consistenti risorse economiche e soggetti interessati. Si prospetta come scenario che individua tre nuovi comparti edificabili e la riorganizzazione dell'intera area.

Il primo comparto edificabile, può essere definito, **comparto di completamento**, infatti va a collocarsi, in adiacenza all'edificato residenziale già presente nell'angolo nord-ovest del sito.

Il secondo comparto edificabile, detto di **demolizione e ricostruzione**, si colloca a nord del complesso dei magazzini. L'area in oggetto si realizza compiendo un diradamento, dei manufatti di magazzini di più recente costruzione e di minore pregio architettonico. La nuova area liberata potrebbe essere l'occasione per costruire un nuovo fronte urbano prospiciente alla via, realizzata nelle prime mosse, che individua un percorso privilegiato verso il Parco delle Cave. Inoltre, la stessa logica di demolizione controllata, potrebbe essere applicata, all'interno dello stesso complesso dei magazzini, così da razionalizzare meglio lo spazio, e consentire una maggiore organizzazione e fruibilità del sito.

L'ultimo comparto edificabile, **si struttura lungo l'asse centrale**, rafforzandolo e dandogli ulteriore peso alla scala urbana. L'asse continua ad assumere la conformazione di un ampio percorso fruibile, ma tuttavia a ovest, si prospetta come supporto di una serie di lotti edificabili. Per la sua conformazione – in parte in rilevato –, l'asse costituisce una naturale protezione di quelli che sa-

ranno i nuovi edifici. La differenza di quota tra i piani terra del nuovo intervento e la quota del percorso assumerebbe il ruolo di elemento di protezione per il nuovo edificato.

In questo scenario **il numero dei percorsi cresce** ulteriormente andando a toccare anche l'area della **Caserma Santa Barbara**, di cui **s'ipotizza la dismissione**. Lo spazio liberato dà la possibilità di riorganizzare il nuovo comparto, ragionando su un'area più vasta. Anche le superfici a verde, come il prato alberato potrebbero conoscere una **maggiore riqualificazione**, rendendo tutte le sue parti fruibili e agibili al pubblico.



Fig.44
MASTERPLAN DELLE PRIME MOSSE IN PROGETTO



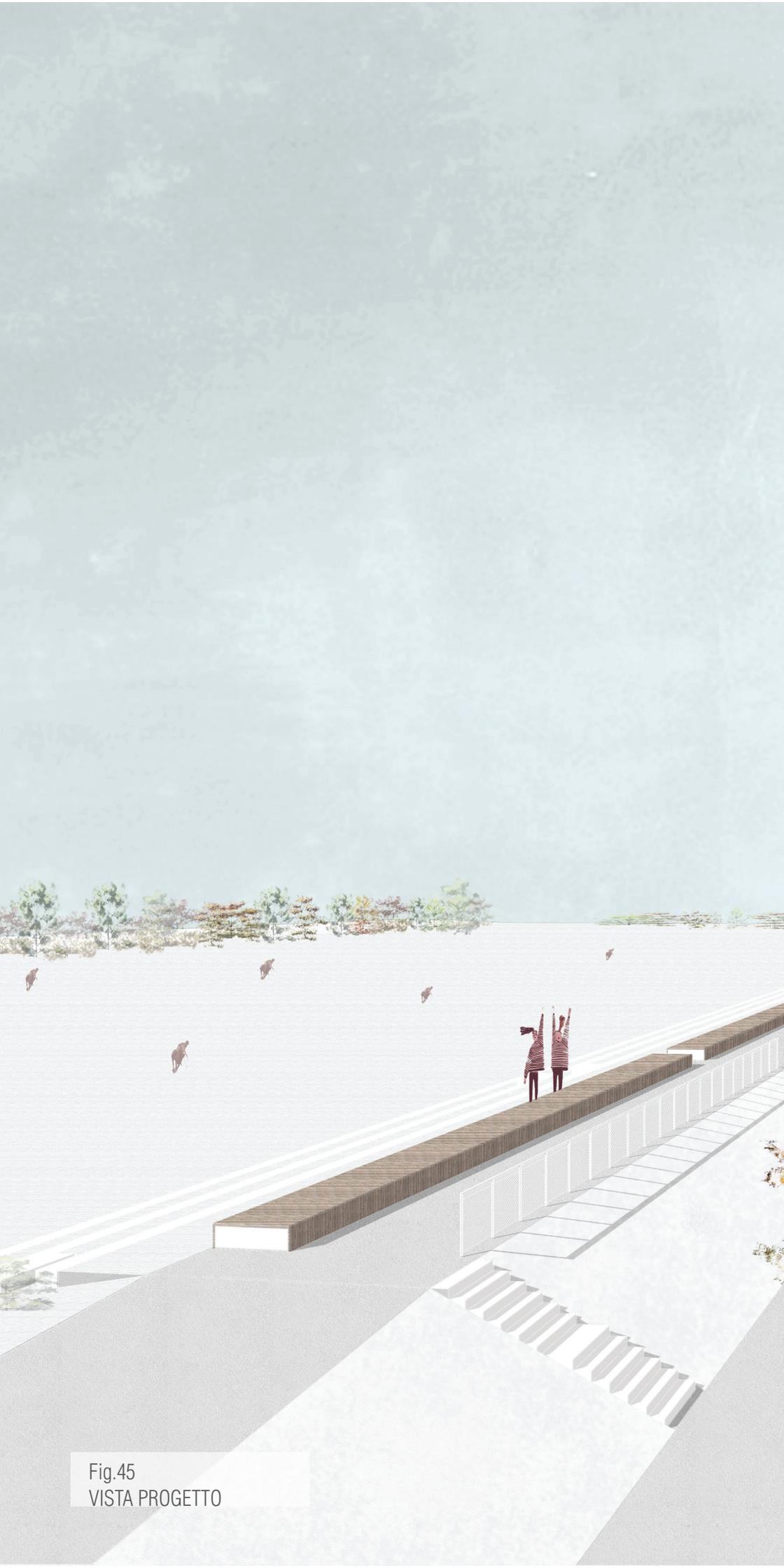
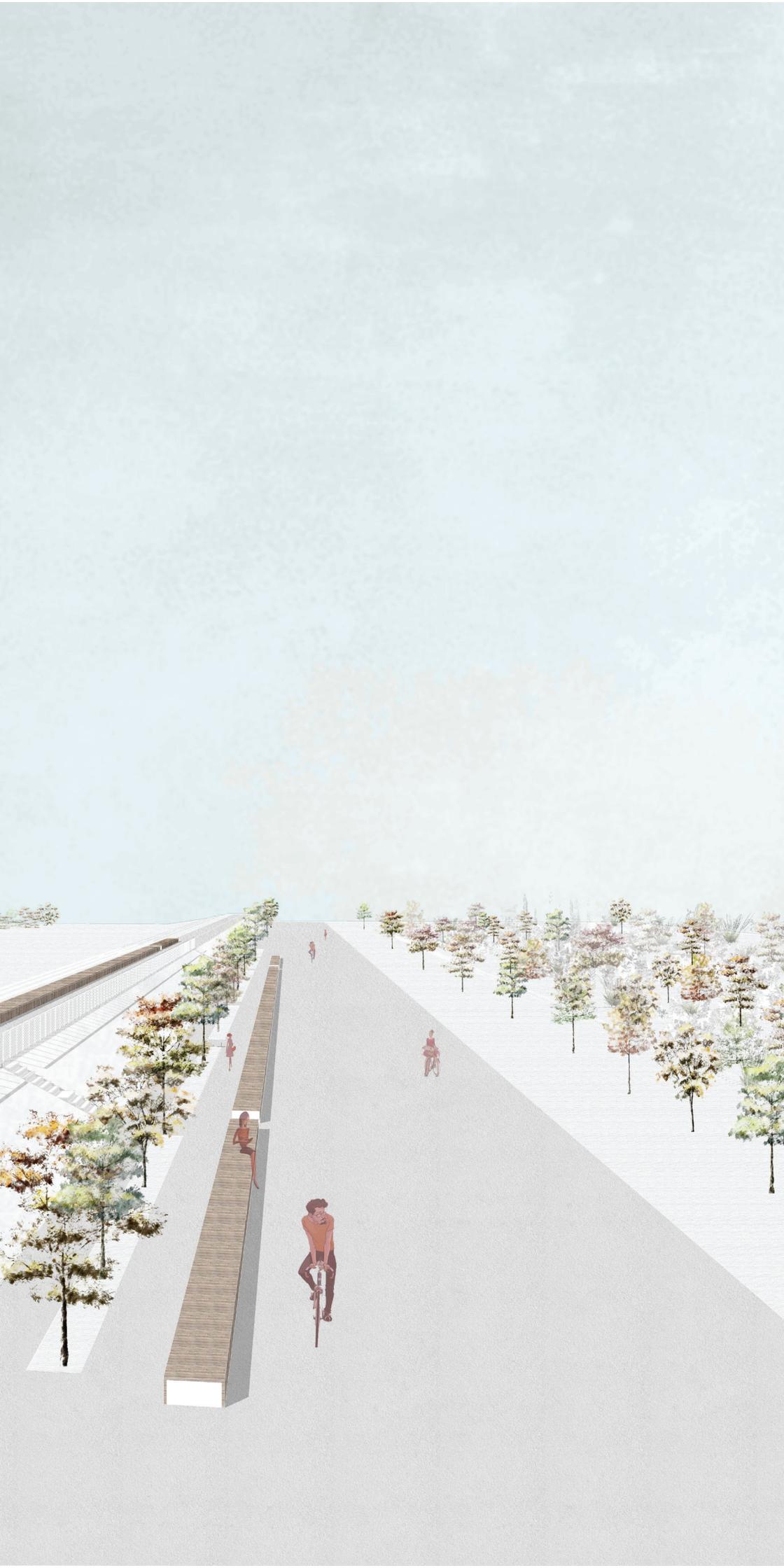


Fig.45
VISTA PROGETTO



CONCLUSIONI

Alla luce delle nuove condizioni che il fenomeno della dismissione assume nel territorio milanese la sperimentazione progettuale condotta in questa tesi solleva un tema di grande attualità.

Nei nuovi scenari di dismissione si osserva **la convivenza di materiali di recente formazione, accanto a materiali la cui dismissione è frutto delle prime logiche che portarono alla chiusura dei grossi complessi industriali**. Se si osserva il fenomeno nel suo complesso, e nella congiuntura attuale, accanto alla grana di elementi di carattere pulviscolare, è impossibile non notare molti siti di consistente dimensione, che da molti anni giacciono **“in attesa” della riqualificazione**.

In primo momento la tesi si è soffermata ad analizzare **caratteri e storie di nove dei più grandi siti milanesi dismessi**, perché proprio a causa della loro mole, sono stati letti come materiali la cui rimessa in circolo si fa più difficile e problematica.

In un secondo momento, l'attenzione è stata spostata alle risposte che storicamente sono state messe in campo, per ridisegnare le parti di città “liberate” a seguito dei processi di dismissione. Va specificato, che il fenomeno fa la sua comparsa nelle città Europee a metà degli anni Settanta, coinvolgendo principalmente manufatti e aree di carattere industriale, per poi diffondersi progressivamente, toccando caserme, scali ferroviari, edifici residenziali, terziari e molto altro.

Il dibattito architettonico e urbanistico, nel tempo ha speso molte parole e scritti, interrogandosi su come intervenire nelle nuove aree messe a disposizione nelle città. La risposta prevalente, messa in campo tra gli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso è stata quella del **“progetto urbano”**, letto come processo, che in un arco di tempo relativamente breve, rispetto ai lunghi tempi di costruzione della città, porta al ridisegno di intere parti di città. Va specificato che il progetto urbano necessita la messa in campo di ingenti risorse economiche, e di attori che regolano e coordinano lo svolgersi del processo.

La tesi, riflettendo sulla situazione attuale del fenomeno, sulla sua diffusione, sulla situazione di crisi economica e del mercato immobiliare, sceglie di mettere in campo delle strategie che si discostino da quello che è l'approccio tradizionale del “progetto urbano”, pur mirando allo stesso modo alla rimessa in circolo di una grande area dismessa. La sperimentazione progettuale è stata condotta sul sito dismesso della **Piazza d'Armi di Baggio**, collocato nel quadrante ovest della città. **Si tratta di un'area dismessa da 16 anni, e avente un'estensione superficiale di 416.150 mq.**

La sperimentazione ha messo in campo un iniziale **progetto di suolo, a basso costo e realizzabile nel tempo breve, riflettendo tuttavia, su due possibili scenari futuri che nel tempo potrebbero avere luogo nell'area**. Mentre il progetto di suolo si fonda sul progetto di un asse verde, centrale, una sorta di spinta nella quale si attestano diramazioni secondarie, gli scenari futuri prevedono la realizzazione di nuovi comparti edificati. Va specificato, che il progetto, lavora partendo da una riflessione a scala urbana sugli spazi aperti presenti nell'in-

torno, alla quale il nuovo progetto intende legarsi. Il progetto di suolo, sul sito della Piazza d'Armi, progettando un nuovo tratto di asse prospettico, si configura come elemento portante di un più ampio asse, che ragionando a scala ampia, mette in connessione due risorse verdi cittadine: il Parco delle Cave e il Parco Agricolo Sud Milano.

Alla luce del progetto messo in campo sul sito della Piazza d'Armi, la rimessa in circolo di un'area a partire da un progetto di suolo a basso costo, si prospetta come scenario possibile.

Un intervento di questo genere permette all'area di tornare a far parte dell'urbanizzato, di tornare a essere un'area fruibile dalla cittadinanza, cessando di costituire un "problema" in quanto area dismessa, insicura e in degrado.

Nella consapevolezza che **non tutte le aree dismesse milanesi potranno conoscere scenari simili**, a causa delle caratteristiche o delle vicende che interessano tali aree, questo sarebbe uno scenario auspicabile per molte di esse.

BIBLIOGRAFIA:

- BALDUCCI A., *Apprendere dall'esperienza dei Pii a Milano*, Urbanistica, LXIII, 145 (2001).
- BALDUCCI A., COGNETTI F., FEDELI V., *Milano, la città degli studi*, Milano, 2010.
- BARBIERI F., NEGRI A., 1989, *Archeologia industriale: indagini sul territorio in Lombardia e Veneto*, Unicopli, Milano.
- BARZANI A., *Montecity. Progetto e piano*, Milano, 1990.
- BIANCHETTI C., 1985, "Aree industriali dismesse: primi percorsi di ricerca", Urbanistica Informazioni, n. 81.
- BIRAGHI M., LO RICCO G., MICHELI S., *MMX Architettura in zona critica*, Rovereto, 2010.
- BOLOCAN GOLDSTEIN M., GAETA L., *Mercato urbano e trasformazioni dell'ambiente costruito. Geografie di Milano verso Expo 2015*, Milano, 2012.
- BOCCALON GOLDSTEIN M., GAETA L., LODIGIANI A., RICCI R., *Nodi da sciogliere. Milano in contrazione. Geografie dell'urbano e mercato immobiliare*, Dialoghi Internazionali. Città nel Mondo, MMXXII, 17 (2012).
- BOLOCAN GOLDSTEIN M., BONFANTINI B., *Milano incompiuta: interpretazioni urbanistiche del mutamento*, Milano, 2007.
- BORGESE G., COLONNELLO I., *Dove era la fabbrica*, catalogo della mostra, Mazzotta, Milano, 1987.
- BORIANI M., MORANDI C., ROSSARI A., *Milano contemporanea. Itinerari di architettura e urbanistica*, Milano, 2008.
- BRUZZESE A., *Spazi in attesa, industria creativa e riusi temporanei. Il caso di Lambrate*, Milano, 2015.
- BRUZZESE A., TAMINI L., *Servizi commerciali e produzioni creative, sei itinerari nella Milano che cambia*, Torino-Milano, 2014.
- BOZZUTO P., COSTA A., FABIAN L., PELLEGRINI P., *Storie del futuro. Gli scenari della progettazione del territorio*, Venezia, 2008.
- BRUZZESE A., *Il recupero degli scali ferroviari a Milano, un'opportunità per ripensare il ruolo del progetto urbano*, Milano, 2012.
- BRUZZESE A., DE MICHELIS G., *Progettare la temporaneità. L'esperienza del workshop la "Cittadella del riuso temporaneo" a Sesto San Giovanni*, Territorio,

56 (2011).

BUSI R., *Aree industriali dismesse e recupero del territorio: una scommessa*, Atti del Convegno, 1° dicembre 1993, Università degli studi, Brescia, 1995.

CALVINI A., *I palazzi dell'esercito a Milano*, Milano, 2008.

CAPUTO P., *Milano Santa Giulia. Dal piano alle residenze sociali*, Milano, 2010.

CAPUTO P., FIORESE G., *Politecnico Bovisa. Progetti per l'area dei gasometri*, Milano, 1999.

CAVAZZINI E., *Progetto Bicocca 1985_1998*, Milano, 1999.

CELASCHI F., *Aree e immobili dismessi: progettazione e riqualificazione urbana*, Maggioli, Rimini, 1996.

CLEMENT G., *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Macerata, 2005.

COGNETTI F., GAETA L., *Milano, dieci anni di ordinaria pianificazione*, *Urbanistica*, LXIII, 145 (2001);

CORNER J., TIBERGHEN G.A., *Intermediate natures: the landscape of Michel Desvigne*, Berlino, 2009.

DASTU, POLITECNICO DI MILANO, *Trasformazione degli scali ferroviari milanesi. Esiti di un confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali*, Milano, 2014.

DE MICHELIS M., NICOLI P. OECHSLIN W., WERNER F., *La ricostruzione della città*, Berlino. Milano, 1987.

DESVIGNE M., *Il paesaggio come punto di partenza*, Lotus, MMXXII, n. 150.

DESVIGNE M., *Ilè Seguin, prefiguration garden*, Paris 2010, Lotus, MMXXII, 150 (2012).

DESVIGNE M., *The right Bank of Bordeaux Masterplan 2000-2004*, Lotus, MMXXII, 150 (2012).

DST - Dipartimento di Scienze del Territorio, 1988, *Il recupero di aree industriali dismesse in ambiente urbano*, Franco Angeli, Milano.

FONDAZIONE HOUSING SOCIALE, *Nuove forme per l'abitare sociale. Catalogo ragionato del concorso internazionale di progettazione di housing sociale per le aree di via Cenni e via Figino a Milano*, Milano, 2011.

FOSSA G., *Il paesaggio dei Pii fra loft e vision del Pgt*, Urbanistica, LXIII, 145 (2001).

FOSSA G., 1996, *Insedimenti artigiani e recupero di siti industriali dismessi in Lombardia: una rassegna critica*, Guerini, Milano.

GASPARRINI C., *Il progetto urbano. Una frontiera ambigua tra Urbanistica e Architettura*, Napoli, 1999.

GEROLDI C. (2010), *Agricoltura fuori campo, decontaminazioni urbane*. Tesi di laurea, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura e società, AA.2008-2009, relatore S. Boeri.

LANZANI A., *Città territorio urbanistica tra crisi e contrazione*, Milano, 2015.

LANZANI A., MERLINI C., ZANFI F., *Quando un “nuovo ciclo di vita” non si dà. Fenomenologia dello spazio abbandonato e prospettive per il progetto urbanistico oltre il paradigma del riuso*, in “Archivio di studi urbani e regionali” n. 109, 2014, pp. 28–47.

LANZANI A., MERLINI C., ZANFI F., *Riusi plurali per le aree dismesse*, in Urbanistica dopo la crescita, in corso di pubblicazione, 2016.

INFUSSI F., *Dal recinto al territorio*, Torino, 2011.

INTI I., CANTALUPPI G., PERSICHINO M., TEMPORIUSSO. *Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono*, in Italia, Milano, 2015.

LANZANI A., PASQUI G., *L'Italia del futuro*, Milano, 2011;

LATZ T., *Ruoli in trasformazione*, Lotus, MMXXII, 150 (2012).

LATZ T., *Port Rambauld, Lyon*, Lotus, MMXXII, 150 (2012).

LA REGINA F., *Come un ferro rovente*, Napoli, 1995.

LOMBARDI F., *Standard urbanistici, servizi sociali, enti locali*, Firenze, 1996.

MARINI S., ROSELLI S.C., *Re-Cycle. Op-position I*, Roma, 2014.

MARINI S., ROSELLI S.C., *Re-Cycle. Op-position II*, Roma, 2014.

MARINONI G., *Metamorfosi del progetto urbano*, Milano, 2005.

MERLINI C., *Tante case, pochi effetti*, Urbanistica, LXIII, 145 (2001).

MONTEDORO L., *Una scelta per Milano. Scali ferroviari e trasformazione della città*, Macerata, 2011.

MUNARIN S., TOSI M.C., *Spazi del welfare. Esperienze luoghi e pratiche*, Macerata, 20011.

MVRDV, *Farmax. Excursions on density*, Rotterdam, 1998.

NERI R., *Milano. Caserme e aree militari*, Segrate (MI), 2014.

OLIVA F., *L'urbanistica di Milano. Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*, Milano, 2006.

OLIVA F., *La crisi oltre la città*, Urbanistica, LXIII, 145 (2001).

OSWALT P., *Shrinking Cities, Interventions*, Bonn, 2006.

OSWALT P., *Shrinking Cities, International Research, vol. 1*, Berlin, 2005.

PROTASONI S., *Milano scali ferroviari*, Milano, 2013.

SECCHI B., BOERI S., *I Territori Abbandonati*, "Rassegna", n. 42.

SOLA' MORALES M., *Progettare città*, a cura di Zardini, M., "Lotus Quaderni", n. 23, 1999.

SPAZIANTE A., *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Firenze, 2000.

SITIGRAFIA

www.ascolto.gasometri-bovisa.polimi.it

www.comitatoquartieremilanosantagiulia.it

www.geoportale.regione.lombardia.it

www.impossibleliving.com

www.legiardinieremilano.it/tavolo-comune

www.milanosantagiulia.com

www.ordinearchitetti.mi.it/milanohecambia

www.prurubattino.wordpress.com

www.reti.regione.lombardia.it

www.riformaremilano.polimi.it

www.rubattino.org

www.temporioso.org

www.voloire.com/la_caserma_s_barbara

ALTRO

PGT Comune di Milano, Documento di Piano, Allegato 3, *scheda ATU*.

Presentazione “*Perizia agronomica su alberature - Bovisa Gasometri*” a cura di Davide Canepa Dott. Agronomo. Metropolitana Milanese Spa, Comune di Milano del giugno 2015.

Presentazione “*Ex SIN “Bovisa Gasometri”: la contaminazione e gli interventi di bonifica*” a cura di Mario Lagorio direttore settore bonifiche del Comune di Milano, 18.06.2015.

Doc. di Sviluppo del Territorio Comune di Milano Proposta di Contratto Valorizzazione Urbana Bovisa Gasometri. *Relazione*.

COMUNE DI MILANO, Proposta di variante alla fase II del P.R.U. Rubattino oggetto dell’Accordo di Programma, Relazione Preliminare Ambientale, 2011.

M.FERRARI, *Viaggio alla scoperta di cinque luoghi incontaminati. Quinta tappa. La goccia*, La Stampa, Medialab, 2014.

Documentazione *Bando EuroPan 12* (beep Ri-Formare Milano).

Decreto di Vincolo, *Magazzini di Baggio*, 10.12.2009.

Decreto di Vincolo, *Palazzina di Comando Magazzini di Baggio*, 10.12.2009.

Decreto di Vincolo, *Piazza, d’Armi*, 10.12.2009.

Comune di Milano, Studio di Fattibilità “*Razionalizzazione, accorpamento ed ammodernamento del patrimonio immobiliare in uso al Ministero della Difesa nella città di Milano*” 05.06.2012.

Comune di Milano, *Accordo di Programma*, Scali Ferroviari, relazione illustrativa, novembre 2009.

Presentazione “*Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane*” presso Commissione Urbanistica Comune di Milano, 29.10.2013