

9.7

AdP Scali\_All. KeKbis  
Confronto con soggetti locali



ATTRA\VERSO

SAN CRISTOFORO

concorso internazionale di progettazione  
per una nuova connessione ciclopedonale  
tra Lorenteggio e Ronchetto sul Naviglio



## **ACCORDO DI PROGRAMMA**

**AI SENSI DELL'ART. 34, D.LGS. N. 267/2000, PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO, DENOMINATE: "SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONE DI PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARTE DEGLI SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE SAN CRISTOFORO", IN CORRELAZIONE CON IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO IN AMBITO MILANESE.**

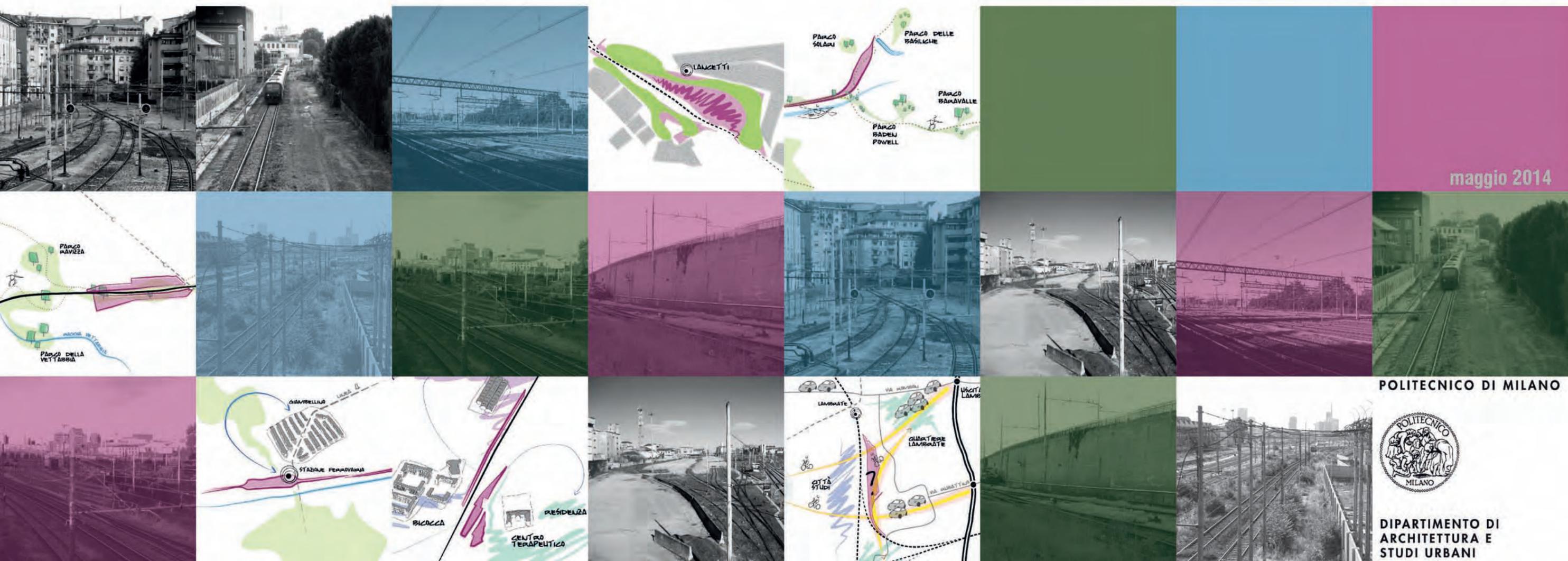
## **ALLEGATO K**

**Trasformazione degli scali ferroviari milanesi: esiti di un confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali (maggio 2014) - Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani.**



# TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI MILANESI

ESITI DI UN CONFRONTO SU ATTESE, ESIGENZE  
E DESIDERI DEI SOGGETTI LOCALI



maggio 2014

POLITECNICO DI MILANO



DIPARTIMENTO DI  
ARCHITETTURA E  
STUDI URBANI





# **TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI MILANESI**

**ESITI DI UN CONFRONTO SU ATTESE, ESIGENZE  
E DESIDERI DEI SOGGETTI LOCALI**



## COMUNE DI MILANO

### Assessorato Urbanistica, Edilizia Privata e Agricoltura

Ada Lucia De Cesaris

### Settore Progetti Strategici, Servizio Grandi Riqualificazioni

Giancarlo Tancredi  
Michela Brambati

## DASTU - POLITECNICO DI MILANO

### Coordinamento

Gabriele Pasqui

### Gruppo di lavoro

Antonella Bruzzese  
Francesca Cognetti  
Marika Fior  
Paolo Galuzzi  
Diana Giudici  
Antonio Longo  
Laura Pogliani  
Piergiorgio Vitillo

### con la collaborazione di AMAT

Davide Fortini

## Hanno partecipato agli incontri di ascolto

### ZONE DI DECENTRAMENTO DEL COMUNE DI MILANO

#### Zona 1

Fabio Arrigoni  
Stefano D'Onofrio

#### Zona 2

Mario Villa  
Alberto Proietti  
Elena Sala

#### Zona 3

Renato Sacristani  
Vincenzo Casati  
Dario Monzio Compagnoni  
Gabriele Antonio Mariani  
Sara Rossin

#### Zona 4

Loredana Bigatti  
Stefano Giorgetti  
Stefano Margiotti

#### Zona 5

Aldo Ugliano  
Nino Consiglio  
Emanuela Duina  
Daniele Gilera

#### Zona 6

Gabriele Rabaiotti  
Eugenio Garlaschielli  
Giorgio Franchina  
Paolo Lubrano  
Vittorio Tavolato

#### Zona 7

Fabrizio Tellini

#### Zona 8

Simone Zambelli  
Alessandro Bescapè  
Igor Dal Dosso

#### Zona 9

Beatrice Uguccione  
Luca Simi

### ASSOCIAZIONI E COMITATI

Associazione 4Tunnel  
Associazione 9x9  
Associazione Ai-Cher  
Associazione Amici dei Navigli  
Associazione Beatrice D'Este  
Associazione Bei Navigli  
Associazione Connectiong cultures  
Associazione De.Deep  
Associazione Dynamoscopio  
Associazione GAIA - Il mercatino della Bovisa  
Associazione Mesopotamia Milanese  
Associazione Museo Lab  
Associazione Parco delle Risaie  
Associazione Parco Segantini  
Associazione Parco Sud  
Associazione socio-culturale Cittadini di zona 9  
Associazione sportiva OSG 2001  
Associazione Terra del Fuoco  
Associazione VerDiSegni  
Associazione Vivi e progetta un'altra Milano  
Associazione Vivi Rubattino  
Associazione Zona Tortona  
Bicycle Film Festival Milano  
Centro Aggregazione Multifunzionale - CAM Pecetta  
Centro Culturale Conca Fallata  
Centro Culturale Multietnico La Tenda  
Circolo ACLI Bicocca  
Circolo ACLI Lambrate  
Comitato Amici del Metrobosco. Il Parco della Lambretta  
Comitato dei Navigli  
Comitato ferrovia Milano-Mortara  
Comitato Forlanini  
Comitato Jenner Farini  
Comitato La Goccia  
Comitato Ponti  
Comitato PRU Rubattino  
Comitato Quartiere Greco  
Comitato Quartiere Precotto  
Comitato x Milano Giambellino e dintorni  
Comitato x Milano Ticinese

Comitato x Milano Zona 3  
Comitato x Milano Zona 4  
Comitato x Milano Zona 5  
Comitato x Milano Zona 8  
Comitato x Milano Zona 9  
Comunità del Giambellino  
Distretto di Economia Solidale GAS Lola  
Giornale locale Quattro  
Giornale Z3 x Milano  
Gruppo Mobilità Sostenibile Z2  
Laboratorio di Democrazia Partecipata  
Legambiente

Progetto Crescere nella città metropolitana  
Progetto Rotaie Verdi - Cooperativa Eliante e WWF

# Sommario

## introduzione IL MANDATO E IL PERCORSO

|                   |    |
|-------------------|----|
| La domanda        | 9  |
| Il mandato        | 9  |
| Le attività       | 10 |
| Il Report         | 10 |
| Un percorso ricco | 10 |

## capitolo 1 GLI SCALI E LA CITTÀ 11

|   |    |
|---|----|
| L'avvio del processo di trasformazione negli strumenti negoziali dal 2005 al 2009 | 11 |
| Contenuti e aspetti critici del PGT Moratti (2011)                                | 13 |
| Le nuove scelte dell'Amministrazione Pisapia                                      | 15 |

## parte I

## METODOLOGIA E FASI

## 9 capitolo 2 IL PROCESSO DI ASCOLTO E DI INTERAZIONE 19

|  |    |
|--|----|
| La costituzione di un network locale di potenziali interlocutori                       | 19 |
| La ricostruzione del quadro locale di aspettative, immaginari, visioni e progettualità | 19 |
| Mettere al lavoro nell'interazione il sapere tecnico                                   | 20 |
| L'apertura del dialogo   | 20 |
| La costruzione di una conoscenza comune e pubblica sugli scali                         | 21 |
| L'attenzione alla comunicazione del processo   | 21 |
| Le attese generate dal coinvolgimento  | 21 |

## capitolo 3 LE FASI DEL LAVORO 23

|   |    |
|---|----|
| Come trattare gli scali   | 23 |
| Fase 1: selezione degli attori e preparazione della cartografia di base | 24 |
| Fase 2: l'ascolto dei Consigli di Zona e degli attori locali            | 24 |
| Fase 3: costruzione del Report conclusivo                               | 28 |
| Fase 4: restituzione alle comunità locali del lavoro svolto             | 28 |

**parte II**

**ESITI DELLA FASE DI ASCOLTO**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>capitolo 4 RESTITUIRE LA COMPLESSITÀ DEGLI SCALI</b> | <b>41</b> |
| <b>4.1 GRECO-BREDA</b>                                  | <b>43</b> |
| Bordi e connessioni                                     | 44        |
| Spazi aperti  | 45        |
| Servizi   | 46        |
| <b>4.2 LAMBRATE</b>                                     | <b>51</b> |
| Bordi e connessioni                                     | 52        |
| Spazi aperti  | 53        |
| Servizi   | 54        |
| <b>4.3 PORTA ROMANA, ROGOREDO</b>                       | <b>59</b> |
| Bordi e connessioni                                     | 60        |
| Spazi aperti  | 61        |
| Servizi   | 62        |
| <b>4.4 PORTA GENOVA, SAN CRISTOFORO</b>                 | <b>67</b> |
| Bordi e connessioni                                     | 69        |
| Spazi aperti  | 70        |
| Servizi   | 70        |
| <b>4.5 FARINI</b>                                       | <b>77</b> |
| Bordi e connessioni                                     | 78        |
| Spazi aperti  | 79        |
| Servizi   | 80        |
| <b>4.6 IL RUOLO DEGLI SCALI</b>                         | <b>85</b> |
| Scalo Greco-Breda                                       | 85        |
| Scalo Lambrate  | 85        |
| Scalo Romana  | 87        |
| Scalo Rogoredo  | 88        |
| Scali Porta Genova e San Cristoforo                     | 89        |
| Scalo Farini  | 90        |

**parte III**

**PRIME INTERPRETAZIONI**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>capitolo 5 TEMI RICORRENTI NELLA TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI</b>      | <b>95</b> |
| Gli scali nel contesto urbano e territoriale                            | 95        |
| Natura del progetto per gli scali: contenuti, esigenze, temi ricorrenti | 95        |
| Attenzione al passato e anticipazione del futuro                        | 96        |
| Usi temporanei  | 97        |
| Attenzione alla gestione e alla fruibilità del cantiere                 | 97        |
| Patrimonio ed eredità   | 97        |
| <b>capitolo 6 CONCLUSIONI E PROSPETTIVE (come usare questo report)</b>  | <b>99</b> |
| Il percorso e il processo   | 99        |
| Conoscenze in uso   | 99        |
| Domande sociali: dotazioni e prestazioni                                | 99        |
| I limiti e le opportunità del percorso fatto                            | 99        |
| Le attese nel tempo   | 100       |
| Nuove comunità di pratica   | 100       |
| Verso un percorso dialogico   | 100       |
| Verso le linee guida per la progettazione                               | 100       |

# introduzione

## IL MANDATO E IL PERCORSO

### La domanda

Il rapporto di ricerca presentato in queste pagine restituisce l'attività svolta nell'ambito della convenzione tra il Comune di Milano, Direzione Centrale del Territorio, e il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano "finalizzata alla definizione di linee di intervento per la trasformazione degli scali ferroviari dimessi basate sul riconoscimento dell'apporto progettuale delle comunità locali".

La convenzione, sottoscritta nel febbraio del 2013, si colloca nell'ambito del processo di attivazione di una strategia di riqualificazione e valorizzazione di una quota rilevante degli scali ferroviari milanesi (Farini, Porta Romana, Genova, San Cristoforo, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, per una superficie territoriale di circa un milione di mq), connessa all'impegno sul potenziamento del nodo ferroviario. Tale strategia avviata dal Comune di Milano già nel 2005, ha trovato una sua formalizzazione nel Piano di Governo del Territorio e potrebbe concretizzarsi nella definizione di un Accordo di Programma tra Comune, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato in corso di perfezionamento.

Nel quadro di questo processo di interazione e contrattazione multiattoriale lungo e complesso, l'Amministrazione comunale ha deciso di promuovere un'attività di riconoscimento delle domande e dei progetti sulle sette aree interessate dall'Accordo di Programma, al fine di ricostruire un quadro delle attese delle comunità

locali intorno alle aree soggette a potenziale trasformazione e di offrire materiali significativi alle fasi successive del processo di riqualificazione e progettazione.

### Il mandato

Il mandato entro il quale si è collocata l'attività di indagine e di ascolto attivo realizzata nel corso del 2013 è stato definito con grande chiarezza: non si è trattato di una attività di progettazione partecipata, ma di una indagine esplorativa costruita attraverso l'interazione con le istituzioni decentrate (i Consigli di Zona) e con una selezione di attori locali, volta a delineare aspettative, domande, proposte e progetti relativi agli scali, a organizzarle unitariamente e a consegnarle agli attori che stanno definendo contenuti e percorso del processo di riqualificazione, a partire dal Comune di Milano.

Un secondo limite costitutivo dell'attività di ascolto attivo ha riguardato i temi intorno ai quali si è svolta l'interazione con gli attori locali coinvolti. La raccolta di indicazioni rispetto a esigenze, attese e desideri con riferimento alle trasformazioni degli scali milanesi ha assunto come un dato le scelte, in fase di definizione o già compiute, relative alla superficie in trasformazione e alle aree in cessione, ma anche agli indici edificatori e ai volumi in gioco.

Il confronto e l'ascolto attivo si è dunque concentrato in particolare su tre famiglie di questioni, tra loro connesse e nel seguito illustrate.

- Spazi aperti. Come può essere pensata la localizzazione di nuovi spazi aperti all'interno delle aree di trasformazione, anche in termini di funzioni che vi potranno essere ospitate? Quale connessione è possibile riconoscere tra questi e gli spazi aperti esistenti nell'intorno, anche attraverso l'individuazione di sistemi più ampi?
- Bordi e connessioni: quali relazioni sono pensabili e progettabili tra i nuovi progetti di trasformazione e la città a confine degli scali? In che modo gli scali potrebbero rappresentare delle importanti zone di connessione e ricucitura tra parti di città ora separate, sia in termini di forme e materiali urbani, sia in termini di funzioni?
- Servizi: quali funzioni pubbliche possono essere ospitate all'interno delle aree? Quali tipologie di nuovi servizi sarebbe auspicabile che venissero inserite nelle aree di trasformazione, anche in risposta a eventuali carenze nelle dotazioni pubbliche allo stato attuale e/o in previsione della domanda che si genererà in seguito alla trasformazione degli scali?

L'attività di ascolto non si è naturalmente concentrata esclusivamente su queste tre tematiche: ulteriori questioni e problemi, anche di scala diversa sono stati sollevati (problemi di accessibilità e di attraversamento, ipotesi relative alla collocazione dei nuovi volumi nello scalo, programmi funzionali, ...) e verranno puntualmente restituiti nel presente Report. Tuttavia, è

sempre stato chiarito che il mandato entro il quale si è collocato il dialogo con gli attori locali aveva una natura precisa e delimitata.

### Le attività

Le attività realizzate e la metodologia utilizzata nell'ambito della Convenzione verranno descritte in questo Report.

È tuttavia importante sottolineare che il ruolo svolto dal gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani si è giocato in tre famiglie di attività.

In primo luogo un'attività di indagine e di ricostruzione del processo di trasformazione degli scali, di descrizione generale di ciascuno scalo nel suo contesto urbano, di ricostruzione di posizioni, progetti e proposte già emerse in passato, di mappatura della rete di attori locali già attivi o attivabili nel percorso di interazione. Questa famiglia di attività analitiche ed esplorative si è svolta in stretta collaborazione con la Direzione Centrale del Territorio e in particolare con il Settore Progetti Urbani Strategici, ma anche in dialogo con altri progetti del Comune che investono alcuni degli scali (a partire dal progetto Rotaie Verdi).

In secondo luogo un'attività di ascolto, attraverso interviste e *focus group*, ha permesso di riconoscere la ricchezza e la pluralità di attese, ma anche di ipotesi progettuali, che i contesti locali hanno maturato sulle potenzialità di trasformazione degli scali ferroviari milanesi.

In terzo luogo, una attività di organizzazione, sintesi e rappresentazione degli esiti del percorso di ascolto attivo ha permesso di far emergere connessioni tra diversi temi e ipotesi progettuali, ma anche contraddizioni e conflitti possibili tra attese e domande sociali. Nelle pagine seguenti ci si propone dunque sia di restituire fedelmente le posizioni e i punti di vista degli attori ascoltati, sia di offrire a questi stessi attori, all'Amministrazione comunale e agli altri *stakeholders* coinvolti, la ricchezza e l'articolazione del sistema delle attese e delle domande locali.

### Il Report

Il Report è organizzato nel modo seguente.

Il capitolo 1 restituisce le relazioni tra scali ferroviari e città, proponendo una ricostruzione del processo di trasformazione degli scali e offrendo un quadro delle condizioni di partenza entro cui collocare l'esito dell'attività di ascolto attivo.

Il capitolo 2 e il capitolo 3 descrivono analiticamente metodologia e fasi del lavoro, con particolare attenzione alla modalità di selezione dei soggetti coinvolti e di interazione.

Il capitolo 4 descrive, per ciascuno scalo, l'esito dell'attività di ascolto attivo attraverso tavole e testi: viene proposta una descrizione generale dello scalo e del suo rapporto con il contesto; vengono restituite le indicazioni emerse in riferimento ai tre temi proposti (spazi aperti,

servizi, bordi e connessioni) e una descrizione sintetica del ruolo dello scalo in relazione al potenziamento dei beni pubblici e dei servizi consegnati al contesto locale e alla città; vengono raccolti i verbali dei momenti di ascolto con i Consigli di Zona e con gli altri attori locali.

Il capitolo 5 propone una riflessione sulle indicazioni emerse non più in relazione ai singoli scali, ma al ruolo della trasformazione degli scali in diversi settori urbani e nella città nel suo insieme, anche in relazione ad alcuni temi trasversali e ricorrenti che hanno permesso di riconoscere "idee di città" emergenti.

Infine, il capitolo 6 si propone di riconoscere sinteticamente alcuni usi possibili degli esiti del percorso di ascolto e interazione.

### Un percorso ricco

Il lavoro svolto e descritto in questo documento deve essere interpretato e utilizzato a partire dai suoi limiti e dal perimetro entro il quale si è mosso.

Tuttavia, pur rispettando rigorosamente il mandato definito dall'Amministrazione comunale, il percorso di ascolto attivo che ha coinvolto un numero significativo di attori locali si è rivelato ricco e ha fatto emergere non solo attese e domande, ma anche conoscenze inedite sugli scali e sulle loro potenzialità di trasformazione, su ipotesi progettuali di grande interesse e su connessioni possibili tra la riqualificazione degli scali e il ripensamento dell'intera città.

Il valore di questo percorso non sta dunque nella rappresentatività degli attori e degli interessi coinvolti, ma piuttosto nella capacità di questo percorso di ascolto attivo di generare *usable knowledge*, spendibile sia nel successivo percorso di coinvolgimento dei cittadini, sia nella definizione tecnica di vincoli, potenzialità e limiti dell'attività progettuale che si dispiegherà nelle fasi successive.

# capitolo 1

## GLI SCALI E LA CITTÀ

### L'avvio del processo di trasformazione negli strumenti negoziali dal 2005 al 2009

Localizzazione urbana e dimensione spaziale fanno degli scali ferroviari milanesi un potenziale indiscutibile di trasformazione urbanistica multiscalare. Dislocati lungo il semianello ferroviario che da nord ovest (direzione Torino e Sempione) cinge la città compatta della prima metà del Novecento passando per la fascia orientale (direzione Venezia) e si raccorda con la cintura sud (direzione Bologna) e l'asta sud ovest (verso Abbiategrasso e Vigevano), i sette scali (Farini; Greco-Breda; Lambrate; Porta Romana; Rogoredo; Porta Genova; San Cristoforo) coprono una superficie complessiva di oltre 120 ha. Si tratta di una dimensione superiore a quella che ha riguardato i maggiori e più noti interventi recenti come Santa Giulia (110 ha), ed Expo (97 ha) e paragonabile alle aree ex Falck di Sesto San Giovanni. Alla metà degli anni 2000, Comune di Milano e Gruppo Ferrovie dello Stato SpA decidono di sottoscrivere un Accordo Quadro<sup>1</sup> per sancire la decisione condivisa di associare la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in procinto di dismissione con il potenziamento e la riqualificazione del sistema ferroviario milanese. Il principio affermato nell'intesa consisteva nel riconoscere che la valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario e la conseguente creazione di plusvalenze economiche sarebbero state un'importante occasione per avviare un processo di potenziamento del nodo di Milano e di

miglioramento dell'accessibilità tra città e territorio. Merita sottolineare che il quadro urbanistico allora vigente (la Variante Generale 1980) confermava ancora la destinazione infrastrutturale delle aree ferroviarie e che, sulla scorta dell'accordo, il Comune si dimostrava intenzionato a procedere attraverso l'avvio di un percorso alternativo di programmazione negoziata, previsto nella legislazione regionale da poco entrata in vigore (LR 12/2005), da finalizzare ad una variante urbanistica con relativa Valutazione Ambientale Strategica. Un atto anticipatore delle nuove strategie urbanistiche che l'Amministrazione comunale stava delineando in quegli anni attraverso la predisposizione del nuovo strumento urbanistico generale, il Piano di Governo del Territorio (PGT), poi adottato nel 2010.

Nel 2007 (con integrazione l'anno successivo) l'Accordo di Programma viene formalizzato con la partecipazione della Regione Lombardia, per sottolineare l'importanza della dimensione trasportistica<sup>2</sup>. Vi aderiscono anche le Poste, l'Agenzia del Demanio e il Fondo Immobili Pubblici in qualità di proprietari di aree contermini da integrare nelle trasformazioni urbanistiche (principalmente collocate nell'ambito Farini). La Variante urbanistica collegata (adottata nel 2009) anticipa le scelte del redigendo PGT, ma alcuni dettagli marcano le prime differenze. Le dimensioni ammontano complessivamente a 1.290.384 mq, che comprendono 190.500 mq di aree definite "strumentali all'esercizio ferroviario" e pertanto escluse dalla trasformazione. L'ambito di più ampia estensione

è indubbiamente lo scalo Farini che occupa la metà del complesso (651.139 mq) in una porzione urbana (Zona di decentramento 8 e 9) di grande densità infrastrutturale ed insediativa<sup>3</sup>. Il comparto sud (che interessa principalmente le Zone 4, 5 e 6 e tangenzialmente la Zona 1) presenta aree consistenti negli scali di Porta Romana (216.430 mq), Porta Genova (93.547) e San Cristoforo (165.790 mq). I tre scali rimanenti, pur di dimensioni ridotte (Lambrate: 69.830 mq, Greco-Breda: 71.078 mq e Rogoredo: 22-570 mq) sono collocati in aree nevralgiche per la contiguità con ambiti di rilevante trasformazione territoriale già in atto. A nord infatti Greco-Breda e Lambrate (Zone di decentramento 9, 2 e 3) si distribuiscono lungo l'asta Milano Monza, investita dai maggiori processi di riconversione funzionale di tutto il territorio provinciale (Pirelli, Breda, Falck), a sud Rogoredo (Zona di decentramento 4) è antistante alle aree di Santa Giulia e in prossimità dei terreni di Porto di Mare, parzialmente ricompresi nel Parco Agricolo Sud Milano.

Ai sensi dell'Accordo e della Variante 2009, l'edificabilità prevista ammonta ad un totale di 845.000 mq di slp a destinazioni miste (di cui 236.000 per funzioni di interesse generale ed edilizia sociale e convenzionata), corrispondente ad un indice medio di circa 0,75 mq/mq, applicato sulla effettiva superficie territoriale di intervento (1.136.400 mq) che esclude le aree strumentali per le ferrovie ad eccezione di quelle interessate da un'ipotesi di copertura dei binari e realizzazione di aree verdi attrezzate

(circa 55.000 mq). Questo porta un carico di abitanti teorici insediabili pari a circa 15.000 unità, che potranno disporre di un minimo di 654.000 mq di aree per servizi.

L'Accordo di Programma<sup>4</sup> richiede di avviare una riflessione generale sulle potenzialità quantitative e funzionali delle diverse aree e ammettere trasferimenti al loro interno tra scali nei quali la densificazione appare più ammissibile che in altri. È richiesto a Ferrovie un impegno aggiuntivo ad avvalersi di modalità concorsuali per garantire una buona qualità del progetto, assicurare una flessibilità funzionale tra usi liberi e usi di interesse generale e anche comprendere quote significative (pari al 28% del totale) di residenza sociale nelle sue varie forme (da quella assistita, a quella temporanea per studenti, a quella in locazione e in vendita convenzionata). Come si è detto, la componente urbanistica dell'Accordo non può prescindere da quella trasportistica che, seppure non compare ufficialmente tra gli impegni di Variante, rappresenta tuttavia, almeno per l'Amministrazione Comunale, una ricaduta significativa, che viene ampiamente sostenuta dalla Regione. Lo scenario in cui si colloca l'insieme degli interventi prevede un incremento della capacità di trasporto del sistema ferroviario nell'ordine di 40.000 passeggeri/ora per direzione, il miglioramento del livello di accessibilità sia al centro città che alle altre polarità urbane e l'avvio di un progetto di *Circle Line* (da Certosa a San Cristoforo in senso orario). In particolare si sottolinea l'importanza del potenziamento infrastrutturale del nodo di Milano e soprattutto delle

linee connesse al Passante, all'asse Garibaldi-Monza e alle linee di Cintura, con la realizzazione di nuove stazioni e nuove fermate urbane (Canottieri, Tibaldi, Romana, Zama, Istria, Dergano), l'aumento della frequenza dei treni, lo sviluppo dei parcheggi di interscambio e l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Nonostante la netta presa di posizione dei due Enti territoriali coinvolti, le Ferrovie dimostrano progressivamente un interesse meno spiccato perché il loro progetto delinea un modello differente e specializzato: il Passante ferroviario esistente è destinato ai soli treni di carattere metropolitano, mentre il percorso di cintura assolve il ruolo di transito per le merci e per i treni di connessione tra le città principali.

#### **Contenuti e aspetti critici del PGT Moratti (2011)**

Con il nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT) della Giunta Moratti, (che, pur approvato nel 2011, non è mai stato pubblicato e pertanto non è entrato in vigore), i sette scali sono classificati tra gli Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU), con alcune modifiche nella perimetrazione delle aree e soprattutto una diversa attribuzione di edificabilità rispetto all'Accordo di Programma sopra illustrato. La superficie interessata dagli interventi diventa 1.306.256 mq, con un totale di 876.578 mq di slp di edificabilità generata in loco, che può incrementare fino a 1.012.580 mq di superficie lorda di pavimento (slp) complessiva (interna e accoglibile) in ragione del processo di densificazione previsto in quattro scali (Farini, Lambrate, Porta Romana, Rogoredo). L'indice

medio territoriale (che comprende anche la possibilità di densificazione) risulta pari a 0,79 mq/mq, ma tale valore raggiunge 1 mq/mq a Farini-Lugano e 1,14 mq/mq a Porta Romana e a Rogoredo. Infine, nel rispetto del principio di indifferenza funzionale introdotto dal Piano, le Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio (allegato 3 del Documento di Piano del PGT) segnalano solo una vocazione funzionale dei singoli scali, rinviando le scelte puntuali alla fase di trasformazione.

In sede di emendamenti consiliari nel dispositivo di Piano è stata inserita la destinazione obbligatoria di un 20% circa complessivo di housing sociale, per edilizia convenzionata, agevolata e per l'affitto, per un totale di 223.000 mq di slp. Le previsioni di aree a verde ammontano a 757.000 mq, con una percentuale minima del 30% di superficie territoriale (St) negli scali di Porta Romana e Greco-Breda e massima dell'80% della St a San Cristoforo.

Le numerose osservazioni pervenute al PGT Moratti, da parte anche delle Zone di decentramento interessate dalla trasformazione degli scali, si sono focalizzate principalmente sulle densità previste: ad esempio allo scalo di Farini, di gran lunga il più vasto tra tutti i sette scali, il dispositivo normativo consente l'atterraggio di circa 650.000 mq di slp in un'area ritagliata da un ampio fascio di binari e incastonata tra i sistemi infrastrutturali complessi che mettono in relazione il settore nord Milano con l'asse del Sempione.



SAN CRISTOFORO

PORTA GENOVA

PORTA ROMANA

ROGOREDO

Scuola di Massimiliano

Centro storico San Lorenzo

San Carlo Borromeo

Scuola di Tortona

Scuola Stenografica

Scuola dei Ragazzi

S. M. del Rosario

Scuola di Anagnino

S. M. delle Grazie

Scuola di Roma

Chiesa della S. Maria

Chiesa di S. Maria della Vittoria

Asilo della Madonna

La Compagnia Pazzi

Chiesa di S. Rocco

Scuola di S. Carlo

Scuola di S. Maria

Scuola di S. Maria

La Provenienza

Chiesa di S. Maria

Chiesa di S. Maria

Chiesa di S. Maria

Asilo della Madonna

Scuola di S. Carlo

Altro elemento critico emerso dall'analisi del PGT approvato riguarda le procedure attuative, che svincolando la trasformazione dei singoli scali dalla definizione di un accordo comune, non consentono di riconoscere la straordinarietà di un arcipelago di aree inserite in un sistema infrastrutturale primario (la rete ferroviaria urbana e metropolitana). In questo modo si rinuncia altresì a valorizzare l'unicità di una proposta che possa essere bilanciata al proprio interno tra l'assegnazione di carichi insediativi anche consistenti e l'offerta di aree e servizi, oltre che contraddistinta da una precisa correlazione tra valorizzazione immobiliare e ricadute pubbliche.

#### **Le nuove scelte dell'Amministrazione Pisapia: dal PGT vigente (2012) alla revisione (in corso) dell'Accordo di Programma**

Nel 2011, con la revoca della delibera di approvazione del PGT Moratti e la ripresa del processo di pianificazione generale a partire dal riesame delle osservazioni, che porta all'entrata in vigore del PGT rivisto nel novembre 2012, l'Amministrazione comunale riavvia la costruzione dell'Accordo di Programma, aggiornandolo con le nuove scelte di Piano. L'aspetto politicamente più rilevante riguarda il riconoscimento, nel PGT, della natura infrastrutturale degli scali ferroviari, che pertanto, in assenza di una stipula dell'Accordo, non possono vantare alcun diritto edificatorio e per i quali restano ammesse solo le modalità manutentive (art. 8.4 del Documento di

Piano). Per questa ragione il PGT non assegna indici di edificabilità per i singoli scali, ma fissa alcuni principi da applicarsi alle trasformazioni, quali:

- ricavare benefici effettivi per la città, condividendo le plusvalenze con le FS, per garantire le connessioni sulle radiali, le nuove stazioni e fermate e le indispensabili bonifiche dei suoli, queste ultime a totale carico dell'operatore;
- ricavare benefici per le comunità locali (e per estensione anche per la città nel suo complesso), attraverso la realizzazione di parchi di estensione considerevole, e di attrezzature di interesse generale (per una superficie pari a circa il 50% delle aree, cioè almeno 630.000 mq);
- garantire una procedura unitaria, attraverso l'Accordo, che eviti il rischio del frazionamento proprietario (prima dell'attuazione) e di un conseguente sfilacciamento dei progetti, degli scambi e delle garanzie reciproche;
- aprire un dialogo con la città e con le sue componenti attive, per avviare un percorso di condivisione dei contenuti, delle scelte e delle possibili ricadute locali, da inserire quali condizioni imprescindibili per gli strumenti urbanistici di dettaglio.

Pur confermando alcuni elementi essenziali dell'Accordo precedente, relativamente alla necessità di potenziare il sistema ferroviario milanese e riqualificare il sistema delle aree coinvolte, aprendo gli scali alla città e potenziando le

dotazioni di verde, collegamenti carrabili e ciclabili, servizi e stazioni, l'Accordo che viene riavviato dalla Giunta Pisapia nel 2012 si pone in discontinuità con quello precedente e soprattutto con il PGT della Giunta Moratti per quanto concerne i carichi insediativi.

Infatti, la proposta ancora in discussione, prevede una slp edificabile di 676.578 mq di slp, con una riduzione pari al 18% rispetto al precedente Accordo 2009 e al 33% rispetto al PGT Moratti. A Farini e Porta Romana questi valori sono sensibili, rispettivamente pari a -25% e -21%, e a San Cristoforo si prevede l'annullamento (con trasferimento) dell'edificabilità.

La dotazione minima di aree pubbliche o di uso pubblico ammonta a 595.000 mq, pari al 50% delle aree degli scali ripermite (1.041.000 mq), mentre si stimano circa 2.600 alloggi sociali, per una quantità complessiva obbligatoria di oltre 156.000 mq.

Merita infine segnalare l'impegno espresso dalla Cassa Depositi e Prestiti di finanziare una quota molto rilevante di edilizia in affitto pubblica nelle tre aree di Greco-Breda, Lambrate e Rogoredo, per far fronte alla domanda crescente di residenza a costi accessibili, anche per categorie speciali (quali studenti, lavoratori temporanei, giovani).

Nel complesso la ricalibratura in diminuzione delle quantità edificabili e l'incremento delle aree di cessione per aree verdi e parchi, contenuto essenziale dei nuovi termini dell'Accordo in fase di definizione, nonché

una diversa attenzione espressa dall'Amministrazione comunale nei confronti della domanda locale di servizi ed infrastrutture, fanno emergere l'esigenza primaria di una formulazione attenta delle linee guida di assetto generale, che possa scaturire da una reale condivisione delle scelte progettuali fra gli attori in gioco.

<sup>1</sup> "Accordo Quadro per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse ed il potenziamento del sistema ferroviario milanese" (25 luglio 2005).

<sup>2</sup> L'Accordo di Programma (20 marzo 2007 integrato in data 18 luglio 2008) assume i contenuti di Variante urbanistica al PRG 1980 e definisce obiettivi, criteri generali e contenuti specifici delle trasformazioni urbanistiche oltre ad indicare gli interventi di completamento e potenziamento della cintura ferroviaria e alcuni altri interventi: la realizzazione di piattaforme logistiche di vicinato urbano, la realizzazione di centri polifunzionali di interscambio lungo le direttrici di accesso ferroviario e viabilistico, il potenziamento dei parcheggi di interscambio, il rinnovo e potenziamento del materiale rotabile, nonché il riordino degli impianti industriali necessari ai servizi ferroviari da istituire.

<sup>3</sup> Cfr la descrizione delle caratteristiche urbanistiche e territoriali presenti nelle 9 zone di decentramento contenuta nel Rapporto sullo Stato dell'Ambiente (RSA 2004) e suo aggiornamento (2006) del comune di Milano.

<sup>4</sup> Gli elementi qualificanti l'Accordo sono così sintetizzati nella relazione illustrativa della Variante urbanistica (pag.20):

- Formazione di Comparti Urbanistici che associano aree anche non contermini;
- Attribuzione di carichi insediativi, espressi in slp massima e destinazioni funzionali per comparto;
- Indicazione per ogni singola area, anche interna ad un comparto, dei minimi e massimi di concentrazione dei carichi insediativi e delle quantità minime di spazio pubblico;

- Flessibilità funzionale tra funzioni compatibili, rimandando eventuali prescrizioni restrittive alla pianificazione di dettaglio;
- Previsione di una quota minima da destinare a funzioni di interesse generale e housing sociale;
- Definizione di linee guida, illustrative degli obiettivi della variante, con valore di supporto e orientamento alla pianificazione attuativa, definendo le scelte e gli orientamenti principali, il livello atteso e i punti fermi del progetto;
- Obbligo del ricorso a procedure concorsuali nella selezione dei progetti o progettisti;
- Ricorso a cessioni e sistemazioni extra comparto per l'attuazione di interventi strategici dello spazio pubblico urbano.

**parte I**  
**METODOLOGIA E FASI**

## capitolo 2

# IL PROCESSO DI ASCOLTO E DI INTERAZIONE

### **La costituzione di un network locale di potenziali interlocutori**

Una premessa necessaria di un percorso di ascolto è legata ad alcuni interrogativi relativi agli interlocutori: chi sono i soggetti che vanno intercettati, ascoltati, presi in considerazione? Quali interessi rappresentano e come possono queste figure farsi portavoce di interessi più ampi? Dalla scelta iniziale e dalle modalità di identificazione, come si può ben capire, dipende la “qualità” delle informazioni che si può prevedere vengano immesse nel processo.

Seguendo gli orientamenti assegnati al gruppo di lavoro sulla costruzione di una domanda sociale relativa alle trasformazioni degli scali milanesi, la prima operazione di ricerca che ha dato avvio al processo di ascolto ha provato a dare risposta a questi interrogativi, concentrandosi sugli elementi di costituzione di un network locale di potenziali interlocutori.

Il Consiglio di Zona è stato ritenuto un attore fondamentale, ma non esaustivo, per comprendere interessi e dinamiche locali.

Per questa ragione, il gruppo di lavoro ha messo a punto un “registro” costituito da schede e mappe, che raccoglie (attraverso la consultazione di diverse fonti quali gli albi zonalisti delle associazioni, siti web, progetti di rete, ecc..) e organizza le realtà sociali presenti nelle zone a ridosso degli scali.

Questa mappatura, è stata verificata e integrata con il

contributo dei referenti dei Consigli di Zona e organizzata per gruppi di interesse: socio-assistenziale; culturale-lavorativo; sportivo; tempo libero; territoriale; ambientale; altro. Da questo primo quadro si è attinto per costruire la rete degli interlocutori, procedendo ad un invito mirato e contenuto in questa prima fase a 20-30 soggetti per scalo. A questo percorso, dedicato all’avvio di un dialogo con le realtà sociali, si è affiancato un percorso di interlocuzione e ascolto, a vari livelli, con i soggetti istituzionali.

Un passaggio importante di ascolto è stato infatti quello svolto con gli uffici del Comune di Milano, responsabili della stesura dell’Accordo di Programma; un contributo che ha permesso di inquadrare in forma specifica il tema scalo per scalo, dal punto di vista procedurale ed urbanistico. Il confronto è stato anche l’occasione per mettere a fuoco un progetto parallelo a quello avviato dal DASTU, finalizzato al recupero ecologico di alcuni degli scali in dismissione. Il progetto Rotaie verdi, cofinanziato da Fondazione Cariplo, vede la partecipazione di WWF e Cooperativa Eliante impegnati insieme al Comune di Milano nella creazione di un parco lineare tra lo scalo di San Cristoforo e quello di Porta Romana, che utilizza le fasce di rispetto dei binari ferroviari in attività come elementi di connessione tra i parchi urbani che potranno essere realizzati negli scali in dismissione.

Un altro passaggio cruciale è stato l’incontro che ha visto protagonisti i Consigli di Zona, attraverso i Presidenti, i Presidenti di Commissione o loro delegati. L’incontro era finalizzato alla raccolta di pareri, osservazioni, visioni

sul futuro della zona, anche attraverso una ricostruzione del quadro più ampio delle dinamiche e dei progetti che attraversano la zona. Una attenzione specifica è stata dedicata alle opportunità e ai rischi derivanti dalla trasformazione dello scalo. Le indicazioni emerse sono state tradotte in scritti e schemi grafici che trovano spazio all’interno di questo Report.

### **La ricostruzione del quadro locale di aspettative, immaginari, visioni e progettualità**

Il recepimento delle posizioni in campo, la raccolta dei pareri in merito a uno specifico tema, la catalogazione delle progettualità esistenti prima dell’avvio di un percorso progettuale, sono tutti tasselli chiave per l’impostazione di un progetto partecipato. La comprensione delle aspettative e delle domande locali, appare infatti un elemento che arricchisce l’interpretazione degli ambiti da trattare e dei temi da sviluppare successivamente in chiave di progetto. La ricostruzione del quadro locale delle visioni, degli immaginari e delle azioni in corso restituisce la complessità dei diversi punti di vista su uno stesso territorio, mettendone in luce anche possibili posizioni divergenti.

Una seconda fase del lavoro si è quindi svolta a ridosso di questo obiettivo: la comprensione di questi territori attraverso le chiavi di lettura offerte da abitanti e realtà locali. Non si è trattato di portare a sintesi i diversi contributi emersi, quando piuttosto di costruire un repertorio delle diverse posizioni e percezioni, fissandolo



Porta Genova, San Cristoforo - 22 ottobre 2013



Porta Romana, Rogoredo - 23 ottobre 2013



Farini - 29 ottobre 2013

all'interno di alcune rappresentazioni (contenute negli schemi e nelle mappe di questo Report).

L'ascolto si è organizzato scalo per scalo, attraverso incontri che hanno messo intorno a un tavolo le diverse realtà operanti in ogni zona; obiettivo dell'attività, contenuta nel paio di ore per ogni sessione, è stato quello di registrare le posizioni di ogni singolo gruppo intervenuto: a chi ha preso parola è stato chiesto un approfondimento di temi specifici, ma anche il riconoscimento di un livello di coerenza e/o opposizione tra le idee espresse da chi intervenuto in precedenza.

Gli incontri, introdotti dal racconto delle posizioni espresse dai Consigli di Zona, hanno evitato di generare del dibattito offrendo invece ai partecipanti, anche attraverso i materiali di sintesi loro rinviati a valle degli incontri e aperti a loro correzioni ed integrazioni, un primo momento di visualizzazione e riconoscimento delle reciproche attese di trasformazione delle aree.

La scelta di una seconda tornata di incontri sugli scali, questa volta con la partecipazione congiunta dei referenti politici delle Zone e delle realtà associative, è stata fatta di concerto con l'Assessore all'Urbanistica. Obiettivo di questa seconda fase è quello di restituire il materiale prodotto e accogliere le ultime osservazioni.

### **Mettere al lavoro nell'interazione il sapere tecnico**

In questo processo di ascolto è stato decisivo il contributo tecnico, sia dal punto di vista della gestione

del processo di coinvolgimento e ascolto, sia dal punto di vista della comprensione e ricostruzione del processo di trasformazione in corso.

Da una parte, infatti, un ruolo importante è quello di chi "conduce il gioco", l'esperto, l'incaricato del governo del percorso di ascolto. Anche questo è un attore del processo perché con le sue decisioni influenza il gioco; al suo ruolo, oltre a quello di sapere gestire ("creativamente") delle tecniche, è anche affidato il compito di stimolare e arricchire le visioni, per ricomporle in un quadro nuovo, differente dalla loro sommatoria, perché il problema non è dato a priori ma si costruisce all'interno del processo di coinvolgimento.

La domanda di partecipazione, così alta all'interno delle agende della politica e delle istanze sociali, raramente si traduce in un reale bisogno di confronto e comprensione, anche del valore della posizione espressa, ma spesso è niente altro che la ricerca di un luogo ove far approdare la propria richiesta, la propria idea, nella speranza che trovi così spazio di attuazione, anche a discapito di altre idee. Sin dalla fase di ascolto è quindi necessario che chi conduce il gioco si sforzi di costruire un clima di fiducia, una percezione di un ambito dove tutti sono in gioco e dove tutti concorrono a definire una proposta che per ognuno vorrà significare, allo stesso tempo, guadagnare e perdere qualche cosa. Un gioco che potrà restituire spazi successivi di coinvolgimento nelle fasi forse più delicate della trasformazione.

Inoltre, in questo percorso di reciproco arricchimento,

di "ascolto attivo", spesso è utile immettere nella discussione anche un sapere tecnico specifico, dei dati e delle rappresentazioni a supporto delle affermazioni fatte, che consentano di comprendere le dinamiche e le tendenze, così da dare ulteriori elementi di riflessione e sostanza all'immagine di futuro che si sta progettando.

Per alimentare il processo sono state quindi svolte una serie di operazioni tecniche che hanno messo a disposizione, all'interno dell'incontro, immagini di sintesi, schemi, rappresentazioni utili alla comprensione dei processi in corso e dei materiali della futura trasformazione.

### **L'apertura del dialogo**

Queste prime interlocuzioni hanno aperto un nuovo fronte di confronto e dialogo con i contesti locali attraverso la costituzione di un network di potenziali interlocutori ampio e complesso che rappresenta, in vario modo, le spinte, le azioni e le volontà di un tessuto legato a singoli abitanti, associazioni, comitati, realtà culturali e sociali.

Questa attività di ascolto, negli auspici, è stata una chance alla costituzione di una prima "rete" di attori impegnati nella riflessione pubblica sul futuro di queste aree.

In occasioni successive sarà utile lavorare al consolidamento e alla apertura di questo network, perché divenga maggiormente rappresentativo e inclusivo. Alcuni soggetti, infatti, hanno avuto maggiori difficoltà nel comprendere l'utilità della loro presenza. Nelle fasi successive, quando l'ascolto potrebbe



Greco-Breda - 30 ottobre 2013



Lambrate - 6 novembre 2013

trasformarsi in partecipazione bisognerà quindi dedicare nuova attenzione a questi attori deboli. In questo modo, le aree di trasformazione potranno divenire occasioni per edificare una città inclusiva; non solo luoghi di nuova “competitività urbana” ma anche luoghi di nuova “comprensione umana”.

### **La costruzione di una conoscenza comune e pubblica sugli scali**

Un ulteriore contributo di queste prime interlocuzioni rispetto ai soggetti locali (che potrebbe essere ampliato anche con strumenti specifici) è stata la costruzione di una conoscenza pubblica e comune degli elementi e dei processi che comporranno nei prossimi anni la vicenda della trasformazione degli scali.

Si è così colmato, in parte, un *gap* di informazione pubblica sulle trasformazioni della città che rimanda alla possibilità che cittadini e realtà locali siano maggiormente coinvolti, anche solo attraverso l'informazione, sulle scelte di governo della città. Un compito questo che spetta all'Amministrazione comunale e che l'attività di ascolto sugli scali potrebbe aiutare a comprendere come meglio organizzare.

### **L'attenzione alla comunicazione del processo**

Da non dimenticare nei programmi di partecipazione è il ruolo che gioca la comunicazione del processo, sia all'interno del quadro degli attori coinvolti sia all'esterno verso la “comunità”; l'aggiornamento sulle fasi di lavoro,

la messa a disposizione dei materiali prodotti, sono alcuni dei passaggi che possono garantire un ritmo temporale al processo. Un modo questo per dare l'idea della continuità dello stesso a chi vi partecipa e allo stesso tempo la possibilità di dare a chi vi assiste da fuori la possibilità di scegliere di entrare.

La comunicazione di quanto avvenuto negli incontri è stata rilanciata alla città in alcuni casi attraverso l'uso dei mass media 2.0, in altri attraverso articoli sulla *free press* di quartiere. Anche in questo caso molto di più si potrebbe fare; per ora si sono organizzate prime comunicazioni, che andrebbero potenziate e diffuse.

### **Le attese generate dal coinvolgimento**

Rimandando alle schede di seguito riportate sulle attese di trasformazione per ogni scalo, in questa sede si può confermare un generale interesse espresso per i processi partecipativi, soprattutto quando questi si configurano, come nel caso specifico, a valle delle decisioni. Interesse che si rafforza e si proietta per molti attori anche sulle fasi successive, nel momento in cui si riterrà necessario affrontare i temi aperti e approfondire le scelte condivise così come registrate in questa prima fase, sino al punto di attendere trasformazioni spaziali che contengano l'opportunità di nuovi presidi della partecipazione, “case di quartiere” ove esercitare questa arte in modo puntuale, su temi concreti e in forme diffuse nella città.

## capitolo 3

# LE FASI DEL LAVORO

### Come trattare gli scali

La fase di ascolto dei soggetti attivi sul territorio è andata definendosi attraverso una successione di momenti che sinteticamente possono essere così riassunti:

- una **prima fase** preparatoria finalizzata alla selezione delle associazioni e dei comitati con cui interloquire, e alla preparazione dei materiali cartografici da impiegare durante il primo incontro;
- una **seconda fase** costituita dagli incontri avvenuti in ogni Zona sia con i Presidenti e alcuni Consiglieri sia, in un secondo momento, con le comunità locali attive sul territorio;
- una **terza fase** di rielaborazione dei contenuti emersi dalla fase di ascolto attraverso la stesura iniziale dei verbali degli incontri e successivamente nella costruzione del presente Report di sintesi;
- una **quarta fase** di restituzione alle Zone e alle comunità locali dei principali esiti che tale attività di ascolto ha generato.

Si tratta di momenti che hanno caratterizzato l'intero arco di tempo della ricerca e che hanno scandito un processo di ascolto attivo e partecipato attorno ad un tema specifico e puntuale, come quello della trasformazione degli scali ferroviari, ma che sembra rivestire un ruolo strategico nella visione al futuro della città di Milano. La strategicità della trasformazione si evince anche dalle modalità con cui durante la ricerca sono stati trattati gli

scali: all'inizio singolarmente, poi in riferimento alle Zone e agli attori coinvolti.

Nei primi mesi di lavoro, la scelta di fondo ha previsto di trattare gli scali uno a uno, attraverso lo studio e l'analisi dei contesti territoriali che li caratterizzano con l'obiettivo di conoscere al meglio le condizioni dei tessuti urbani che li circondano. L'*output* di tale metodologia è stato la predisposizione di elaborati cartografici descrittivi di ogni scalo, ad una scala di dettaglio che mettesse in luce soprattutto le dotazioni e le prestazioni pubbliche della città.

Dopodiché, l'approccio con il quale si è discusso con i Consigli di Zona ha previsto l'accorpamento degli scali rispetto alla Zona di riferimento in cui ricadono, ad esempio durante l'incontro con la Presidente e i Consiglieri di Zona 9 sono stati discussi sia lo scalo Farini sia lo scalo Greco-Breda poiché entrambi lambiscono tale settore della città. Questo metodo è stato scelto poiché l'obiettivo principale era di avere un primo riscontro in merito alle aspettative di trasformazione degli scali da parte di tutta la città di Milano e quindi i primi incontri hanno avuto luogo anche con le Zone di Milano che non hanno direttamente a che fare con gli scali ferroviari come la Zona 1 e la Zona 7.

Un approccio ibrido è stato adottato, invece, durante gli incontri con le associazioni e i comitati: in questi momenti, la discussione ha previsto di legare a ogni Zona lo scalo di riferimento e laddove lo scalo fosse

stato ai margini di più Zone, gli attori da coinvolgere sarebbero stati quelli delle zone coinvolte; mentre laddove alcune Zone avessero "legami" con più scali o questi rappresentassero un sistema continuo di relazioni e sistemi territoriali, tali scali sarebbero stati presentati simultaneamente. Per questa ragione, gli incontri avvenuti con le comunità locali sono stati in tutto cinque accomunando di volta in volta:

- zone limitrofe (come è avvenuto per le Zone 8 e 9 discutendo di scalo Farini; oppure per la Zona 3 per Lambrate o infine le Zone 2 e 9 per lo scalo Greco-Breda);
- scali che presentano una continuità di sistema (come è avvenuto per Porta Genova e San Cristoforo presentati allo stesso incontro presso la Zona 6);
- o entrambi (sia Zone sia scali) come è avvenuto per le Zone 4 e 5 che hanno discusso nello stesso momento degli scali porta Romana e Rogoredo.

Quest'ultima impostazione è stata, infine, mantenuta anche nella restituzione del presente Report. Cinque sono le sezioni create per la descrizione delle questioni emerse in riferimento ai tre temi di lavoro (spazi aperti, servizi, bordi e connessioni), per cui si è data lettura degli scali accorpando rispettivamente Porta Genova e San Cristoforo, e Porta Romana e Rogoredo; e trattando singolarmente gli scali di Greco-Breda, Lambrate e Farini.

### **Fase 1: selezione degli attori e preparazione della cartografia di base**

Di seguito si darà una breve descrizione delle quattro fasi che hanno scandito l'evoluzione della ricerca condotta dal DASTU e in particolare della metodologia di lavoro che è stata di volta in volta applicata nonché degli elaborati realizzati.

La fase preparatoria all'avvio degli incontri è cominciata nei primi mesi del 2013 e ha caratterizzato buona parte dell'attività di ricerca iniziale poiché finalizzata alla realizzazione dei materiali da impiegare durante gli incontri nonché alla prioritaria selezione dei soggetti da invitare durante gli stessi.

Per quanto riguarda questo primo passo, la selezione dei soggetti è avvenuta attraverso la lettura degli albi zonali già predisposti dai differenti Consigli di Zona, che hanno fornito un primo elenco dei possibili interlocutori. Sulla base di tali elenchi, è stata effettuata una mappatura sul territorio dei soggetti ritenuti interessati ad aprire un tavolo di confronto sul tema della trasformazione degli scali.

Questa attività si è conclusa attraverso la predisposizione di una breve relazione nella quale sono stati documentati per ogni Zona di Milano i possibili soggetti da coinvolgere nella fase di lavoro successiva. In particolare tale documento si compone di una parte grafica che riporta la localizzazione delle sedi delle Associazioni o dei Comitati a loro volta suddivisi in base all'ambito tematico in cui operano.

Tale elaborato di sintesi con le rispettive mappe è stato consegnato al primo incontro avvenuto con i Consigli di Zona di modo che si potesse, in concertazione con essi, decidere il *panel* di attori da coinvolgere nelle fasi di lavoro successive.

A caratterizzare questa prima parte del lavoro è stata anche la predisposizione di elaborati cartografici che illustrassero la condizione degli scali rispetto all'assetto urbano della città e al sistema di servizi e dotazioni presenti nel loro immediato intorno. Complessivamente sono state elaborate tre tipologie di carte:

- la prima, con un rapporto di scala 1:20.000, è stata finalizzata a inquadrare gli scali ferroviari rispetto alle trasformazioni urbane già in atto o previste dal nuovo Piano di Governo del Territorio della città;
- la seconda, elaborata su due quadranti nord e sud ad un rapporto di scala 1:10.000, mette in luce gli scali ferroviari su una immagine ortofotogrammetrica per far risaltare i rapporti tra pieni e vuoti della città;
- la terza, elaborata alla scala 1:2.000, è stata sviluppata per ogni scalo. La base del disegno è un'immagine aerofotografica sulla quale sono stati mappati i servizi esistenti (derivati dalla lettura del Piano dei Servizi vigente) nonché dei "materiali urbani" che caratterizzano i bordi di ogni scalo e che sinteticamente fanno riferimento a progetti, funzioni o attività. Le sette tavole così redatte, di

cui un estratto si trova in apertura della sezione dedicata a ciascuno scalo o coppie di scali, nella III Parte del presente documento, sono state usate come supporto durante gli incontri con i Consigli di Zona e gli altri soggetti territoriali. A ultimare il quadro di riferimento di ogni scalo, da impiegare nella fase di ascolto vera e propria, è stata creata una apposita sezione nella tavola dedicata alle "questioni aperte" in ciascuno scalo. Sostanzialmente esse rappresentano le questioni emerse durante la redazione e/o approvazione dello strumento urbanistico vigente, già sollevate dai gruppi associativi, ma che non avendo ancora trovato adeguato soddisfacimento potevano essere riprese e ridiscusse durante l'attività condotta dal DASTU.

Per la predisposizione di questi elaborati sono stati impiegati differenti documenti, banche dati e strumenti informatici (PGT di Milano, DUSAF, Google Earth, ecc...) e l'aggiornamento di alcune informazioni attraverso attività di rilievo diretto sul campo. In particolare i sopralluoghi sono stati condotti durante i mesi di maggio e giugno 2013 e documentati attraverso un repertorio fotografico.

### **Fase 2: l'ascolto dei Consigli di Zona e degli attori locali**

Alla fase di ascolto vera e propria è stato dato avvio nel mese di luglio 2013, momento in cui sono stati

calendarizzati gli incontri con i Presidenti dei Consigli di Zona. Nei mesi di settembre e ottobre 2013, infatti, il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano ha incontrato ogni referente delle Zone di Milano per discutere delle aspettative delle comunità locali in seguito alla trasformazione degli scali ferroviari.

Otto sono stati complessivamente gli incontri sviluppati come illustrato nel seguito.

#### **10 settembre 2013 | Consiglio di Zona 3**

Sede del CdZ 3 in Via Sansovino, 9

*Scalo Lambrate, presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Diana Giudici, Davide Fortini, Antonio Longo, Laura Pogliani

Consiglio di Zona

- Renato Sacristani, Presidente Zona 3
- Sara Rossin, Vicepresidente Zona 3
- Gabriele Antonio Mariani, Presidente Commissione Urbanistica e Territorio
- Vincenzo Casati, Consigliere
- Dario Monzio Compagnoni, Consigliere

#### **11 settembre 2013 | Consigli di Zona 4 e 5**

Sede del CdZ 5 in Via Tibaldi, 41

*Scali Porta Romana e Rogoredo, presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Paolo Galuzzi, Gabriele

Pasqui, Piergiorgio Vitillo

Consigli di Zona

- Loredana Bigatti, Presidente Zona 4
- Aldo Ugliano, Presidente Zona 5
- Nino Consiglio, Presidente Commissione Lavori Pubblici Zona 5
- Daniele Gilera, Vice-presidente Commissione Urbanistica Zona 5
- Emanuela Duina, Presidente Commissione ambiente, arredo urbano, mobilità Zona 5

#### **12 settembre 2013 | Consiglio di Zona 9**

Sede del CdZ 9 in Via Guerzoni, 38

*Scali Greco-Breda e Farini, presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Diana Giudici, Antonio Longo, Laura Pogliani

Consiglio di Zona

- Beatrice Uguccini, Presidente Zona 9
- Luca Simi, Presidente Commissione Territorio Zona 9

#### **13 settembre 2013 | Consiglio di Zona 6**

Sede del CdZ 6 in Viale Legioni Romane, 54

*Scali di Porta Genova e San Cristoforo, presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Antonella Bruzzese, Francesca Cognetti, Davide Fortini, Diana Giudici, Piergiorgio Vitillo

Consiglio di Zona

- Gabriele Rabaiotti, Presidente Zona 6
- Eugenio Garlaschielli, Presidente Commissione Servizi alla persona, sicurezza e coesione
- Vittorio Tavolato, Vice-presidente Commissione Territorio, casa e mobilità
- Giorgio Franchina e Paolo Lubrano, Ass. Bei Navigli

#### **18 settembre 2013 | Consiglio di Zona 8**

Sede del CdZ 8 in Via Quarenghi, 21

*Scalo Farini, presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Francesca Cognetti, Davide Fortini, Diana Giudici, Antonio Longo, Gabriele Pasqui

Consiglio di Zona

- Simone Zambelli, Presidente Zona 8
- Alessandro Bescapè, Vice presidente Commissione Ambiente e Mobilità

#### **23 settembre 2013 | Consiglio di Zona 2**

Sede del CdZ 2 in Viale Zara, 100

*Scalo Greco-Breda, presenti all'incontro*

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Laura Pogliani

Consiglio di Zona

- Mario Villa, Presidente Zona 2
- Alberto Proietti, Presidente Commissione Urbanistica
- Elena Sala, Direttore di Settore arredo urbano e verde

**27 settembre 2013 | Consiglio di Zona 1** presso la Sede del CdZ 1 in Via Marconi, 2

*Presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Antonella Bruzzese, Davide Fortini, Diana Giudici

Consiglio di Zona

- Fabio Arrigoni, Presidente Consiglio di Zona 1
- Stefano D'Onofrio, Consigliere della Commissione Ambiente, Verde, Demanio, Casa

**14 ottobre 2013 | Consiglio di Zona 7**

Sede del CdZ 7 in Via Anselmo da Baggio, 55

*Presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Antonella Bruzzese, Piergiorgio Vitillo, Davide Fortini, Diana Giudici

Consiglio di Zona

- Fabrizio Tellini, Presidente Zona 7

Durante ogni incontro il gruppo del Politecnico di Milano ha presentato le finalità del mandato di lavoro e presentato gli elaborati cartografici predisposti durante la prima fase dell'attività di ricerca. Durante questi primi incontri con le Zone, sono stati discussi i nodi e i problemi che per ogni scalo emergevano con forza e di cui i Consigli di Zona erano a conoscenza. Alla fine di ogni incontro è stato concordato il passo successivo da intraprendere, ovvero la convocazione dei soggetti attivi sul territorio

da effettuare in accordo tra Politecnico di Milano e Consiglio di Zona. Per ogni incontro è stato steso un breve rendiconto delle questioni discusse, condiviso da tutti i presenti agli incontri.

Il secondo momento di ascolto dei gruppi associativi si è svolto prevalentemente nel mese di novembre 2013. Dopo aver condiviso con i Consigli di Zona i referenti di associazioni e comitati da convocare, il DASTU ha inviato ai vari gruppi l'invito a partecipare a delle serate di confronto sul tema di trasformazione degli scali ferroviari da svolgersi presso le sedi dei Consigli di Zona.

Durante gli incontri gestiti dall'Arch. Fortini, le tavole analitiche in scala 1:2.000 sono state impiegate come supporto cartografico sul quale ogni referente dei gruppi associativi presenti ha potuto fissare e appuntare le questioni più significative rilevate per ognuno dei temi su cui è stato impostato il lavoro di ascolto.

Il confronto e l'ascolto attivo ha posto l'attenzione sui seguenti temi presentati spesso sotto forma di prestazione attesa dalla trasformazione dello scalo: spazi aperti, bordi, servizi. A partire da questi tre fuochi è stato chiesto ai presenti di esprimere il proprio punto di vista. Per aiutare gli interlocutori che hanno partecipato alle serate di ascolto sono state preparate delle apposite schede riassuntive per ogni scalo consegnate durante ogni workshop. La finalità di queste schede è stata quella di riassumere, attraverso uno schema di sintesi e alcune note a margine, le principali questioni sollevate

dai Consigli di Zona in modo che anche su quei nodi potessero esprimersi i soggetti attivi sul territorio.

Gli incontri svolti hanno visto coinvolti gli attori elencati nel seguito.

**22 ottobre 2013 | Scali Porta Genova e San Cristoforo**

Sede del CdZ 6 in Viale Legioni Romane, 54

*Presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Antonella Bruzzese, Francesca Cognetti, Marika Fior, Davide Fortini, Diana Giudici, Piergiorgio Vitillo

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Associazione Dynamoscopio (Jacopo Faccini)
- Associazione Connecting cultures (Anna Detheridge)
- Comunità del Giambellino (Dario Anzani)
- Amici dei Navigli (Empio Malara)
- Comitato x Milano Ticinese (Giovanni Lazzaretto)
- Associazione Zona Tortona (Uberto Cajrati Crivelli)
- Comitato x Milano Giambellino e dintorni (Massimina Lauriola e Paola Fantaguzzi)
- Associazione Mesopotamia Milanese
- Associazione Parco Segantini
- Comitato dei Navigli (Gabriella Valassina)
- Associazione Museo Lab, Comitato Ponti (Anelisa Ricci, Fabrizio Delfini più integrazioni Associazione VerDiSegni)
- WWF, Rotaie Verdi (Guido Trivellini e Marina Trentin)
- Associazione Bei Navigli (Giorgio Franchina)

- Parco Sud, Associazione Parco delle Risaie
- Consiglio di Zona 6 (Gabriele Rabaiotti)

### **23 ottobre 2013 | Scali Porta Romana e Rogoredo**

Sede del CdZ 5 in Via Tibaldi, 41

*Presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Paolo Galuzzi, Diana Giudici, Gabriele Pasqui, Piergiorgio Vitillo

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Giornale locale "Quattro" (Francesco Tosi)
- Comitato Ferrovia Milano-Mortara (Marta Infuso)
- Legambiente/Comitato x Milano Z5 (Marco Armanini)
- Associazione Beatrice D'Este (Maria Antonia Puleda Piras)
- Centro culturale Conca Fallata
- Referente per il progetto Crescere nella città metropolitana (Luciana Pisciotano)
- WWF, Coop. Eliante (Guido Trivellini e Marina Trentin)
- Comitato Forlanini (Stefano Margiotti)
- Consigliere Consiglio di Zona 4 (Stefano Giorgetti)
- Comitato per Milano Zona 4 (Roberto Ferraris)
- Presidente Consiglio di Zona 4 (Loredana Bigatti)

### **29 ottobre 2013 | Scalo Farini**

Sede del CAM Pecetta in Via della Pecetta, 29

*Presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Francesca Cognetti, Marika Fior, Davide Fortini, Diana

Giudici, Antonio Longo, Gabriele Pasqui

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Associazione 9 per 9 (Alessandro Boscaro)
- Centro Culturale Multietnico La Tenda (Raffaele Taddeo)
- Associazione De.Deep (Claudia Barana)
- Associazione socio-culturale Cittadini di Zona 9 (Giuseppe Lardieri)
- Associazione Terra del Fuoco (Andrea Crivelli)
- Gruppo di cittadini residenti all'interno dello scalo
- Comitato per Milano di Zona 9 (Maurilio Pogliani)
- Comitato La Goccia
- CAM Pecetta (Ugo Iacopino)
- Associazione sportiva OSG 2001 (Leonardo Acquaviva)
- Comitato per Milano Zona 8
- Associazione Vivi e progetta un'altra Milano (Sergio Luigi Brenna)
- Consigliere di Zona 8 (Igor Dal Dosso)
- Comitato Jenner Farini (Luca Tafuni)

### **30 ottobre 2013 | Scalo Greco-Breda**

Sede del DASTU Politecnico di Milano in Via Bonardi, 3

*Presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Diana Giudici, Antonio Longo, Laura Pogliani, Gabriele Pasqui

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Circolo ACLI Bicocca (Renzo Cislighi)

- Comitato per Milano Zona 9 (Elena Mantelli)
- Comitato Quartiere Precotto (Riccardo Magni)
- Legambiente (Giampaolo Artoni)
- Gruppo Mobilità Sostenibile Z2 (Pierluigi Bulgheroni)
- Comitato Quartiere Greco (Giuseppe Amato)
- Associazione 4Tunnel (Nino Strada)
- Consiglio di Zona 2 (Alberto Proietti)

### **6 novembre 2013 | Scalo Lambrate**

Sede del CdZ 3 in Via Via Sansovino, 9

*Presenti all'incontro:*

Gruppo di lavoro del DASTU

Marika Fior, Davide Fortini, Diana Giudici, Antonio Longo, Laura Pogliani

Associazioni, Comitati e Consigli di Zona

- Associazione Ai-Cher
- Associazione Vivi Rubattino (Dario Monzio Compagnoni)
- Laboratorio di democrazia partecipata (Sergio De La Pierre, Attilia Cozzaglio)
- Comitato per Milano Zona 3
- Comitato Amici del Metrobosco - Il Parco della Lambretta (Cesare Monti)
- Circolo ACLI Lambrate (Franco Sala)
- Distretto di economia solidale, GAS Lola
- Giornale Z3 X Milano (Paolo Morandi)
- Comitato per Milano Zona 4 (Stefano Margiotti)

A conclusione di ogni incontro, documentato anche attraverso un repertorio fotografico in parte restituito nelle immagini presenti in questo Report, è stato redatto un verbale sintetico dei diversi interventi che è stato inoltrato a tutte le Associazioni perché potesse essere eventualmente integrato e/o corretto. Di tale verbale e del precedente documento stilato a seguito dell'incontro con i Presidenti dei Consigli di Zona si è dato riscontro alla fine di ogni sezione creata per gli scali nella III Parte del Report.

Si sottolinea, inoltre, che alcune Associazioni o Comitati, a seguito degli incontri hanno inoltrato ai referenti del Politecnico di Milano dei materiali aggiuntivi e descrittivi, ad esempio, dei progetti presentati alle serate di ascolto. Il materiale è stato consultato e di esso si è dato riscontro nella III Parte del presente documento.

### **Fase 3: costruzione del Report conclusivo**

Come anticipato gran parte dei documenti preparati nella prima parte dell'attività di ricerca sono confluiti, con opportune rielaborazioni, in questo Report. Alla stesura del documento sono stati interamente dedicati i mesi di dicembre 2013, gennaio, febbraio e marzo 2014.

I verbali stesi a seguito degli incontri con i Consigli di Zona e quelli elaborati a seguito degli incontri con i gruppi associativi, così come gli elaborati cartografici di inquadramento degli scali, le foto scattate dai sopralluoghi e durante gli incontri di ascolto sono tutti materiali che documentano l'attività di ricerca condotta dal DASTU.

Questo documento ricompone le attività svolte cercando di sistematizzarne gli esiti.

### **Fase 4: restituzione alle comunità locali del lavoro svolto**

Il secondo ciclo di incontri si è sviluppato tra la seconda metà del mese di marzo e la prima metà del mese di aprile 2014. Gli incontri, che hanno visto anche la presenza dell'Assessore all'Urbanistica, Ada Lucia De Cesaris, si sono svolti:

- 25 marzo 2014 | Scalo Lambrate, sede del Consiglio di Zona 3 in via Sansovino, 9
- 26 marzo 2014 | Scalo Greco-Breda, sede del Politecnico di Milano in via Bonardi, 3
- 28 marzo 2014 | Scali Porta Genova e San Cristoforo, sede del Consiglio di Zona 6 in viale Legioni Romane, 54
- 1 aprile 2014 | Scalo Farini, sede del CAM Pecetta in via della Pecetta, 29
- 15 aprile 2014 | Scali Porta Romana e Rogoredo, sede del Consiglio di Zona 5 in via Tibaldi, 41

La finalità di questi incontri è stata quella di restituire alle comunità locali i primi esiti del lavoro svolto in modo da verificare, ed eventualmente correggere, se le questioni e i temi affrontati ed espressi dai soggetti locali sono stati adeguatamente recepiti e restituiti. In generale gli incontri si sono quasi sempre svolti attraverso una duplice introduzione: una prima dell'Assessore De Cesaris che

ha inquadrato il processo entro cui si trovano attualmente le trasformazioni degli scali e l'utilizzo del lavoro svolto dal DASTU in relazione alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma; una seconda dell'Arch. Fortini il quale ha messo in luce le ragioni dell'incontro e gli esiti attesi specificando che il lavoro svolto ha previsto una lettura coordinata degli interventi che non si sono tradotti in un progetto per gli scali.

In particolare, alle Associazioni e ai Comitati partecipanti è stato chiesto di ascoltare la sintesi delle questioni emerse che il gruppo di lavoro del DASTU ha restituito sia attraverso delle relazioni sia con delle rappresentazioni cartografiche illustrate durante il corso del secondo workshop, ma soprattutto di specificare, dettagliare o modificare tale resoconto laddove esso risultasse incoerente o incompleto rispetto a quanto gli stessi avevano espresso durante il primo workshop.

L'esito di questo secondo momento di ascolto è stato un approfondimento di alcuni temi e la sottolineatura degli aspetti che risultavano prioritari, come ad esempio l'uso temporaneo che gli scali potrebbero avere finché non avverrà la trasformazione completa e definitiva, o ancora la necessità di avere maggiore integrazione tra le scelte decisionali del Comune di Milano e quelle dei Comuni confinanti.

## CULTURA

- 6C01 Associazione Alzaia Naviglio 4 Milano
- 6C02 Associazione Aurora
- 6C03 Associazione Bellini
- 6C04 Associazione Circolo dell'Amicizia
- 6C05 Comuna Baires
- 6C06 Associazione Coro Orlando di Lasso - culturale
- 6C07 Associazione culturale Galassia
- 6C08 Associazione culturale La Creta
- 6C09 Associazione culturale Le radici e le ali
- 6C10 Associazione culturale Linguaggi Creativi
- 6C11 Associazione culturale Lun'Art
- 6C12 Associazione culturale Progetto Lingue
- 6C13 Associazione culturale Vasilij Grossman
- 6C14 Associazione Gabriella Finzi - culturale
- 6C15 Associazione il Circolo dell'Arte sui Navigli
- 6C16 Associazione Kristall Radio
- 6C17 Associazione La Fragolina
- 6C18 Associazione Liberi Pensieri
- 6C19 Associazione LI/LAB
- 6C20 Associazione Od'A Officina dell'Arte
- 6C21 ZAM
- 6C22 Associazione Scuola Steineriana Cometa
- 6C23 Associazione Strega Comanda Color
- 6C24 Associazione Via Segneri per la Musica
- 6C25 Centro Culturale Orione
- 6C26 Circolo culturale Pietro Gobetti

## TEMPO LIBERO

- 6T01 Associazione Colore
- 6T02 Scout Milano AGESCI
- 6T03 Associazione Gruppo Alpini Lorenteggio
- 6T04 Associazione Il Mottese
- 6T05 Associazione Rinascita per il 2000
- 6T06 Associazione Sagome Teatro
- 6T07 Barrio's
- 6T08 Club Amici della Topolino
- 6T09 Cooperativa del popolo
- 6T10 Cooperativa sociale Azione Solidale
- 6T11 Hub Barona
- 6T12 I ragazzi dell'arcobaleno

## SPORT

- 6P01 Agorà Staking Team
- 6P02 Asd Ariel
- 6P03 Asd Elicoides
- 6P04 Asd Esp Artek
- 6P05 Asd Kumite
- 6P06 Asd Lorenteggio
- 6P07 Associazione Atletico Milano
- 6P08 Piccola Società Cooperativa L'arcobaleno
- 6P09 Associazione Calcistica Gobbetti Pietro
- 6P10 Gruppo Amici del Pianeta
- 6P11 Associazione Iris 1914 Onlus
- 6P12 Associazione Millenium Bug
- 6P13 Associazione Polisportiva Assisi
- 6P14 Associazione Progetto Danza
- 6P15 Associazione Sarabanda
- 6P16 Associazione Sportleague
- 6P17 Associazione Tennis Club Anemoni
- 6P18 Federazione Italiana FUTSAL
- 6P19 Gruppo podistico Tiram Innanz
- 6P20 Gruppo sportivo La Spezia Calcio
- 6P21 Gruppo sportivo Murialdina Calcio
- 6P22 Gruppo Sportivo Naviglio
- 6P23 Gruppo sportivo Pianeta Verde
- 6P24 Nuova Canottieri Olona
- 6P25 Canottieri Milano

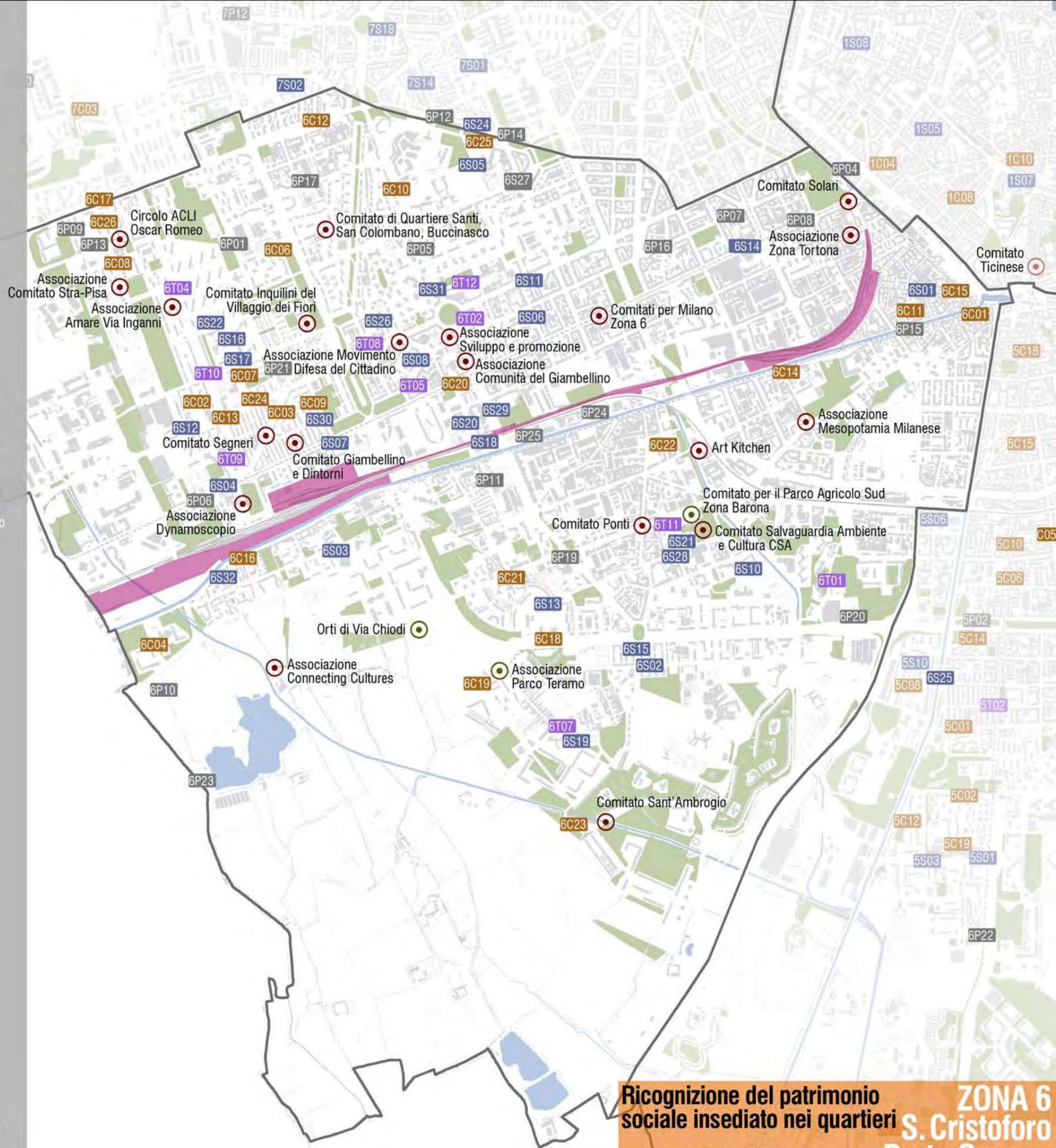
## SOCIALE

- 6S01 Ass. Arcobaleno - sociale
- 6S02 AUSER Volontariato Barona Ticinese
- 6S03 AUSER Volontariato Tre Castelli
- 6S04 Associazione Comunità Nuova
- 6S05 Associazione Il Balzo
- 6S06 Associazione Gruppo Jonathan
- 6S07 Associazione Gian-Bellino
- 6S08 Associazione handicap Su la testa
- 6S09 Associazione Humus
- 6S10 Associazione Il Baricentro
- 6S11 Associazione Il Sole Biricò
- 6S12 Associazione Insieme per la Fraternità
- 6S13 Associazione Insieme per la Sfida
- 6S14 Associazione Metodi Attivi
- 6S15 Associazione Migrazione Uguaglianza
- 6S16 Associazione Narcisi Terza Età
- 6S17 Associazione Nazionale Combattenti e Reduci
- 6S18 Associazione Seneca
- 6S19 Associazione Astronave
- 6S20 Associazione Su la Testa
- 6S21 La Cordata
- 6S22 C.S.E. Narcisi
- 6S23 Centro Accoglienza Ambrosiano
- 6S24 Centro Solidarietà Compagnia Opere
- 6S25 Cooperativa sociale A77
- 6S26 Cooperativa sociale Cascina
- 6S27 Il Grafo Cooperativa Sociale
- 6S28 Cooperativa sociale Graffiti
- 6S29 Cooperativa sociale Il filo di Arianna
- 6S30 Cooperativa sociale Il Pellicano
- 6S31 Cooperativa sociale Quadrifoglio
- 6S32 Fondazione Rosangela D'Ambrosio

● ABITANTI - TERRITORIO

● SPAZI APERTI

NAVIGLI  
Associazione Amici dei Navigli  
P.A.N. Navigli Live  
Associazione Bei Navigli  
Società Consortile Navigli Lombardi



**Ricognizione del patrimonio sociale insediato nei quartieri S. Cristoforo Porta Genova**  
ZONA 6  
Politecnico di Milano - DASU  
con la collaborazione dell'Arch. Davide Fortini, AMAT

**parte II**  
**ESITI DELLA FASE DI ASCOLTO**

## capitolo 4

# RESTITUIRE LA COMPLESSITÀ DEGLI SCALI

La seconda parte del Report è interamente dedicata alla restituzione, scalo per scalo, degli esiti delle differenti fasi di ascolto che hanno messo in luce l'enorme potenziale delle trasformazioni previste, ma soprattutto la complessità dei temi e dei problemi da considerare e risolvere in fase di progettazione.

Si è deciso di affrontare questa parte descrivendo i singoli scali, o coppie degli stessi laddove presentassero delle continuità fisiche o tematiche, in due modi: una sezione descrittiva e una sezione interpretativa delle questioni sollevate dai Consigli di Zona e dai soggetti attivi sul territorio.

Nella prima sezione i testi scritti riprendono essenzialmente i 3 temi di indagine (spazi aperti, bordi e connessioni, servizi) con l'obiettivo di riorganizzare le questioni emerse per ognuno dei temi oggetto di incarico, preferendo una descrizione oggettiva e senza avere la pretesa di supportare idee o posizioni ma essenzialmente descrivendole nei modi e con la frequenza con cui sono state sollevate dai soggetti coinvolti.

Questa parte è accompagnata da piccole schematizzazioni che illustrano alcune questioni emblematiche di scala vasta (difficilmente rappresentabili su cartografie e rappresentazioni di dettaglio) o suggeriscono delle ipotesi progettuali per il nuovo ruolo che gli scali si prestano a rivestire in seguito alla loro trasformazione. A conclusione della prima sezione descrittiva è stata elaborata un'immagine di sintesi delle questioni. Uno

schema grafico composto di simboli ed enunciazioni che, ancora una volta, mettono in luce gli aspetti essenziali che per ognuno dei tre temi sono stati posti. In particolare sono state illustrate le proposte avanzate sia attraverso localizzazioni puntuali di nuove opere, funzioni o progetti, laddove i soggetti ne hanno indicato una precisa collocazione, sia attraverso idee meno definite che hanno però il pregio di offrire delle suggestioni interpretative della trasformazione dello scalo nel lungo periodo.

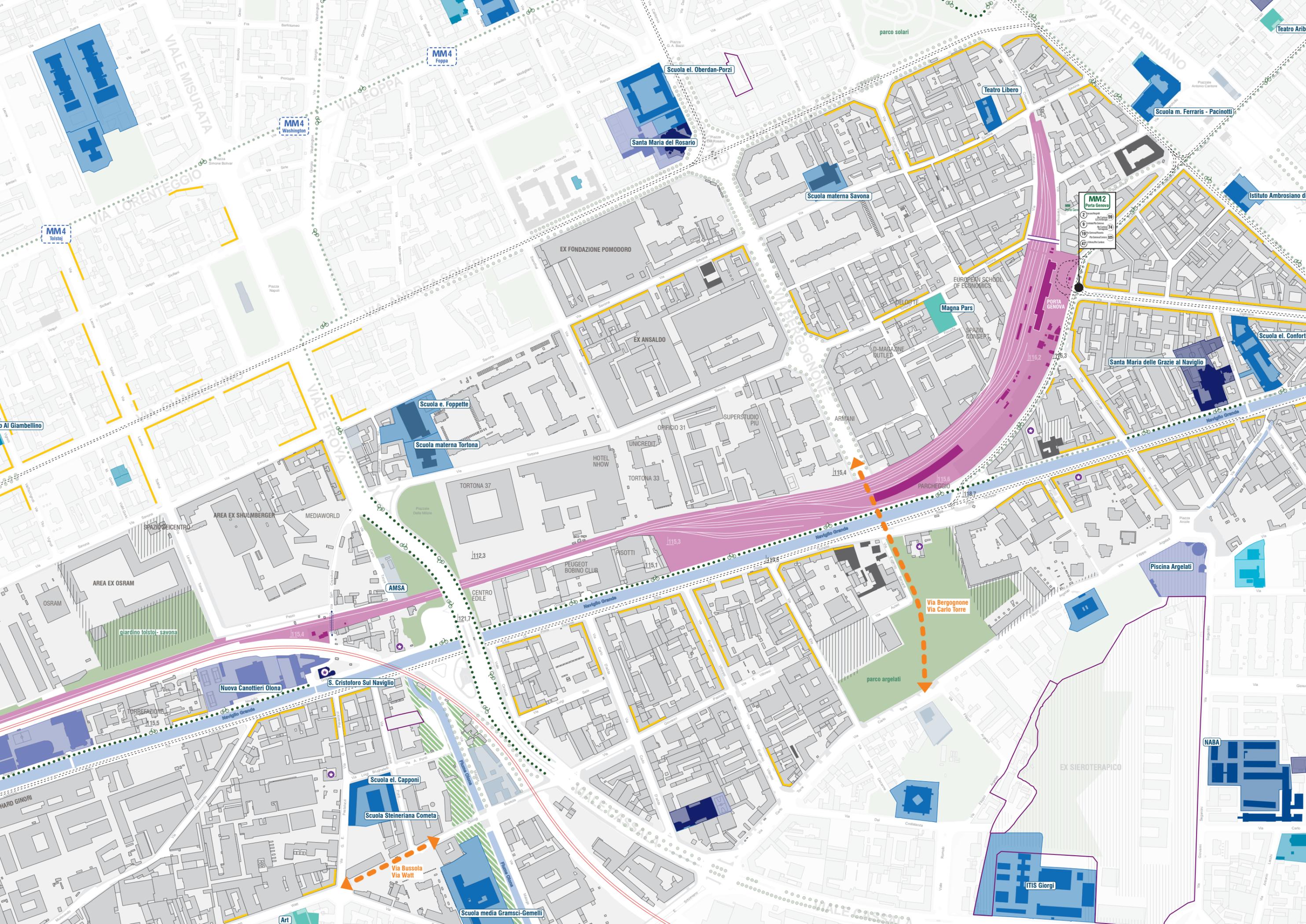
La seconda sezione ha la finalità di "interpretare" le questioni emerse durante le fasi di ascolto, evidenziando soprattutto le tematiche importanti rispetto alla natura e al ruolo dello scalo, nonché i temi che lo caratterizzano.

In questa parte si propone una lettura e una tematizzazione di come lo scalo è stato interpretato durante i momenti di ascolto con gli attori locali, non solo attraverso le questioni puntuali che lo caratterizzano, ma anche attraverso una interpretazione di carattere comprensivo e organico. Sono queste letture di sfondo che potrebbero restituire un ruolo e un significato più generale delle operazioni di trasformazione interne agli scali, sia in relazione ai tessuti di prossimità, sia in relazione al settore urbano in cui sono posizionate le aree e più in generale alla città nel suo insieme.

A conclusione di ogni scalo sono riportati sia i nodi e i temi emersi dall'ascolto dei Consigli di Zona, sia i verbali predisposti a seguito dell'incontro avuto con i soggetti

locali nei quali il contributo dato da ogni Associazione o Comitato partecipante è stato ripreso integralmente.

Infine, un elenco dei materiali consegnati durante o successivamente agli incontri da parte dei soggetti coinvolti, mette in luce il grande lavoro svolto o in corso da parte del mondo associazionistico rispetto a temi generali o problemi specifici di ogni zona in cui opera. Materiale che contribuisce ad arricchire le riflessioni sulla trasformazione degli scali ferroviari milanesi e che costituisce in ogni caso un grande supporto analitico e informativo da tenere in debita considerazione.



MM4  
Foppa

MM4  
Washington

MM4  
Totstoj

MM2  
Porta Genova

Scuola el. Oberdan-Parzi

Santa Maria del Rosario

Scuola materna Savona

Teatro Libero

Scuola m. Ferraris - Pacinotti

Istituto Ambrosiano d

EX FONDAZIONE POMODORO

Magna Pars

EX ANSALDO

Santa Maria delle Grazie al Naviglio

Scuola e. Foppette

Scuola materna Tortona

TORTONA 37

TORTONA 33

UNICREDIT

HOTEL NHOW

PEUGEOT BOBINO CLUB

PISOTTI

AMSA

CENTRO EDILE

Via Bergognone  
Via Carlo Torre

Nuova Canottieri Olona

S. Cristoforo Sul Naviglio

Scuola el. Capponi

Scuola Steineriana Cometa

Via Bussola  
Via Watt

Scuola media Gramsci-Gemelli

Piscina Argelati

NABA

[TIS Giorgi]

## 4.4 PORTA GENOVA, SAN CRISTOFORO

I due scali di Porta Genova e San Cristoforo, pur sottolineando le dovute differenze di posizione, ruolo, potenzialità, sono percepiti come un unicum: fanno entrambi parte del un tessuto urbano del sud ovest milanese, riguardano contesti in trasformazione, anche se con dinamiche molto diverse.

Lo scalo di Porta Genova è il cuore di una zona sedimentata nelle sue forme a est (verso la Darsena e il Ticinese) e più dinamica nei nuovi interventi ad ovest (verso via Solari e le zone di Savona e Tortona). La presenza dell'acqua del Naviglio Grande e della Darsena è un elemento di pregio, sia come testimonianza storica, sia come potenzialità di paesaggio e fruizione contemporanei. È nell'insieme un'area sovraccaricata di flussi di attività e popolazioni che generano conflitti con tempi e modi della vita quotidiana, che soffre la presenza di momenti di incontro tra persone considerate "alternative" (fiera di Sinigaglia) o troppo concentrate (movida notturna o Fuori salone); non risolto resta il conflitto per il parcheggio tra residenti e i fruitori temporanei dell'area.

L'area dello scalo ha sempre svolto il ruolo di barriera, con un fronte "nobile" in direzione di via Vigevano e della Darsena (con una relazione non risolta tra la piazza e il sistema conca/anfiteatro) e un "retro" rivolto al reticolo stradale che conduce all'Ansaldo e che presenta dei caratteri di irrisolutezza della maglia viaria. Il ponte di ferro ha assunto, in qualità di unico passaggio, un ruolo centrale che dovrebbe essere mantenuto nelle future trasformazioni.

La stazione di Porta Genova per il suo posizionamento a ridosso del centro urbano (viale Coni Zugna - via Torino) e quale importante nodo di interscambio (di connessione tra città e periferia e con le altre Province) assume un ruolo denso, tanto da far generare preoccupazione per la futura perdita dei treni. Il tessuto minuto e la vita quotidiana in cui è immerso lo scalo esprimono una qualità urbana diffusa e storicamente presente; forse non a caso questa zona è sede di sperimentazione, pur con qualche attrito sociale, di politiche per favorire la viabilità lenta con isole pedonali, di zone a traffico limitato e zone 30.

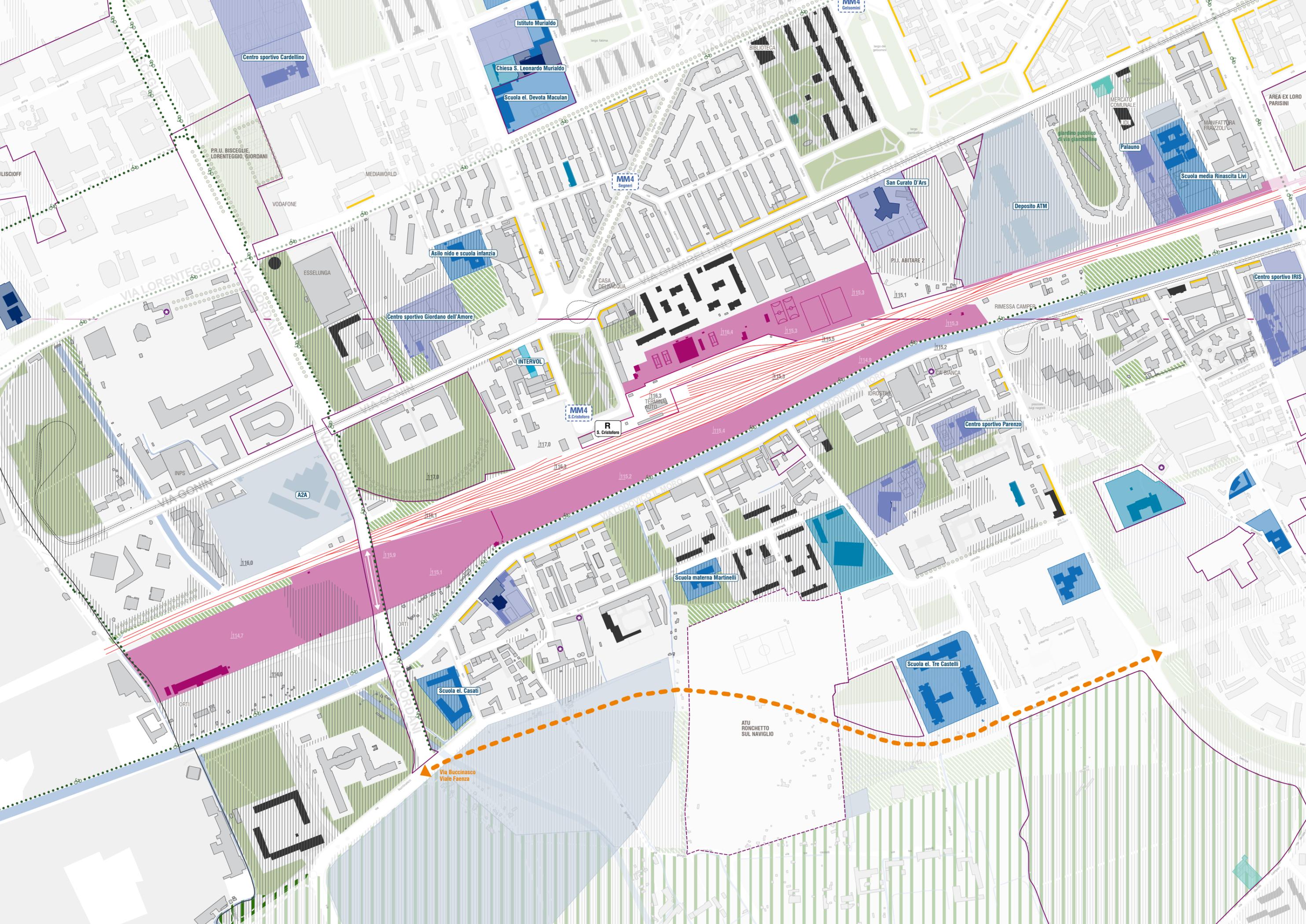
Lo scalo di San Cristoforo è percepito come conclusione a sud di un sistema urbano "minore" che ha avuto il ruolo di accogliere, attraverso un sistema stratificato di parti di edilizia pubblica (Giambellino e Lorenteggio le più riconoscibili), alcune delle popolazioni che negli anni hanno scelto Milano come città in cui trovare fortuna e che ancora approdano, provenendo da altri luoghi, in questa parte di città.

La stazione di San Cristoforo dialoga quindi con i quartieri popolari, brani di nuove edificazione (alcune volte anche di pregio) e fabbriche (poste a confine con il Comune di Corsico) che oggi in alcuni casi presentano problemi dovuti alla loro dismissione. Si aggiungono a questi elementi aree abbandonate o usate impropriamente: dagli spazi verdi sottostanti i due cavalcavia (via Giordani e viale Cassala), al volume abbandonato della ex stazione Autocucette, passando per l'area che doveva accogliere un nuovo insediamento residenziale (Progetto Abitare

a Milano 2), sino agli spazi verdi prossimi allo scalo e usati non di frequente come area sosta delle popolazioni nomadi. L'area dello scalo quindi, oltre ad essere un grande vuoto, risulta essere il retro di una parte di città che si attesta sugli assi Giambellino, Lorenteggio e Vigevanese.

L'altra faccia dello scalo, quella verso sud, dialoga con un sistema ambientale articolato: c'è una relazione con l'acqua e con il progetto di navigazione dei Navigli previsto per Expo 2015, che prefigura un possibile snodo della mobilità rafforzato anche dalla previsione di una nuova stazione della linea metropolitana. Importanti risultano essere anche le potenziali relazioni con i sistemi di spazi aperti della campagna agricola a sud (Parco Agricolo Sud Milano, Parco delle Risaie) che nel tempo recente si sono rafforzati come riferimento della cultura dell'alimentazione sana e dello svago lento.

Prossime allo scalo sono anche aree sportive pubbliche/private sui due lati del Naviglio Grande che richiedono però un ripensamento delle modalità di accesso, della loro interconnessione, della loro apertura al Naviglio; un ruolo oggi svolto solo parzialmente dalla ciclabile esistente, in alcuni tratti pericolosamente interconnessa alla viabilità automobilista, ma che in presenza di un'offerta integrata di trasporto pubblico (tram/bus/bici/barca) fa intuire le potenzialità della mobilità dolce sia alla scala urbana che metropolitana.



Centro sportivo Cardellino

Istituto Murialdo

Chiesa S. Leonardo Murialdo

Scuola el. Devota Maculan

PR.U. BISCEGLIE, LORENTEGGIO, GIORDANI

VODAFONE

MEDIOWORLD

Asilo nido e scuola infanzia

Centro sportivo Giordano dell'Amore

INTERVOL

MM4

R S. Cristoforo

San Curato D'Ar

Deposito ATM

MERCATO COMUNALE

Palauno

Scuola media Rinascita Livi

Centro sportivo IRIS

Centro sportivo PARENZO

Scuola materna Martinelli

Scuola el. Tre Castelli

Scuola el. Casati

ATU RONCHETTO SUL NAVIGLIO

Via Buccinasco  
Viale Faenza

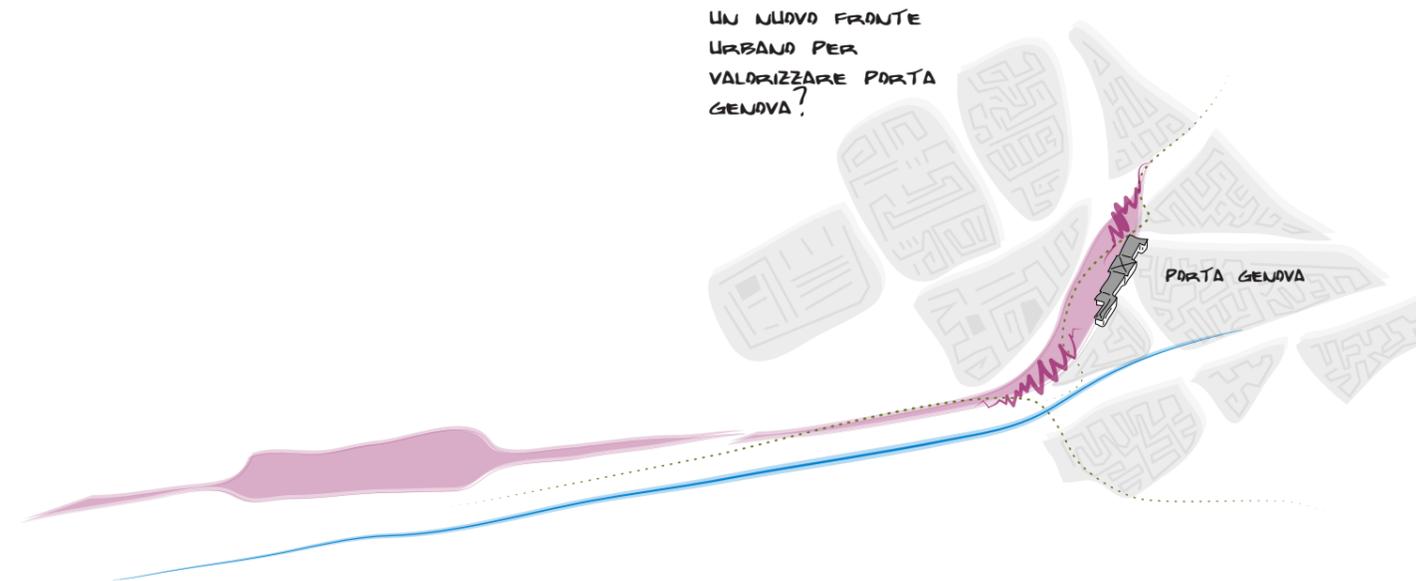
VIA LORENTEGGIO

VIA GIORDANI

VIA LORENTEGGIO

VIA GIORDANI

VIA LORENTEGGIO



### Bordi e connessioni

#### *Incremento della permeabilità degli scali attraverso percorsi ciclopedonali*

Nell'opinione della quasi totalità degli interlocutori, nella zona di San Cristoforo la ferrovia e le aree dello scalo rappresentano una forte barriera che, insieme al Naviglio, ha contribuito a costruire nel tempo una discontinuità e una cesura con il tessuto urbano circostante. Relativamente al tema dei bordi in questa zona si sottolinea in primo luogo la necessità di aumentare la permeabilità dello scalo, ricucendo il tessuto urbano e sociale dei quartieri a nord e a sud del fascio infrastrutturale composto da Naviglio, alzaia e ferrovia (Giambellino e Barona-Lorenteggio, ma anche i quartieri che affacciano rispettivamente su via Foppa e via Valenza) attraverso il rafforzamento delle connessioni pedonali. Anche se non mancano voci a favore del miglioramento delle connessioni automobilistiche con sovrappassi o sottopassi in alcuni punti. Allo stesso modo, la maggior parte degli interventi auspica per lo scalo di Porta Genova il mantenimento della connessione ciclopedonale tra via Bergognone e via Carlo Torre, che unisce le aree di zona Tortona con quelle del Parco Baden Powell. Infatti, anche per Porta Genova, risulta fondamentale intervenire lungo tutto lo sviluppo dello scalo e dei suoi bordi al fine di valorizzare le connessioni est ovest.

Lungo la direttrice centro-periferia del tracciato ferroviario Milano-Mortara, infatti, si osserva una progressione che

da luoghi centrali fulcro della città della moda e della movida arriva fino a quartieri multiproblematici, dove si concentrano attività tipiche dei margini urbani. Particolare attenzione nel progetto va prestata, quindi, a estendere le centralità lungo questi assi quanto più possibile, rafforzandone soprattutto le connessioni ciclo pedonali.

#### *Riconnessione tra parti di città: le stazioni come nodi*

Allo scopo di connettere parti di città, risulta particolarmente sentita l'esigenza di intervenire in maniera puntuale sulla stazione di San Cristoforo. In particolare il sistema stazione (oggi solo parzialmente utilizzata) piazza Tirana dovrebbe essere incluso in un progetto di connessione tra le aree e i servizi dello scalo e le aree limitrofe con riferimento ai quartieri problematici di edilizia pubblica.

La necessità di abbattere il muro della ferrovia e riconnettere parti tradizionalmente separate è caldeggiata anche per lo scalo di Porta Genova. I partecipanti, in particolare, oltre al richiamo ai vincoli della Sovrintendenza relativi ai muri perimetrali e alle differenze di quota da considerarsi come un'opportunità per la creazione di zone pedonali protette, sottolineano che l'apertura di varchi per stabilire nuove connessioni si dovrebbe fare in tempi brevi, senza dover attendere la contestuale trasformazione di tutti gli scali.

Anche nel caso di Porta Genova il tema delle connessioni tra parti di città porta a riconoscere nel nodo della stazione una fondamentale opportunità. La stazione,

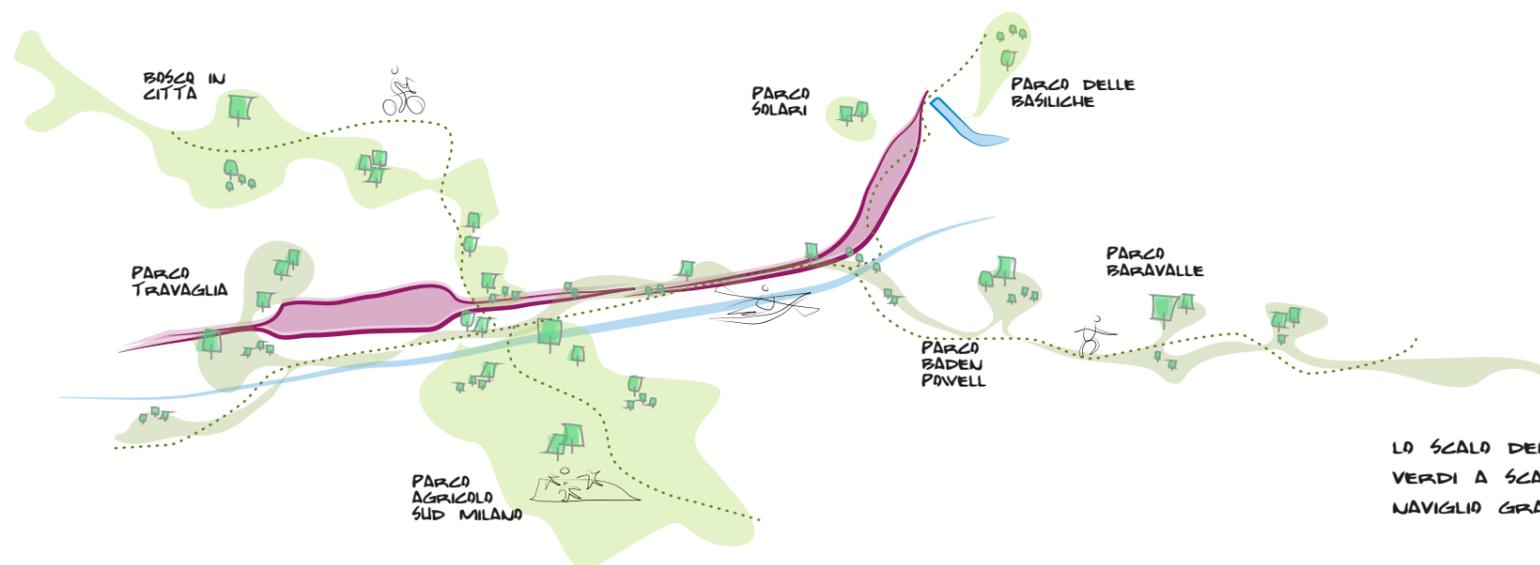
ricondata a usi urbani, potrebbe non solo essere un luogo di frequentazione culturale e stazione creativa per i giovani, ma anche un centro di servizi per gli abitanti che vivono attorno allo scalo, costituendo in sé un luogo capace di connettere popolazioni urbane diverse e tempi di frequentazione distribuiti lungo l'arco della giornata.

#### *Conservazione della memoria della ferrovia: le stazioni come luoghi di interscambio*

Un ultimo tema emerso e particolarmente condiviso, infine, riguarda la memoria storica della ferrovia: i bordi (i muri perimetrali), gli attraversamenti (il piccolo ponte a lato della stazione di Porta Genova ma anche quello di fronte alla Richard Ginori) e i luoghi capaci di attivare le nuove connessioni (le stazioni) devono essere trattati in maniera da preservare il ricordo di questa importante funzione urbana. Questo, secondo alcuni, è un tema fondamentale per tutto l'anello ferroviario della città che a Porta Genova potrebbe essere documentato adibendo la stazione a museo fotografico.

In particolare, si invita a conservare la memoria storica della ferrovia, non considerando lo scalo come uno spazio vuoto al cui interno insediare nuove funzioni. La ferrovia è un simbolo di questo spazio e deve rimanere nella memoria anche la sua funzione di connessione.

In questi termini alcuni hanno ipotizzato che il mantenimento della funzione di nodo trasportistico possa rimanere anche mutando la tipologia dei mezzi impiegati. Ad esempio per entrambe le stazioni, San Cristoforo



LO SCALO DENTRO A UN SISTEMA DI SPAZI VERDI A SCALA URBANA IN RELAZIONE CON IL NAVIGLIO GRANDE E LA RETE DELLE ACQUE.

vista la sua vicinanza al Naviglio Grande, Porta Genova per la sua vicinanza alla Darsena, si invita a considerare l'acqua come una possibile arteria di trasporto pubblico rispetto alla quale le stazioni potrebbero diventare nuovi nodi per l'intermodalità (acqua/bici/metro). Un tema, quello della navigabilità del Naviglio in qualità di nuovo trasporto pubblico, molto sentito da alcuni.

## Spazi aperti

### *Creazione del parco lineare del Naviglio*

La principale figura degli spazi aperti emersa dalle attività di ascolto è relativa alla realizzazione del Parco lineare del Naviglio, che si struttura e trova il proprio radicamento urbano e territoriale nelle due stazioni di San Cristoforo e di Porta Genova; figura che si caratterizza e valorizza anche come "paesaggio d'acqua": attraverso l'Olona è infatti possibile connettere il Parco lineare del Naviglio con il Parco Segantini a sud; mentre a nord è possibile prevedere una connessione con il Parco Solari e con piazza Napoli e da qui con largo Gelsomini.

Il telaio degli spazi aperti (fatto di percorsi ciclopedonali ma anche di usi e attrezzature pubbliche), si appoggia sul sedime ferroviario in dismissione e sul verde pubblico esistente (seppur frammentato) che va dal centro alla periferia; e collega il cuore della città alla campagna agricola del Parco Sud e del Parco del Parco delle Risaie. Si tratta di una figura che lavora

sia in direzione nord sud (fra il Parco sud e la città a nord della ferrovia); sia rafforzando le connessioni in direzione trasversale est ovest, verso il centro. La direttrice trasversale incontra in più punti assi verdi, attorno ai quali si possono strutturare relazioni forti tra la porzione di città a nord e quella a sud del Naviglio e della ferrovia; anche tenendo conto dell'esigenza (con particolare riferimento all'area di San Cristoforo), di stabilire connessioni trasversali che superino le ampie aree strumentali destinate a permanere.

### *Le aree verdi degli scali come elementi di ricucitura e luoghi di fruizione*

L'area dello scalo di Porta Genova rappresenta lo snodo strategico per la ricucitura fra tessuti urbani e il sistema degli spazi aperti: dalla Darsena al Parco delle Basiliche, al Parco Solari, al Parco lineare lungo in Naviglio. In particolare, il progetto Rotaie Verdi prevede la connessione ambientale e paesaggistica con San Cristoforo, il Parco delle Risaie e il Parco Teramo: lo scalo di San Cristoforo diviene un'oasi urbana nella quale coesistono fruizione e natura; lo stesso riuso del manufatto della Stazione potrebbe accogliere attività a forte legame con l'agricoltura.

Il contesto dello scalo di San Cristoforo è ricco di spazi aperti "in potenza" oggi privi di funzioni, che riqualificati potrebbero ospitare servizi per la città, anche se non strettamente interni all'area dello scalo. Oltre al verde urbano, gli orti collettivi, i materiali dell'agricoltura

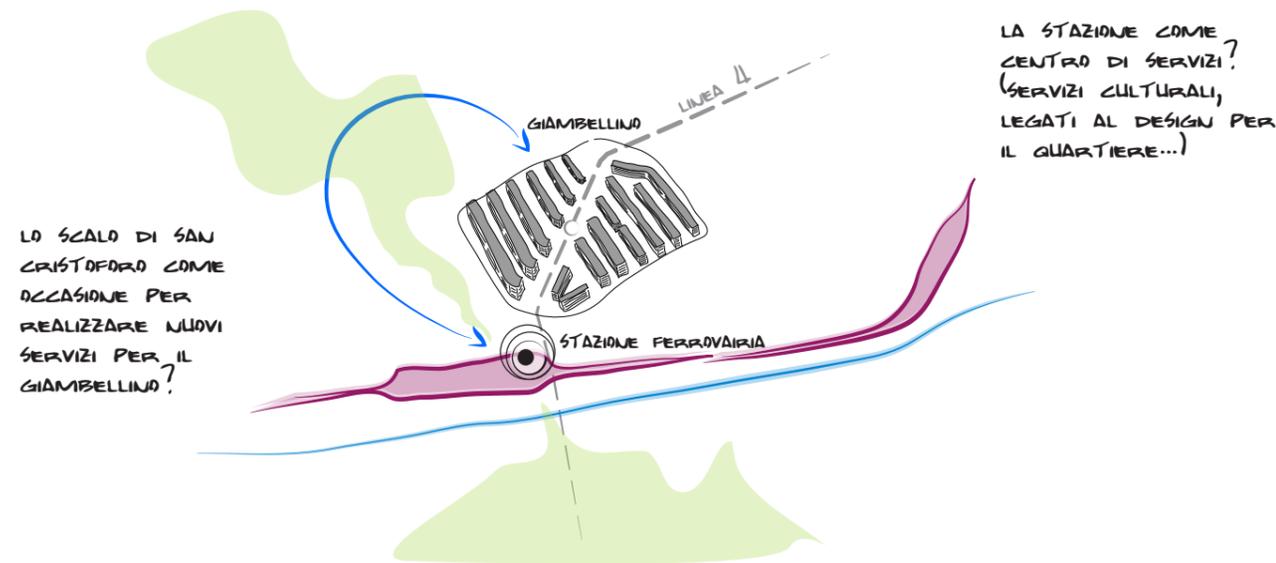
periurbana e urbana, l'incontro fra le culture, potrebbero rappresentare le funzioni in grado di qualificare queste aree quali elementi per un nuovo modo di attrezzare le aree verdi. Il sistema del verde deve inoltre essere presidiato, con due possibili alternative per le aree attorno alla Stazione auto cucette a San Cristoforo: un parco dei divertimenti per giovani (in questa prospettiva la stazione potrebbe ospitare un ostello); un orto botanico (che include il riuso della stazione come serra). In generale, il sistema del verde dovrà essere permeabile e percepito come luogo aperto e attraversabile, dando vita a un vasto spazio aperto unitario e compatto.

## Servizi

### *A Porta Genova nuovi servizi per il rilancio della cultura e l'arte*

Gli scali di Porta Genova e San Cristoforo, pur generalmente intesi come inscindibili nella possibile trasformazione, rispondono tuttavia a due ben differenziati ambiti urbani per quello che concerne la possibilità di ospitare nuovi servizi. Chi opera nel "Ticinese" non evidenzia grosse carenze per quello che concerne i servizi di prossimità all'abitato, mentre chi vive il "Giambellino" esprime un maggior bisogno di nuovi servizi alla persona.

Lo spazio che connette lo scalo di Porta Genova a quello di San Cristoforo è letto come un sistema dilatato fino alla Ripa Ticinese; i servizi qui prevedibili possono favorire le



attività motorie e di *loisir* serale.

Lo scalo di Porta Genova rappresenta quindi un'opportunità per un rilancio culturale della zona; spazi per mostre, laboratori creativi, anche temporanei che rendano l'area un polo attrattore per giovani e *city users*. Per gli abitanti del quartiere questi spazi potrebbero divenire delle piazze telematiche (aree wi-fi). Lo scalo potrebbe ospitare una nuova grande piazza, meglio nell'area più a nord prossima a via Tortona, mentre nella parte più a sud un altro spazio aperto potrebbe essere usato come area mercatale da usare occasionalmente e nel quale trasferire la fiera di Sinigaglia e/o il mercato di Papiniano.

La stazione di Porta Genova (intesa quale prolungamento degli spazi e delle funzioni già caratterizzanti l'ex Ansaldo) potrebbe essere riusata e destinata a museo permanente del design, della moda e di arte contemporanea. Gli edifici presenti all'interno dello scalo andrebbero mantenuti e riutilizzati come spazi espositivi o come spazi pubblici da dedicare ai giovani con condizioni di "favore" che consentano loro di intraprendere delle proprie attività nel campo dell'artigianato di qualità.

*San Cristoforo come motore per migliorare la qualità dei servizi nel Giambellino*

Per quanto riguarda la previsione di servizi, è indispensabile riflettere sulle carenze che caratterizzano l'intorno dello scalo di San Cristoforo e in particolare i quartieri di edilizia residenziale pubblica (Giambellino),

che oggi rappresentano una vera e propria emergenza anche dal punto di vista edilizio. Per molti, le risorse derivate dalla trasformazione dello scalo dovrebbero essere investite nel quartiere di edilizia popolare.

Lo scalo di San Cristoforo può dare risposte a gruppi sociali quali giovani, anziani e abitanti temporanei della città identificando da subito lo spazio di un "laboratorio di quartiere". Strategicamente lo scalo può ricostruire una polarità urbana ospitando una città dei giovani in un sistema composto da centro conferenze, spazio espositivo legato all'arte, un'area multifunzionale per lo sport, oppure un centro di informazione sulle tematiche ambientali con orto botanico connesso al Parco Agricolo Sud e al Parco delle Risaie.

A completamento di tale disegno viene proposto di rafforzare le relazioni tra piazza Tirana e il quartiere Giambellino attraverso la realizzazione (o riuso) di edifici presenti nell'intorno per attività artigianali, o come scuola di arti e mestieri per i ragazzi.

La stazione di San Cristoforo, cerniera tra le linee di ferro, può diventare una piattaforma logistica sostenibile, interscambio tra la gomma e l'acqua, così come uno spazio a servizio degli orti comunitari.

*Nuovi spazi e attrezzature per lo sport a Porta Genova e a San Cristoforo*

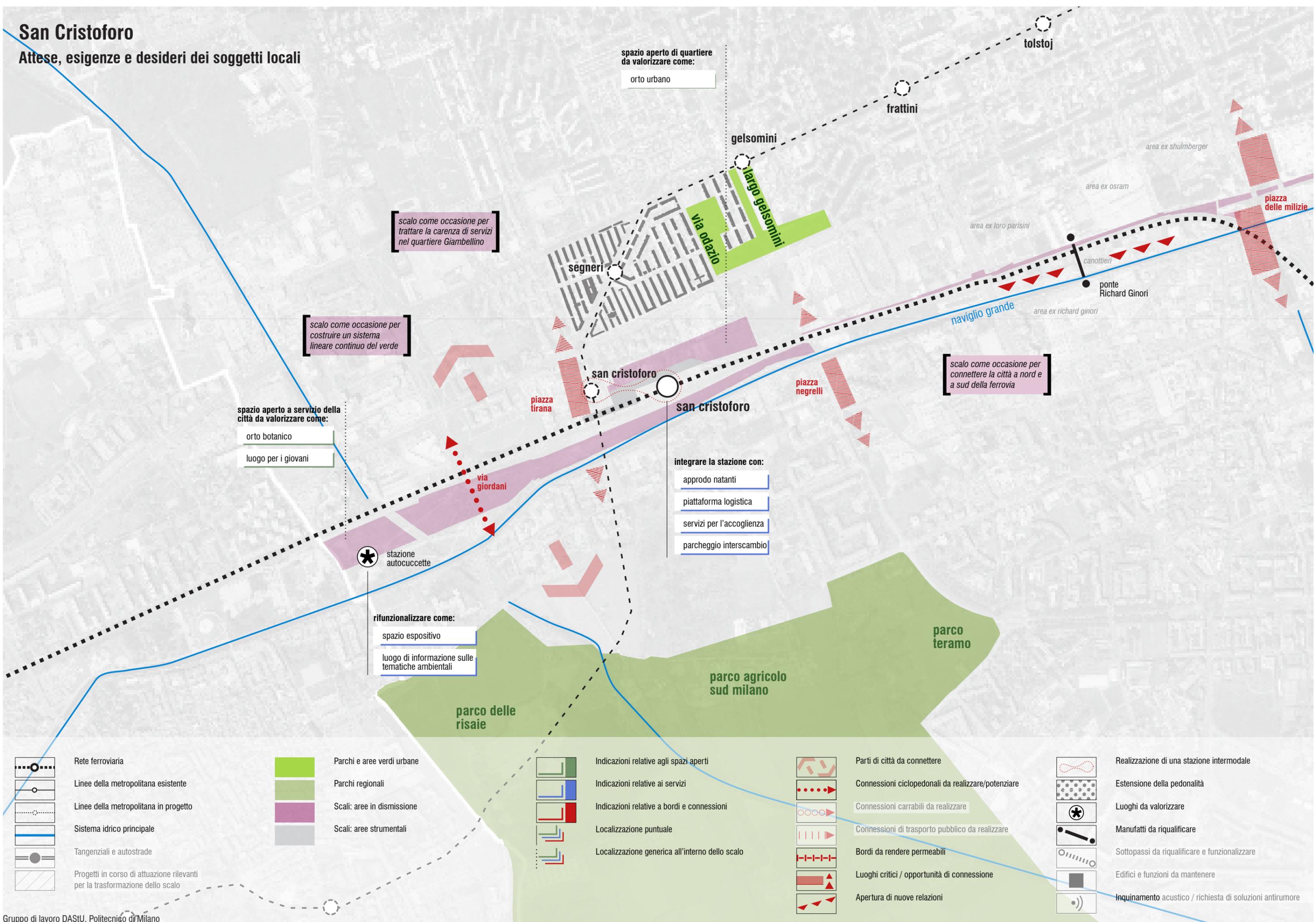
I quartieri di riferimento degli scali necessitano di una maggiore dotazione di servizi sportivi: primo passo

potrebbe essere il potenziamento di quelli esistenti (Argelati) o la destinazione di spazi non ancora definiti (ex Fornace). Le tre società di canottaggio devono riconquistare il fronte verso il Naviglio, con la realizzazione di una "spiaggia" come un nuovo servizio di scala urbana, riconnessa a sistema con lo spazio sportivo presente in piazza Tirana.

Rispetto ai servizi per la viabilità è chiesto che nessun parcheggio sia previsto nello scalo di Porta Genova, mentre si suggerisce di prevedere un parcheggio di interscambio in corrispondenza della stazione di San Cristoforo.

# San Cristoforo

Attese, esigenze e desideri dei soggetti locali



spazio aperto di quartiere da valorizzare come:  
orto urbano

scalo come occasione per trattare la carenza di servizi nel quartiere Giambellino

scalo come occasione per costruire un sistema lineare continuo del verde

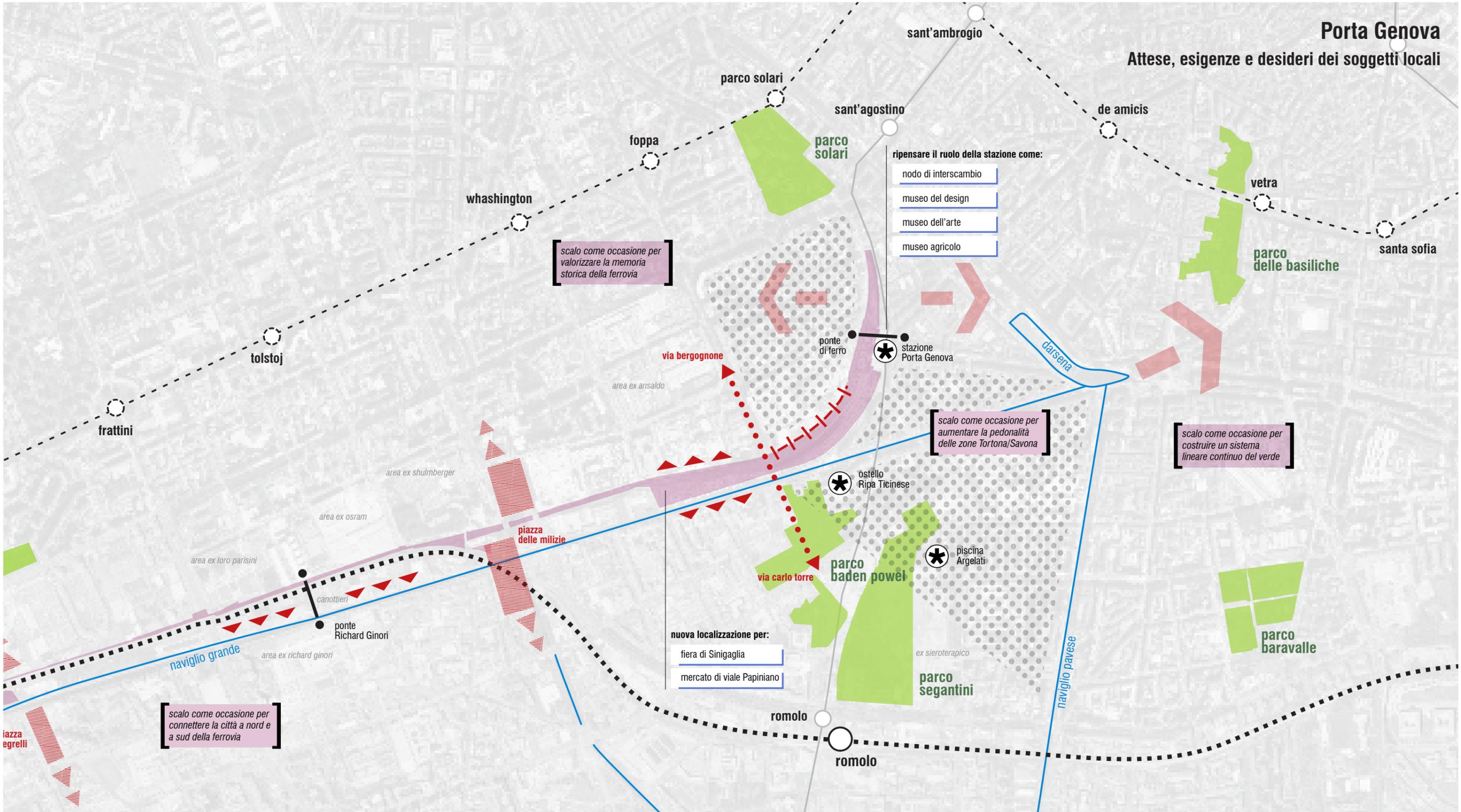
spazio aperto a servizio della città da valorizzare come:  
orto botanico  
luogo per i giovani

integrare la stazione con:  
approdo natanti  
piattaforma logistica  
servizi per l'accoglienza  
parcheggio interscambio

rifunzionalizzare come:  
spazio espositivo  
luogo di informazione sulle tematiche ambientali

scalo come occasione per connettere la città a nord e a sud della ferrovia

- |  |   |  |                            |  |   |  |  |  |   |
|--|---|--|----------------------------|--|---|--|--|--|---|
|  | Rete ferroviaria  |  | Parchi e aree verdi urbane |  | Indicazioni relative agli spazi aperti          |  | Parti di città da connettere                       |  | Realizzazione di una stazione intermodale                 |
|  | Linee della metropolitana esistente   |  | Parchi regionali           |  | Indicazioni relative ai servizi                 |  | Connessioni ciclopedonali da realizzare/potenziare |  | Estensione della pedonalità                               |
|  | Linee della metropolitana in progetto                                       |  | Scali: aree in dismissione |  | Indicazioni relative a bordi e connessioni      |  | Connessioni carrabili da realizzare                |  | Luoghi da valorizzare                                     |
|  | Sistema idrico principale   |  | Scali: aree strumentali    |  | Localizzazione puntuale                         |  | Connessioni di trasporto pubblico da realizzare    |  | Manufatti da riqualificare                                |
|  | Tangenziali e autostrade  |  |                            |  | Localizzazione generica all'interno dello scalo |  | Bordi da rendere permeabili                        |  | Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare             |
|  | Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo |  |                            |  |   |  | Luoghi critici / opportunità di connessione        |  | Edifici e funzioni da mantenere                           |
|  |   |  |                            |  |   |  | Apertura di nuove relazioni                        |  | Inquinamento acustico / richiesta di soluzioni antirumore |



- ripensare il ruolo della stazione come:
- nodo di interscambio
  - museo del design
  - museo dell'arte
  - museo agricolo

scalo come occasione per valorizzare la memoria storica della ferrovia

scalo come occasione per aumentare la pedonalità delle zone Tortona/Savona

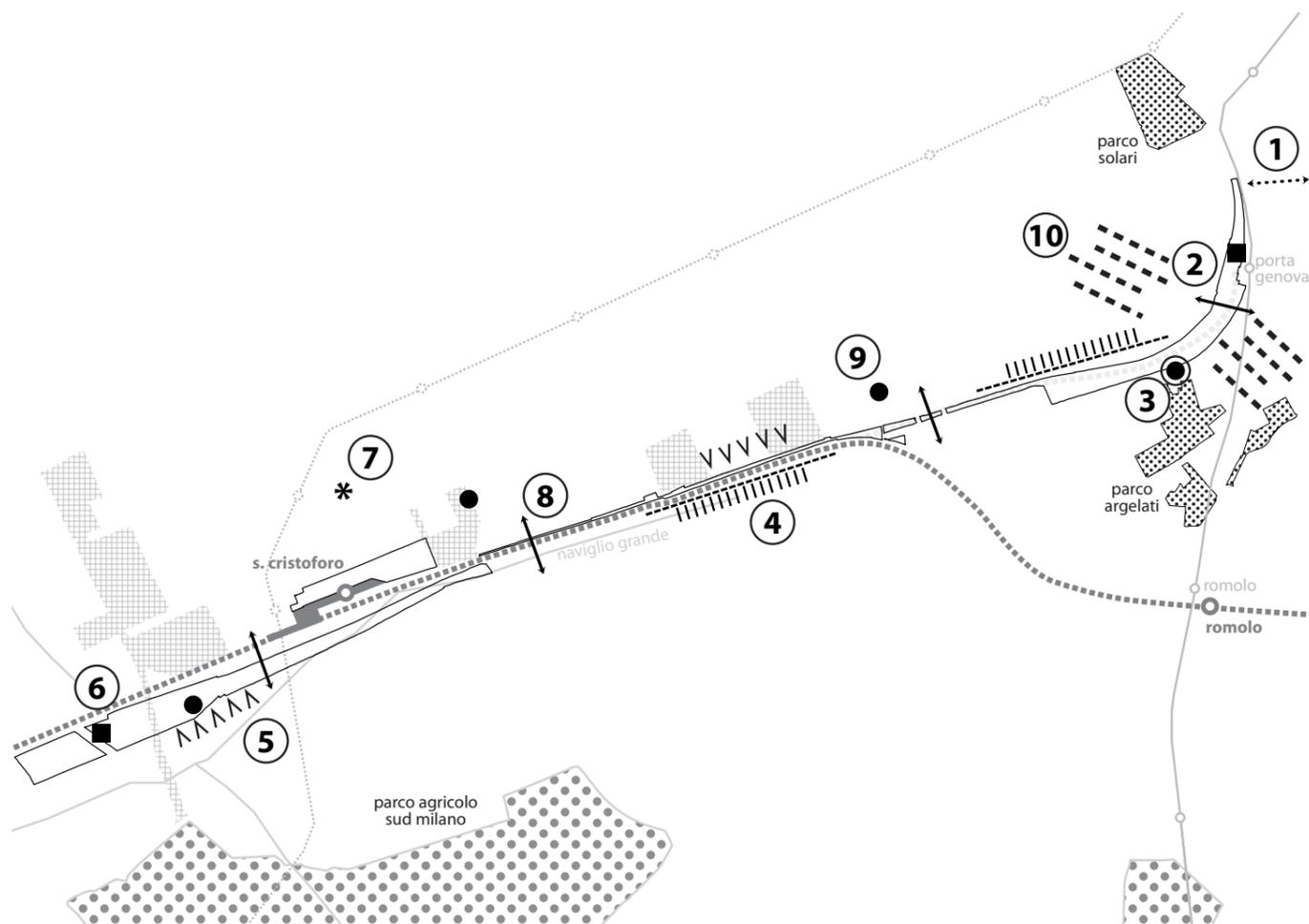
scalo come occasione per costruire un sistema lineare continuo del verde

scalo come occasione per connettere la città a nord e a sud della ferrovia

- nuova localizzazione per:
- fiera di Sinigaglia
  - mercato di viale Papiniano

|  |   |  |                            |  |   |  |  |  |   |
|--|---|--|----------------------------|--|---|--|--|--|---|
|  | Rete ferroviaria  |  | Parchi e aree verdi urbane |  | Indicazioni relative agli spazi aperti          |  | Parti di città da connettere                       |  | Realizzazione di una stazione intermodale                 |
|  | Linee della metropolitana esistente   |  | Parchi regionali           |  | Indicazioni relative ai servizi                 |  | Connessioni ciclopedonali da realizzare/potenziare |  | Estensione della pedonalità                               |
|  | Linee della metropolitana in progetto                                       |  | Scali: aree in dismissione |  | Indicazioni relative a bordi e connessioni      |  | Connessioni carrabili da realizzare                |  | Luoghi da valorizzare                                     |
|  | Sistema idrico principale   |  | Scali: aree strumentali    |  | Localizzazione puntuale                         |  | Connessioni di trasporto pubblico da realizzare    |  | Manufatti da riqualificare                                |
|  | Tangenziali e autostrade  |  |                            |  | Localizzazione generica all'interno dello scalo |  | Bordi da rendere permeabili                        |  | Sottopassi da riqualificare e funzionalizzare             |
|  | Progetti in corso di attuazione rilevanti per la trasformazione dello scalo |  |                            |  |   |  | Luoghi critici / opportunità di connessione        |  | Edifici e funzioni da mantenere                           |
|  |   |  |                            |  |   |  | Apertura di nuove relazioni                        |  | Inquinamento acustico / richiesta di soluzioni antirumore |

## Prima interlocuzione con il Consiglio di Zona 6



### Principali temi e nodi emersi

1. Connessione tra Navigli, Darsena e Parco delle Basiliche
2. Ruolo della stazione di Porta Genova
3. Nodo di Ripa Ticinese 83 (ostello)
4. Retri e natura dei bordi
5. Relazioni con l'acqua (Naviglio e servizi)
6. Stazione Autocucette di A. Rossi
7. Dotazione di servizi nei quartieri problematici
8. Relazioni nord-sud tra diverse parti di città
9. Spazi aperti e nodi da ripensare
10. Estensione delle zone a precedenza pedonale all'interno dello scalo

## Workshop | 22 ottobre 2013

Consiglio di Zona 6 - Viale Legioni Romane, 54

### Associazione Dynamoscopio - Jacopo Lareno Faccini

- La porzione di città in cui si inserisce lo scalo di San Cristoforo è ricca di spazi aperti in potenza, ovvero spazi aperti, oggi senza funzioni, ma che debitamente riqualificati potrebbero ospitare servizi per la città anche se questi non sono dentro all'area dello scalo. (Dynamoscopio lavora come laboratorio di quartiere nei pressi della Casetta Verde in via Odazio).
- Occorre prevedere a una connessione tra questi spazi che in particolare colleghi gli spazi aperti (presenti in prossimità di via Odazio) sia con il Parco Agricolo Sud Milano, sia con il centro città e quindi lavorando in direzione nord sud (è un'idea generale per lo scalo che potrà ospitare del verde). Inoltre, servirebbe anche un rafforzamento delle connessioni ciclo-pedonali nella direzione est ovest (in direzione verso il centro).
- Infine, le connessioni potrebbero essere interpretate anche come funzioni che connettono differenti zone della città. Gli orti collettivi sono delle funzioni che potrebbero qualificare queste aree sul modello francese del progetto dello Rosso Studio. Un progetto che l'associazione ha già reinterpretato proponendo l'intercultura, il verde e l'agricoltura come elementi per un nuovo modo di attrezzare delle aree a verde in città creando, appunto, degli orti collettivi.
- Per quanto riguarda la previsione di servizi, è indispensabile riflettere sulle carenze che caratterizzano l'intorno dello scalo di San Cristoforo e in particolare i quartieri di edilizia residenziale pubblica (Giambellino), che oggi rappresentano una vera e propria emergenza anche dal punto di vista edilizio. Le risorse derivate dallo scalo potrebbero essere investite nel quartiere di edilizia popolare.
- Occorre rendere permeabile lo scalo in prossimità della stazione, stabilendo una connessione tra la realtà a nord e quella a sud dello scalo.
- La questione "Stazione e Piazza Tirana" (che sono la "testa" di Giambellino sullo scalo) sono delle occasioni per aumentare la permeabilità dello scalo. Oggi la stazione è una barriera e inoltre è un edificio solo parzialmente utilizzato, da ripensare anche in relazione alla localizzazione dei possibili orti urbani.

### Associazione Connecting cultures - Anna Detheridge

- Le aree a est e a sud della stazione di Porta Genova hanno vocazione commerciale e costituiscono oggi un vero e proprio distretto del divertimento, eppure versano in condizioni di degrado (sia dei locali posti lungo il naviglio, sia in generale nei quartieri). Lo scalo, una volta liberato dalla ferrovia, potrebbe ospitare attività culturali (spazi per mostre, laboratori creativi, etc. anche temporanei) che renda l'area un polo attrattore per giovani e city users e offrendo al tempo stesso servizi per gli abitanti (tipo aree wi-fi). Le aree a nord dello scalo, che oggi vivono solo nella settimana del Salone del mobile e nelle settimane interessate da grandi eventi legati alla moda, in questo modo potrebbero vivere lungo tutto l'anno.
- Occorre abbattere il muro che separa la zona Tortona-Savona dalla zona che affaccia sul Naviglio (via Vigevano), così da riconnettere brani della città che oggi non dialogano (la zona della moda e la zona del design sono parti di città che il

Progetto Dencity sta tentando di fa diventare vive non solo nella settimana della moda). Lo scalo di Porta Genova potrebbe diventare così un luogo di frequentazione culturale e di stazione creativa per i giovani e per gli abitanti che vivono attorno allo scalo.

- Il Parco Sud rappresenta una grande risorsa, ma occorre che venga adeguatamente collegato con il centro della città attraverso un sistema di spazi aperti; soprattutto nella parte vicina allo scalo di San Cristoforo.

### Comunità del Giambellino - Dario Anzani

- Denuncia lo stato di abbandono in cui versa il quartiere Giambellino (2.700 appartamenti di cui circa 700 liberi), da un punto di vista edilizio ma anche sociale. Il quartiere mostra una certa propensione a reinventarsi, ma ha difficoltà a farlo viste le condizioni in cui versano i suoi edifici. La trasformazione degli scali costituisce un'importante occasione per dare risposte ai problemi del quartiere, prevedendo servizi funzionali alla ricucitura del tessuto sociale e soluzioni volte a risolvere il degrado edilizio. Ma lo scalo potrebbe ospitare anche un nuovo patrimonio di edilizia pubblica. Tutti gli interventi dovrebbero comunque essere finalizzati a inserire nello scalo servizi utili al quartiere. Non esiste una priorità o un servizio più importante, ci sono differenti questioni: integrazione degli stranieri, giovani e anziani; tutte meriterebbero una risposta ma prima bisogna risolvere il problema della casa e della separazione dei percorsi tra le persone, altrimenti il quartiere non regge più dal punto di vista sociale. Si potrebbe pensare a un laboratorio di quartiere, ma non è l'unico servizio realizzabile.

### Amici dei Navigli - Empio Malara

- Espone l'ipotesi di connessione tra la Darsena e il Parco delle Basiliche proposta come associazione.
- Invita a considerare l'acqua come una possibile arteria di trasporto pubblico ed è questo un fronte su cui l'associazione è già impegnata nella redazione di progetti in collaborazione con il Comune di Milano. Il progetto prevede due linee di trasporto pubblico sui Navigli, in cui la stazione di San Cristoforo diventa un approdo.
- Altra questione dei servizi: l'associazione ha fatto già un progetto preliminare per l'intermodalità dello scalo di San Cristoforo in cui si potrebbe risolvere la distribuzione porta a porta, ma lo scalo può diventare anche il punto da cui servire poi tutti i servizi commerciali della zona (scalo di San Cristoforo come piattaforma logistica intermodale gomma acqua per il trasporto merci).
- Nel 1991 l'associazione ha lavorato ad un progetto di riuso dell'Alzaia, in occasione del quale ha redatto una guida dei beni culturali e dei manufatti edilizi che possono essere visitati lungo il Naviglio Grande fino alla stazione di San Cristoforo. Questo progetto dovrebbe essere perseguito da Expo perché ad esempio l'associazione ha cominciato un lavoro di censimento delle alberature che deve essere implementato.

#### **Comitato x Milano Ticinese** - Giovanni Lazzaretto

- Occorre ricucire il tessuto urbano e sociale dei quartieri a nord e a sud del Naviglio e della ferrovia (Giambellino e Barona-Lorenteggio, ma anche i quartieri che affacciano rispettivamente su via Foppa e via Valenza), prevedendo connessioni pedonali e automobilistiche con sovrappassi o sottopassi.
- Lo spazio ex Fornace in prossimità dello scalo di San Cristoforo è in fase di ripensamento per inserire dei servizi. In generale denunciano la carenza di impianti sportivi comunali anche di tipo acquatico. Attualmente esistono alcune piscine, ma sono poche.
- Invita a considerare l'ipotesi di prevedere un parcheggio in corrispondenza della stazione di San Cristoforo, in previsione del collegamento con la MM 4.

#### **Associazione Zona Tortona** - Uberto Cajrati Crivelli

- L'associazione organizza il salone in zona Tortona. L'Associazione rileva il grande problema del piccolo ponte che collega la zona oltre la stazione di Porta Genova che è insufficiente durante la settimana della moda.
- Propone di riutilizzare la stazione di Porta Genova come museo permanente del design o museo di arte contemporanea e di mantenere gli edifici presenti all'interno dello scalo, riutilizzandoli come spazi espositivi (sul modello di ciò che è avvenuto a Firenze alla Stazione Leopolda). La stazione e questi edifici si propone accolgano esposizioni permanenti, così da dare vita alla zona lungo tutto l'anno e non solo in alcune settimane. In questa prospettiva, l'Ansaldo e la stazione di Porta Genova sono visti come due spazi che si potrebbero rafforzare l'uno con l'altro e potrebbero confermare la vocazione (moda e design) di quest'area. La rifunzionalizzazione dovrebbe avvenire anche proponendo spazi da dedicare ai giovani per intraprendere delle proprie attività nel campo.

#### **Comitato x Milano Giambellino e dintorni** - Massimina Lauriola e Paola Fantaguzzi

- Propone di rafforzare le relazioni tra piazza Tirana e il quartiere Giambellino attraverso la realizzazione/il riuso di un capannone (o la stazione delle autocucette) dedicato agli artigiani, al cui interno essi possano insegnare ai ragazzi arti e mestieri, consentendo l'apprendimento di lavori manuali. Si invita a prediligere una localizzazione che consenta di avere un affaccio sul naviglio. Riferimenti progettuali: l'ex macello di Verona che da sull'Adige è stato trasformato in ristorante e luogo per l'attività di artigianali.
- Sottolinea l'importanza e la priorità di interventi di riqualificazione del quartiere Giambellino poiché non c'è un posto nella zona in cui i ragazzi possano socializzare, andare al cinema, imparare qualcosa...

#### **Associazione Mesopotamia Milanese**

- Propone l'abbattimento del muro che cinge l'area dello scalo di Porta Genova (tutto il percorso fino al parco lineare) e invita a considerare le differenze di quota fra il tram e la sede della ferrovia presenti in quest'area come opportunità per creare

vaste zone pedonali.

- Sottolinea la carenza di attrezzature sportive comunali ed evidenzia come la piscina Argelati, oggi utilizzata solo nel periodo estivo, costituisca un'opportunità da valorizzare (si potrebbe fare un centro del welfare con attività commerciali piccole), poiché vicina a numerose attività (scuole, centro sieroterapico, ecc...).
- L'area compresa tra via Lombardini e il Parco Baden Powell necessita di interventi di bonifica, l'area è una zona da rimettere a sistema, riqualificare.

#### **Associazione Parco Segantini**

- L'associazione è impegnata, in collaborazione con Italia Nostra, nella valorizzazione dell'area naturalistica compresa tra il nuovo complesso residenziale di Via Segantini, la piscina Argelati e via Argelati. È in corso di definizione un accordo con l'Amministrazione comunale.
- Insieme con il NABA l'Associazione è impegnata nel recupero della "casetta" (anche come spazio ad uso dell'ITIS Giorgi) e propone di riqualificare la roggia Bonifonti.
- L'area della "casetta" potrebbe ospitare attività legate al mondo dell'arte.
- L'area dello scalo di Porta Genova rappresenta uno snodo strategico per la ricucitura del sistema degli spazi aperti: dal Parco Solari al di Parco lineare lungo in naviglio Grande, e da qui al progetto Rotaie verdi del WWF, fino al Parco Agricolo Sud Milano.

#### **Comitato dei Navigli** - Gabriella Valassina

- Sulla progettazione degli scali l'associazione ha partecipato già nel 2006 e nel 2009 ad attività di partecipazione redigendo alcuni documenti che raccolgono le volontà dell'associazione sui due scali: nessun parcheggio e ritorno alla comunità di questi scali per attività culturali e artigianali.
- L'associazione propone di insediare nelle aree degli scali attività culturali.
- Propone che il verde di nuova realizzazione sia permeabile, non confinato in recinzioni condominiali, così da dare vita a un vasto spazio aperto compatto.
- All'interno dello scalo di Porta Genova si possono prevedere spazi atti ad ospitare la fiera di Sinigaglia e il mercato di viale Papiniano, che necessita di essere rilocalizzato (nella parte non alimentare).
- Propone di salvaguardare le preesistenze, riqualificando gli edifici presenti nello scalo di San Cristoforo per attività artigianali o per l'accoglienza di persone che hanno bisogno di ricovero (perché fruiscono temporaneamente della città in occasioni speciali – settimana della moda, salone del mobile, ecc...).
- Ricorda come sui muri perimetrali esista un vincolo della Soprintendenza e quindi non possa essere abbattuto completamente, ma eventualmente effettuare dei soli varchi.
- Propone che la connessione tra via Bergognone e via Carlo Torre sia solo ciclo pedonale.

- In corrispondenza della stazione di San Cristoforo propone un approdo natanti e la riqualificazione/riutilizzo dell'edificio di Aldo Rossi con funzioni legate all'artigianato e/o di accoglienza per fruitori occasionali della città e della zona.

#### **Associazione Museo Lab, Comitato Ponti** - Anelisa Ricci, Fabrizio Delfini più integrazioni Ass. VerDiSegni

- Propone un progetto complessivo e coordinato di tutela delle risorse ambientali e del paesaggio con respiro metropolitano: le ex infrastrutture ferroviarie costituiscono un'opportunità per migliorare le relazioni tra diverse parti di città (connettere tra di loro i quartieri, creare spazi collettivi, attrezzature ciclo pedonali, recuperare territori degradati, promuovere la conoscenza diffusa del paesaggio dei Navigli e quello agricolo del sud Milano)
- Propone la creazione di un sistema di aree verdi che connetta gli spazi aperti di rilevanza locale con gli spazi aperti di rilevanza sovra locale, valorizzando il naviglio creando un "paesaggio d'acqua". Attraverso l'Olonà è possibile connettere il progetto di parco lineare lungo il naviglio con il Parco Segantini a sud, mentre a nord è possibile prevedere una connessione con il Parco Solari e con piazza Napoli, e da qui con largo Gelsomini.
- L'Associazione di paesaggisti VerDiSegni mette in luce l'esigenza di affrontare anche i temi di una nuova cultura del verde, a bassa manutenzione e impatto ambientale.
- La stazione di Porta Genova, restaurata, può essere destinata a funzioni sociali e può essere valorizzata come porta di ingresso al parco.
- La ferrovia è stata il fattore costitutivo del paesaggio dei quartieri di Porta Genova e della Zona Tortona e ha da sempre avuto un ruolo incisivo per i valori di identità di questi quartieri. Si invita a conservare la memoria storica della ferrovia, non considerando lo scalo come uno spazio vuoto al cui interno insediare nuove funzioni. La ferrovia è un simbolo di questo spazio e deve rimanere nella memoria anche la sua funzione di connessione. Anche i suoi sovrappassi (il ponte di Porta Genova e il ponte in fronte alla Richard Ginori, sono dei manufatti storici da valorizzare). Si suggerisce un approccio che non cancelli gli elementi costitutivi di uno spazio, ma che cerchi una dimensione di memoria e di simbolo che rimandi ad aspetti di testimonianza che non possono essere perduti.
- Suggerisce la creazione di varchi nel muro per stabilire nuove connessioni tra le aree a nord e a sud degli scali. L'abbattimento di alcuni tratti del muro, con attenzione alla tutela di alcune parti di pregio dello stesso, consentirebbe la percezione degli spazi ferroviari attualmente inaccessibili. Questa azione si può fare anche subito senza dover aspettare la trasformazione degli scali.

#### **WWF e Coop. Eliante, Rotaie Verdi** - Guido Trivellini, Marina Trentin

- Il progetto Rotaie Verdi propone la realizzazione di una connessione verde tra San Cristoforo, Parco delle Risaie e Parco Teramo. Il progetto propone che lo scalo di San Cristoforo divenga un'oasi urbana sul modello londinese in cui coesistono natura e fruizione. Il verde è un servizio, e come tale deve essere percepito dalla popolazione.

- Al suo interno occorre vi siano elementi che rendano queste aree attrattive e assolvano alla funzione di luoghi di aggregazione: la stazione autocucette e alcuni manufatti edilizi presenti nello scalo potrebbero essere riqualificati e rifunzionalizzati con questo obiettivo, ospitando per esempio un centro conferenze, uno spazio espositivo legato all'arte, un centro di informazione sulle tematiche ambientali.

#### **Associazione Bei Navigli** - Giorgio Franchina

- Sottolineano come il tipo di insediamento che si andrà a realizzare in questi scali e la collocazione dei nuovi edifici condizioneranno il progetto degli spazi aperti e la possibilità di localizzare in queste aree nuove funzioni e nuovi servizi.
- La stazione di Porta Genova si propone mantenga la sua funzione di interscambio, non più con il treno ma con il trasporto su acqua, la metropolitana, le biciclette e i pedoni. In questo modo si conserverebbe la memoria storica della stazione quale luogo di interscambio.
- L'area dello scalo di San Cristoforo occorre che ospiti una funzione in grado di far vivere l'area, che altrimenti rischia di essere soggetta a degrado per via della sua stessa collocazione ai margini della città.

#### **Associazione Parco delle Risaie**

- Propone la valorizzazione del Parco delle Risaie, che offre uno spaccato del paesaggio e delle produzioni tipiche lombarde, attraverso la connessione di questo sistema di spazi aperti con la stazione ferroviaria (e in prospettiva anche metropolitana) di San Cristoforo.

#### **Progetti e materiali segnalati**

- **Associazione Bei Navigli**
  - Franchina, Gentili, Lubrano, *Parco Lineare dei Navigli* - settembre 2010, Presentazione del progetto presso il Gruppo Territorio organizzato dal PD
  - Parco dei Navigli e temi di progetto 2011, Documento di presentazione del progetto, materiale divulgativo e materiale documentale prodotto nell'ambito del progetto CIVES
  - Elenco osservazioni al PGT, Schema riassuntivo delle osservazioni al PGT presentate dall'Associazione
- **Comitato dei Navigli**
  - Questionario PortaGenovaPartecipata
  - Proposta Linee guida di progetto per l'isola ambientale "Porta Genova" e "San Cristoforo"
  - Passerella San Cristoforo, Relazione descrittiva del progetto definitivo
- **WWF, Cooperativa Eliante - Progetto Rotaie Verdi**
  - Gli scali ferroviari di San Cristoforo e Porta Romana in Milano: creazione di oasi urbane ad alta naturalità ed ad alta fruibilità, come elemento chiave di una rete ecologica comunale

## 4.6 IL RUOLO DEGLI SCALI

### Scalo Greco-Breda

*...come cerniera a scala territoriale*

In virtù della propria posizione, lo scalo che ha un'estensione di circa 7 ettari può svolgere un ruolo positivo di contatto e perno tra tre sistemi verdi esistenti, i primi due dotati di rilevanti infrastrutture ciclabili, quali il Parco Nord, a nord ovest e il Parco della Martesana, a sud est, e il terzo, il Parco Finzi a sud, esempio virtuoso di parco locale in una zona urbana molto densa. Per queste ragioni è auspicabile che il verde costituisca il cuore della trasformazione prevista dello scalo, attraversato da un sistema di collegamenti ciclo pedonali che innervano i quartieri che affacciano sullo scalo.

*...come luogo di servizi*

La trasformazione dello scalo si dovrà assumere l'impegno di contribuire alla crescita di una città per servizi di prossimità destinati ai giovani che gravitano in zona (molti gli studenti di Bicocca) e ai residenti, attraverso la realizzazione di una biblioteca pubblica con spazi di socializzazione e alcune attrezzature di livello locale, nonché un ufficio postale, oltre alla riqualificazione degli orti urbani esistenti. La concentrazione di alcune attività artigianali di vicinato può consentire il riuso di vecchi edifici, mentre un'attività più estesa di recupero e completamento anche di aree limitrofe può ampliare l'offerta residenziale per studenti e addetti al terziario, in forme temporanee.

*...come occasione per ridefinire le priorità di attraversamento dell'area*

La trasformazione delle aree interne allo scalo può diventare l'occasione per rivisitare criticamente l'assetto viabilistico della zona, consentendo una maggiore osmosi fra i quartieri che gravitano su viale Sarca e viale Monza, attraverso un risagomatura degli assi viari, il miglioramento dell'attraversamento sui ponti Breda e Greco e soprattutto il potenziamento dei percorsi ciclo pedonali che connettono l'area con il sistema ambientale più vasto. A questi interventi si collega la necessità di realizzare un sistema di superamento pedonale della barriera ferroviaria integrato con funzioni attrattive, per migliorarne fruibilità e sicurezza.

### Scalo Lambrate

*...come porta tra due città*

Due città diverse si affacciano sullo scalo. Sul versante ovest della ferrovia si estende la città consolidata, di formazione otto/novecentesca, che incorpora la città universitaria (Città Studi), gli istituti di ricerca ospedaliera di eccellenza (Istituto dei Tumori, Besta) e alcuni impianti sportivi urbani rilevanti (tra cui il centro sportivo Crespi e il campo Giuriati). Sul versante est, ove un tempo avevano sede molte attività industriali (alcune anche di rilevanza nazionale, tra cui la fabbrica Innocenti) si trova oggi una città già trasformata, che ospita centri terziari, commerciali

e nuove residenze, anche specializzate (molte le residenze per anziani e un importante studentato universitario nella storica sede degli ex Martinitt), e una città in corso di trasformazione, a seguito della prossima attuazione di PII in itinere e delle previsioni che interessano la Caserma e lo scalo stesso. Una città quindi che sta assumendo un profilo diverso da quello che la caratterizzava fino a qualche decennio fa e nella quale si vanno concentrando nuove densità abitative e nuovi servizi.

La riprogettazione dello scalo implica pertanto una riflessione sulle modalità di integrazione fra le due città: di tipo ambientale, viabilistico e sociale. In primo luogo molte proposte si concentrano sulla creazione e il potenziamento delle connessioni ciclo pedonali e dei collegamenti viari e di trasporto pubblico, che ipotizzano il superamento della barriera ferroviaria, sebbene questo luogo risulti particolarmente problematico per le differenze di quota tra il livello stradale e dello scalo e quello dei binari in esercizio. A questo proposito merita segnalare che le condizioni di viabilità esistente nella parte a ovest della ferrovia e la presenza compatta di impianti sportivi e attrezzature sociali e religiose rendono difficoltosa ogni soluzione di attraversamento viabilistico non gerarchizzato. Per queste ragioni, e tenuto conto della progressiva pedonalizzazione promossa dal progetto Campus Sostenibile di Città Studi, il ridisegno dello scalo potrebbe contribuire alla formazione di un nuovo modello di città che si muove privilegiando il trasporto pubblico, la bicicletta e i piedi.

attività come elementi di connessione dei parchi urbani realizzabili nei due scali in dismissione, che potrebbero in un secondo momento essere connesse attraverso una nuova infrastruttura ecologica con le zone rurali a sud ovest e a est della metropoli milanese.

*...come centralità urbana*

La posizione strategica dello scalo Romano e la sua molteplice accessibilità, ferroviaria, metropolitana, viaria e ciclopedonale, disegnano un ruolo strategico a livello urbano, da valorizzare nel mix funzionale futuro e nella collocazione di attrezzature e servizi di scala sovracomunale, accanto a una necessaria tematizzazione locale alla scala di quartiere di quelle strutture che oggi sembrano essere deficitarie e necessarie. Tale opportunità influenza l'articolazione del mix funzionale urbano e le caratteristiche insediative dell'intervento, valorizzando anche una ricollocazione della stazione in prossimità dell'attuale fermata della linea metropolitana MM3, quale fulcro della nuova centralità. Lo sviluppo di nuove attività che arricchiscano e integrino il futuro profilo funzionale dello scalo potrebbe investire prioritariamente il patrimonio di edifici di proprietà di RFI, come quelli già concessi a Legambiente, nei quali è possibile fin da ora collocare nuove attività.

*...come centro culturale aggregativo per i giovani*

All'interno del ruolo di nuova centralità urbana, lo scalo Porta Romana potrebbe assumere il carattere di *hub*

della cultura, che ospiti e attragga attività culturali. Come *hub* della cultura dovrebbe quindi dotarsi di spazi per organizzare eventi culturali, di un centro polifunzionale per l'arte, per la musica e altre attività. Un centro aggregativo soprattutto per i giovani che in queste zone non trovano spazi di aggregazione e socializzazione, capace di soddisfare la domanda di strutture ricreative per bambini e ragazzi e allo stesso tempo di restituire la storia della città e le proprie radici; a questo proposito emerge l'idea di un museo che raccolga la memoria della storia ferroviaria di Milano. Un servizio polifunzionale che promuova forme culturali e aggregative, da connettersi alle grandi mostre che saranno organizzate dalla Fondazione Prada.

### **Scalo Rogoredo**

*...come luogo di aggregazione sociale e centro per i giovani*

La trasformazione dello Scalo dovrebbe arricchire e valorizzare le relazioni con il tessuto a nord, caratterizzato da un'accentuata mancanza di servizi e di luoghi di aggregazione sociale. La trasformazione dovrebbe puntare a realizzare attrezzature e spazi pubblici che siano di attrazione per gli abitanti della zona. In particolare, a nord dello scalo, nonostante la presenza di numerose scuole e istituti, risultano assenti spazi complementari per i giovani e per gli adolescenti.

*...come luogo connesso con la cintura ferroviaria Sud*

Un'idea più generale che interessa non solo l'ambito di trasformazione dello scalo ma l'intero contesto ferroviario di Rogoredo riguarda la connessione, attraverso un trasporto pubblico di tipo ferroviario, le stazioni di Porta Romana e Rogoredo, per facilitare il traffico pendolare diretto da Lodi verso Assago.

*...come luogo connesso con la zona di Chiaravalle*

Riprendendo un vecchio progetto della Provincia di Milano che prevedeva il riuso del tracciato ferroviario che da Rogoredo si dirige verso sud, sarebbe possibile realizzare un nuovo percorso ciclo pedonale di connessione con la zona di Chiaravalle. La trasformazione dello scalo Rogoredo può diventare l'occasione per ripensare il ruolo di questo vecchio asse ferroviario dismesso, proponendone una nuova interpretazione. Oltre a creare una nuova connessione con Chiaravalle, il tracciato riadibito a ciclopista permetterebbe di offrire nuovi itinerari turistici e percorsi sicuri, che eliminerebbero in questo delicato contesto paesaggistico la promiscuità tra pedoni, ciclisti e automobili.

### **Scali Porta Genova e San Cristoforo**

*...come aree strategiche per la connessione degli spazi aperti verdi del sud – ovest milanese*

I due scali possono essere letti in un sistema unitario,

come nodi strategici per il rafforzamento di sistemi verdi e la ricucitura di spazi aperti ora frammentati, ma potenzialmente connessi. In questa direzione lo scalo di Porta Genova si trova baricentrico rispetto a un asse che attraversa il Parco Solari, il potenziale parco lineare lungo il Naviglio Grande fino al Parco Agricolo Sud Milano. Attraverso l'Olona è possibile connettere gli scali con il Parco Segantini a est, mentre a ovest è possibile prevedere una connessione con le aree verdi pubbliche a nord dello scalo e da qui con largo Gelsomini. Anche relativamente al sistema che coinvolge la Darsena e il Parco delle Basiliche lo scalo potrebbe avere un ruolo di testa importante. Se così riletto, lo spazio aperto che si produrrà all'interno del progetto di trasformazione dovrà essere accessibile e attraversabile, non frammentato e confinato in recinzioni.

*...come ossatura di un nuovo parco lineare lungo il Naviglio*

Gli scali potrebbero contribuire alla realizzazione e al rafforzamento di un grande spazio aperto pensato come un parco lineare lungo il Naviglio: un sistema che, poggiando sul sedime ferroviario in dismissione e sul verde pubblico esistente (attraverso una rilettura unitaria di spazi aperti ora fortemente frammentati), dal centro della città porti verso la periferia, collegando la città storica e compatta con un importante brano di città rurale rappresentato dal Parco Sud e dal Parco delle Risaie. Il parco, seppur sviluppato in forma lineare,

potrebbe avere degli snodi che nascono da direttrici e relazioni orizzontali: lungo questa linea verticale si incontreranno dei transetti trasversali, in corrispondenza di altre opportunità da cogliere e/o di problemi da trattare (altre aree verdi di qualità, aree di risulta da ripensare, spazi per lo sport, aree attrezzate, contenitori funzionali, ecc...). In questo modo si strutturerà un sistema il cui obiettivo è intessere relazioni, non solo tra centro e periferia lungo un asse nord sud, ma anche tra la porzione di città a nord e quella a sud del Naviglio e della ferrovia (anche tenendo conto dell'esigenza, nell'area di San Cristoforo, di stabilire connessioni trasversali che superino ampie aree strumentali). Questa idea di parco potrebbe avere delle implicazioni forti in termini di governo di un'area sovracomunale: nella prospettiva di realizzare il parco lineare dei Navigli occorrerà dialogare con l'amministrazione del Comune di Corsico (*in primis*, e poi con le amministrazioni il cui territorio affaccia sul naviglio) per dare continuità ad un progetto che non può fermarsi laddove ricadono i limiti amministrativi.

*...come elemento della città d'acqua*

Gli scali possono essere letti all'interno di un sistema di aree verdi che connetta gli spazi aperti di rilevanza locale con gli spazi aperti di rilevanza sovracomunale, di cui gli scali rappresentano uno dei principali perni, valorizzando il Naviglio Grande come elemento di un "paesaggio d'acqua". In questo sistema l'acqua può essere considerata un'arteria di trasporto pubblico,

come alcuni progetti promossi localmente propongono. Il Naviglio rappresenta la prima e più preziosa occasione di costruire un rapporto tra acqua, spazi aperti e tessuti del costruito. Rispetto a questa prospettiva acquista un ruolo importante il fronte, ora negato, che si potrebbe ricostruire in relazione all'acqua (la costruzione di una *front line* sull'acqua che per ora è negata sulla gran parte dell'asse del Naviglio). Vi sono diverse opportunità che in questo senso si potrebbero cogliere: Canottieri Olona e Canottieri Milano, per esempio, sono soggetti fortemente interessati a ristabilire un legame con l'acqua e a ri-aprire il proprio fronte sul Naviglio.

*...come nodo di interscambio per una rete di trasporto pubblico e di mobilità lenta*

La stazione di Porta Genova si propone mantenga la sua funzione di scambio, non più con il treno ma con il trasporto su acqua, la metropolitana, le biciclette e i pedoni. In questo modo si conserverebbe il ruolo della stazione quale luogo di interscambio, dando a questo spazio un nuovo significato, radicato alla sua tradizionale. Su questo spazio si depositano già molti immaginari e progettualità locali, che sarà utile considerare sia in termini di idee progettuali, sia in termini di aspettative. La dimensione dell'intermodalità potrebbe essere declinata anche sul fronte della distribuzione (ad esempio per risolvere la distribuzione porta a porta e i servizi relativi al commercio nella zona, in cui lo scalo di San Cristoforo può essere assunto come piattaforma logistica intermodale gomma

acqua per il trasporto merci).

*...come luoghi di cerniera tra nuove funzioni attrattive per la città e di qualità per i quartieri*

La trasformazione dovrebbe trovare un equilibrio tra due diverse vocazioni già riconoscibili in questa parte di città: da una parte il suo carattere legato alla vita quotidiana nei quartieri, dall'altra la tendenza ad essere vissuta come una parte importante della Milano dei giovani, della cultura e del loisir. In questo senso i contenitori che andranno riutilizzati possono essere pensati come *hub* di un doppio sistema di funzioni e di servizi. Ad esempio, lo scalo di Porta Genova, una volta liberato dalla ferrovia, potrebbe ospitare attività culturali (spazi per mostre, laboratori creativi, anche temporanei) che rendano l'area un polo attrattore per giovani e *city users*, offrendo al tempo stesso servizi per gli abitanti (come aree wi-fi, una caffetteria libreria, ecc...). In questa prospettiva lo spazio Ansaldo e la stazione di Porta Genova sono visti come due luoghi che si potrebbero rafforzare l'uno con l'altro e potrebbero confermare la vocazione (moda e design) di quest'area.

La rifunzionalizzazione dovrebbe avvenire anche proponendo spazi da dedicare ai giovani per intraprendere attività nel campo della creatività.

Per quanto riguarda lo scalo San Cristoforo, la stazione di San Cristoforo e la stazione delle autocucette potrebbero avere un ruolo importante come nodi che costruiscono relazioni tra il futuro parco, piazza Tirana

e quartiere Giambellino attraverso l'insediamento di nuove funzioni. Pur concentrandosi di più su attività legate alla vita quotidiana, all'interno dello scalo di San Cristoforo occorre vi siano elementi che rendano queste aree attrattive e assolvano alla funzione di luoghi di aggregazione, anche per non correre il rischio che continuino ad essere aree marginali e insicure anche una volta riqualificate.

*...come risposta alle esigenze del quartiere Giambellino*

Per quanto riguarda la previsione di servizi, è indispensabile riflettere sulle carenze che caratterizzano l'intorno dello scalo di San Cristoforo e in particolare i quartieri di edilizia residenziale pubblica (Giambellino), che oggi rappresentano una vera e propria emergenza, sia dal punto di vista edilizio, sia dal punto di vista sociale.

Le risorse derivate dallo scalo potrebbero essere re-investite nel quartiere di edilizia popolare che richiede forti interventi. Si propone che si rifletta sulla possibilità, attraverso l'introduzione di inediti meccanismi compensativi, di realizzare nuovi servizi non solo all'interno delle aree degli scali ferroviari in dismissione, ma anche nei quartieri limitrofi che versano in condizioni problematiche.

Inoltre, la trasformazione degli scali costituisce un'importante occasione per dare risposte ai problemi del quartiere, prevedendo servizi funzionali alla ricucitura del tessuto sociale e utili al quartiere. Per finire, lo scalo potrebbe ospitare un nuovo patrimonio di edilizia

pubblica, provando così a dare risposta alla domanda di casa che può essere ritenuta una emergenza non solo del Giambellino ma di tutta la città.

### **Scalo Farini**

*...come spazio di dialogo e connessione tra quartieri in trasformazione*

Lo scalo Farini è potenzialmente un luogo d'incontro tra diverse parti di città che, in attesa di questa grande trasformazione, si sono trasformate in modi e tempi differenti. Si tratta di porzioni della città anche molto dinamiche: il nuovo centro direzionale Garibaldi-Corso Como; il quartiere Isola; il quartiere Dergano; la zona di Farini-Maciachini; quartiere Cenisio e zona di Certosa; il quartiere Bovisa. Il nuovo progetto dovrà relazionarsi con questi differenti ambiti locali, sia cercando delle forme di unione/connessione tra le diverse parti, sia valorizzando ed enfatizzando alcune differenze (ad esempio attraverso la caratterizzazione delle sue diverse "facce" o di alcune funzioni puntuali).

*...come spazio poroso e attraversabile*

Lo scalo Farini è un grandissimo vuoto che può essere ripensato a partire dalla consistenza dello spazio aperto e dal sistema degli attraversamenti, anche a fronte di una carenza di sistemi ambientali di pregio.

Lo spazio aperto viene interpretato dagli interlocutori



**parte III**

**PRIME INTERPRETAZIONI**

## capitolo 5

# TEMI RICORRENTI NELLA TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI

Il processo di ascolto attivo è stato organizzato intorno a singoli scali. Le peculiarità di ciascuno di essi e le caratteristiche dei settori urbani entro cui sono collocati hanno suggerito specifiche questioni locali che i partecipanti agli incontri hanno puntualmente segnalato. Pur avendo origine da sguardi ravvicinati e fortemente radicati nella dimensione locale, alcune delle indicazioni emerse rimandano al ruolo degli scali nel più ampio contesto urbano e territoriale. Insieme ad altri temi sollevati in più situazioni e in relazione a più di uno scalo, esse consentono di costruire un repertorio di temi trasversali e ricorrenti che pur presentando declinazioni, sfumature e intensità differenti, vale la pena richiamare.

### **Gli scali nel contesto urbano e territoriale**

Sebbene l'ascolto abbia riguardato in particolare le condizioni dei margini urbani contigui all'infrastruttura ferroviaria, i partecipanti hanno sottolineato in molte occasioni la possibilità che la trasformazione degli scali sia una importante occasione per rimettere in gioco potenzialità di scala superiore, trattare temi di portata più ampia e riorganizzare parti di città a scale diverse. Due, in particolare, sono le scale di riferimento rilevanti emerse dal confronto con i partecipanti.

La prima riguarda il contesto immediatamente prossimo, la ridefinizione dei suoi perimetri e la necessità, di conseguenza, di collocare il progetto dello scalo entro un intorno maggiormente significativo. Ciò al fine di affrontare e trattare problemi maturati in aree che si

trovano spesso al di fuori degli scali, come l'edilizia pubblica (San Cristoforo) o le aree mercatali (Porta Genova). La trasformazione dello scalo potrebbe essere l'occasione, infatti, per collocare spazi e servizi in grado di intercettare bisogni espressi da porzioni ampie di città, o per ricollocare in maniera più appropriata funzioni e servizi che altrove creano problemi proprio per la mancanza di spazi opportunamente progettati. I progetti per la trasformazione degli scali inoltre potrebbero essere l'occasione per sperimentare nuove modalità di informazione pubblica sui temi delle trasformazioni non solo dello scalo ma del suo contesto, coinvolgendo soggetti diversi.

La seconda scala rilevante emersa dalla discussione è la scala vasta e ciò sottolinea la necessità di pensare alle trasformazioni degli scali entro un sistema territoriale adeguato. Gli scali in alcuni casi sono tangenti o intersecano sistemi di natura diversa, ambientale e infrastrutturale. La trasformazione degli scali avrà effetti su di loro e questi si ripercuoteranno anche a distanza, trattandosi di elementi che per loro natura travalicano i confini comunali, come il sistema dei navigli e dei parchi a sud est o anche i sistemi della nuova mobilità che la riorganizzazione della rete ferroviaria potrà consentire. Collocare i progetti degli scali entro sistemi territoriali, significa ragionare non solo sull'impatto ambientale delle trasformazioni, ma anche valorizzare e sfruttare queste opportunità di connessione e di uso con risorse anche relativamente distanti.

### **Natura del progetto per gli scali: contenuti, esigenze, temi ricorrenti**

Dall'ascolto svolto intorno ai diversi scali, sono emerse almeno tre questioni ricorrenti relative al ruolo che gli scali potrebbero e dovrebbero avere in futuro.

#### **a. Spazi attraverso i quali favorire le occasioni di attraversamento e connessione**

Gli scali per la loro natura di spazi dell'infrastruttura, per le dimensioni in alcuni casi molto consistenti, e per la localizzazione in ambiti semi-centrali, si trovano in posizione intermedia tra parti della città con caratteristiche eterogenee. In alcuni casi rappresentano vere e proprie cesure, in altri sono vissuti come luoghi interdetti e/o invisibili. Nella maggior parte dei casi la loro trasformazione è intesa come occasione per ricucire quartieri e per ottenere spazi di dialogo e di connessione tra città storica, città moderna e città in corso di trasformazione. In questi termini il progetto per gli scali è da intendersi come un'occasione per passare da una condizione di spazio "murato" e intercluso a nuovo spazio di relazione tra parti anche molto differenti di città. Il modo con cui operare questa ricucitura e connessione, tuttavia, è legato al modello di città che verrà proposto sulle aree degli scali. In più occasioni, durante gli incontri, è emersa a tale proposito la necessità di modelli e idee di città fortemente orientati all'uso del trasporto pubblico (anche ferroviario ovviamente) e della bicicletta, auspicando il progetto degli scali quale

occasione per estendere ambiti di pedonalità nei quali muoversi liberamente.

#### **b. Luoghi che ospitano nuove centralità e servizi**

Le aree degli scali potrebbero assumere un ruolo fondamentale per la città quale sede di servizi e centralità urbane a scale differenti. La presenza di tali servizi potrebbe contribuire a rigenerare e rivitalizzare parti urbane “periferiche”. Tale possibilità di rigenerare parti consistenti di città, nelle opinioni dei partecipanti, va intesa proprio come l’occasione per promuovere qualità urbana anche attraverso la localizzazione attenta e pertinente di servizi spesso carenti.

Diverse considerazioni sono state fatte in merito al tipo e alla natura dei servizi da promuovere.

In molti casi è sì è lamentata la mancanza di servizi sportivi, di cui si segnala una forte domanda locale. Si tratta di servizi considerati fondamentali per la qualità della vita dei quartieri.

I servizi sono stati prevalentemente citati in termini di luoghi per la creazione di “benessere” per gli abitanti. Ciò è dipeso dalla tipologia degli interlocutori invitati a intervenire ai tavoli e dai loro interessi prevalenti, tuttavia non è mancato chi ha ricordato il bisogno di servizi in grado di dare risposta a situazioni di grave emergenza e disagio per coloro che vivono in condizioni di marginalità.

Tra i servizi da considerare è emersa più volte la rilevanza della presenza dell’acqua come risorsa da valorizzare in

termini di costruzione di relazioni con il naviglio sia per quanto riguarda attività lungo l’acqua (riqualificazione delle ripe, piste ciclabili, percorsi pedonali, zone di sosta) o nell’acqua (strutture sportive) o anche come possibile nuova infrastruttura di trasporto pubblico.

Un tema ricorrente e particolarmente sentito riguarda il ruolo dei manufatti delle stazioni e non solo quando cambieranno le funzioni all’interno degli scali: questo patrimonio edilizio e di memoria può cambiare funzione e ospitare – in luoghi accessibili e centrali – servizi a uso del quartiere e dell’intera città. Infine, un’ulteriore tema ricorrente riguarda la necessità di ripensare all’idea di funzioni culturali da insediare, prestando particolare attenzione alla necessità di mescolare cultura e produzione, fruizione e lavoro, anche per garantire opportune funzioni di presidio.

#### **c. Ambiti di rafforzamento e integrazione del sistema del verde e degli spazi aperti**

Negli scali è prevista una quota di spazio aperto da destinare a parco. La natura e i caratteri di queste aree verdi avranno un ruolo fondamentale nel definire il carattere del progetto e il modo in cui questi spazi potranno servire porzioni più ampie di città. A tale proposito appare diffusa e radicata un’idea di parco entro la quale le dimensioni della gestione e della cura, in collaborazione con cittadini e associazioni, diventano fondamentali. Parchi da gestire e da curare, oltre che da utilizzare, possono essere un modo per garantire

presidio dello spazio pubblico e attivare processi di coinvolgimento e di appropriazione importanti per la qualità stessa degli spazi. Un ulteriore elemento riguarda la possibilità di integrare il sistema del verde e delle attrezzature pubbliche alla scala allargata, traguardando le aree verdi dentro gli scali come tasselli di sistemi più ampi rispetto ai quali diventa indispensabile garantire la continuità e l’accessibilità, prestando attenzione anche in questi casi alla presenza dell’acqua come un elemento in grado di connotare il paesaggio.

#### **Attenzione al passato e anticipazione del futuro**

Il processo di ascolto attivo svolto ha messo in luce due questioni di carattere generale: la necessità di prestare attenzione al passato (alla storia e alla memoria degli scali); l’opportunità di anticipare il futuro (riusare temporaneamente spazi e manufatti dismessi). All’interno di queste due macro questioni, tre temi sono emersi in maniera sufficientemente ricorrente: l’opportunità di sperimentare usi temporanei; l’innovativa gestione delle fasi di cantiere; la sensibilità necessaria nei confronti del patrimonio storico.

#### **Usi temporanei**

Il processo di trasformazione degli scali verso le nuove funzioni urbane riguarda un tempo necessariamente non breve, per tempistiche di progettazione e di attuazione degli interventi. Anche per questo, il riuso temporaneo degli spazi e/o degli edifici, anche parziali e discontinui,

rappresenta una rilevante opportunità (per esempio nello scalo Farini). Si possono sperimentare modelli di gestione delle pratiche di riuso differenti, finalizzati alla riattivazione temporanea degli immobili in abbandono; con strategie agili si possono ottenere prime riabilitazioni urbane in tempi rapidi e con interventi leggeri, con l'obiettivo principale di restituire alla comunità locale un "bene comune" che consenta l'attivazione di eventi e servizi, ma anche lo sviluppo di attività culturali, sociali, di micro economie urbane (Porta Romana); in questo modo si può restituire alla collettività il ruolo di attore principale delle trasformazioni urbane.

#### **Attenzione alla gestione e alla fruibilità del cantiere**

Le fasi di cantiere rappresentano, per esternalità negative indotte, un momento critico di tutte le trasformazioni urbane delle dimensioni degli scali milanesi. Su questi aspetti, vengono suggerite tre specifiche attenzioni.

La prima riguarda la necessità di minimizzare e compensare gli impatti (di mobilità, ambientali e paesaggistici), predisponendo programmi specifici per la gestione delle opere di cantiere, curando e accompagnandone lo svolgimento.

La seconda riguarda l'opportunità che i cantieri diventino un luogo d'informazione e di comunicazione; aprendosi alla città, diventando un elemento di presentazione e discussione pubblica dei progetti; attivando innovative campagne di documentazione e informazione, con

particolare riferimento alle tematiche ambientali e alla contestualizzazione degli interventi programmati (Lambrate).

La terza, sulla possibilità di "attraversare" i cantieri, che devono "farsi guardare" anche attraverso la realizzazione d'infrastrutture leggere e temporanee, con adeguati spazi e servizi (video, immagini multimediali, ecc...) che consentano in questo modo di osservare le trasformazioni nel loro farsi.

#### **Patrimonio ed eredità**

Gli scali si configurano come un patrimonio storico-testimoniale di natura poliedrica: di architetture, di memoria collettiva, di paesaggio urbano. Quasi tutti gli scali presentano architetture e manufatti di valore tipologico e testimoniale, la cui conservazione e valorizzazione dovrà essere attentamente valutata dai progetti di trasformazione. Porta Genova, San Cristoforo, Porta Romana, Farini, Greco-Breda sono anche luoghi entrati nella memoria e nell'immaginario urbano. Un'opportuna attenzione dovrà quindi essere dedicata dai progetti al ruolo che queste aree potranno mantenere nella memoria collettiva. Sono infine luoghi che hanno conformato e caratterizzato il paesaggio urbano di consistenti tessuti della città (Porta Romana, Porta Genova, Farini), che i progetti dovranno coerentemente e conseguentemente interpretare.

## capitolo 6

# CONCLUSIONI E PROSPETTIVE: COME USARE QUESTO REPORT

### Il percorso e il processo

Il percorso di ascolto attivo restituito in questo rapporto di ricerca si inserisce in un processo decisionale complesso e in larga parte aperto. L'accordo di programma tra Comune di Milano e Ferrovie non è ancora stato perfezionato e le prospettive concrete di trasformazione degli scali dipendono da un insieme di condizioni istituzionali, economiche e sociali che sono in larga misura imprevedibili, soprattutto in un contesto di crisi profonda del mercato urbano. Ciò implica che le attese depositate in relazione alle ipotesi di trasformazione degli scali dagli attori che sono stati coinvolti nel percorso di ascolto (Consigli di Zona, associazioni e organizzazioni di rappresentanza degli interessi locali, gruppi di cittadini e singoli professionisti) possono contribuire ad arricchire e qualificare le fasi successive del processo, sia dal punto di vista delle conoscenze mobilitate e consegnate all'attività progettuale, sia dal punto di vista dell'identificazione dei vincoli posti all'intervento dei privati nella prospettiva dell'accrescimento delle dotazioni e dei servizi pubblici.

### Conoscenze in uso

Gli incontri svolti in questi mesi hanno permesso non soltanto di identificare aspettative e domande sociali, ma anche di costruire un quadro di conoscenze, di dettaglio e d'insieme, che possono giocare un ruolo essenziale nelle fasi successive del processo di trasformazione degli scali. Ciò dipende dal fatto che informazioni, immagini,

progetti elaborati a scala locale (ma anche con riferimento al ruolo degli scali nella città) delineano un quadro di conoscenze utilizzabili, relative a dotazioni, connessioni e prestazioni, ma anche a possibilità d'uso, che potranno essere messe a frutto sia dall'Amministrazione comunale, sia dagli operatori che interverranno sulle singole aree. Inoltre, le conoscenze utilizzabili permettono di riconoscere caratteri dei singoli scali (in termini di vincoli e opportunità progettuali, di collocazione nel contesto urbano, di connessione con la città e con i quartieri, di accessibilità e permeabilità) che possono rappresentare materiali importanti per l'elaborazione di linee guida alla progettazione.

### Domande sociali: dotazioni e prestazioni

Il percorso di ascolto attivo che abbiamo svolto negli scorsi mesi non rappresenta soltanto uno straordinario strumento per arricchire le conoscenze relative ai singoli scali e al loro possibile ruolo per la città.

Gli attori che abbiamo incontrato ci hanno anche restituito attese, più o meno precise e coerenti, relativamente alla domanda sociale a cui il riuso e la rigenerazione degli scali potrebbero almeno parzialmente rispondere. I tre temi che abbiamo scelto di esplorare prioritariamente (servizi, verde e "cuciture" con il contesto circostante) hanno permesso di identificare un insieme di dotazioni e di prestazioni che il progetto per gli scali ferroviari potrebbe offrire, in termini di beni e servizi pubblici, ma anche di funzioni e di infrastrutture oggi carenti.

Le sollecitazioni e le suggestioni progettuali hanno dunque consentito di riconoscere una forte domanda di beni comuni (aree verdi, spazi collettivi, servizi alla persona), ma anche una esigenza di costruzione di luoghi "abitabili", in una prospettiva di *place making* attenta alla qualità dello spazio pubblico e alla costruzione di connessioni tra parti di città oggi separate. In definitiva, emerge con forza dagli attori coinvolti una "domanda di urbanità" nella quale giocano un ruolo essenziale l'aumento degli spazi aperti disponibili, ma anche la progettazione di nuovi luoghi collettivi che possono dare vita ad ambienti abitabili, nei quali si sviluppino nuove forme di socialità e di incontro per diverse popolazioni urbane.

Il percorso svolto non esaurisce ovviamente le attese relative ai singoli scali e al sistema delle aree ferroviarie nel loro insieme; tuttavia, questo Report restituisce una immagine ricca e multidimensionale delle aspettative nei confronti di aree "murate", a lungo estranee alla vita della città, per le quali si chiede innanzitutto di pensare a una efficace integrazione nel contesto urbano.

### I limiti e le opportunità del percorso fatto

I limiti del percorso svolto sono già stati chiariti: non si è trattato di un processo di progettazione partecipata, e ancor meno di un processo deliberativo. Non vi è dunque alcuna natura "comprensiva" e generale nell'esito dell'attività di ascolto realizzata. Per questa ragione, gli esiti dell'interazione con gli attori vanno ancora

messi alla prova, sia con gli attori locali (a partire dagli abitanti, ma non solo), sia con altri attori che a diverso titolo sono legittimati a esprimersi sulle prospettive di riuso e rigenerazione delle aree (i cittadini di Milano nel loro insieme, le diverse popolazioni non residenti che usano la città e che potrebbero essere dei fruitori dei nuovi spazi generati nelle aree ferroviarie, i potenziali investitori pubblici e privati, l'opinione pubblica allargata). Tuttavia, pur nei suoi limiti, il percorso fatto costruisce un quadro ricco, che offre materiali per il processo e per il progetto, che deve essere "rimesso in gioco" nella fase che si aprirà e che dovrà essere necessariamente integrato con altre attività di ascolto e interazione sociale. La natura aperta e in qualche caso anche non pienamente coerente delle attese manifestate deve dunque essere intesa anche come una possibilità, che consente di pensare alla trasformazione degli scali come un processo aperto, dinamico e flessibile nel tempo.

### **Le attese nel tempo**

Il processo di riuso e rigenerazione delle aree degli scali milanesi, anche nella migliore delle ipotesi, non può che essere un processo lungo, che durerà certamente molti anni e che non sarà uniforme nel tempo e nello spazio.

Le condizioni del mercato urbano, le difficoltà degli operatori, la dimensione certamente enorme delle aree disponibili per la trasformazione impongono di riflettere sulla natura non solo spazialmente ma anche temporalmente indeterminata del processo che si aprirà,

anche nel caso di una rapida sottoscrizione dell'Accordo di Programma. Ciò significa che le attese maturate in questa fase potranno evolvere e mutare, e le suggestioni emerse nel percorso di ascolto attivo potranno essere oggetto anche di strategie temporali, capaci di selezionare priorità, immaginare percorsi incrementali, lavorare su utilizzi temporanei.

Le idee, le suggestioni e i suggerimenti che abbiamo sintetizzato in questo Report possono offrire dunque non soltanto materiali per la prefigurazione finale dei progetti per gli scali, ma anche per il processo incrementale e flessibile che necessariamente si dispiegherà nei prossimi anni e che richiederà una regia attenta da parte dell'Amministrazione pubblica, ma anche un monitoraggio e una cura continua da parte degli abitanti e delle forme di organizzazione e di cittadinanza attiva che si sono date e che sapranno darsi.

### **Nuove comunità di pratica**

Il processo di ascolto attivo realizzato nei mesi scorsi ha permesso anche l'attivazione di una rete di attori istituzionali e sociali che non sempre in passato avevano già lavorato insieme. Si sono dunque generate nuove reti, nuove "comunità di pratica" intorno al tema del destino degli scali che potranno svolgere un ruolo importante nelle fasi successive del processo, anche dandosi modi e forme autonome di organizzazione. Da parte sua l'Amministrazione è chiamata a corrispondere alle attese generate da questa fase di ascolto, tessendo le fila di

un dialogo continuo con questi e con altri soggetti che intenderanno attivarsi.

### **Verso un percorso dialogico**

In sintesi, il percorso proposto nel Report può essere considerato innanzitutto come la mossa di apertura di un dialogo tra Amministrazione comunale, cittadini e loro forme organizzate, attori coinvolti nella trasformazione temporanea o definitiva delle aree. Non possiamo nasconderci che il percorso che abbiamo attivato ha generato forti aspettative rispetto alla necessità di un coinvolgimento attivo dei cittadini nella riprogettazione degli scali ferroviari.

Ciò significa che questo Report potrà essere considerato una base di discussione a partire dalla quale progettare e costruire momenti strutturati di partecipazione alle decisioni e alla definizione dei progetti. D'altra parte, l'attenzione manifestata nei confronti di questa iniziativa dimostra che l'impegno degli abitanti e degli utilizzatori della città può essere messo al servizio di un percorso di promozione della cittadinanza attiva e dell'auto-organizzazione sociale, che può avere un ruolo decisivo di presidio, cura e costruzione delle soluzioni più idonee per la trasformazione temporanea e definitiva degli scali.

### **Verso le linee guida per la progettazione**

D'altra parte, gli esiti dell'attività di ascolto attivo hanno anche un altro uso potenziale di grande rilievo: contribuire a definire le condizioni e i vincoli per la successiva attività

progettuale, in termini di benefici pubblici, di dotazioni e di prestazioni che la trasformazione degli scali ferroviari deve essere in grado di produrre. Le indicazioni emerse dal percorso di ascolto attivo possono dunque essere considerate materiali essenziali per la definizione di linee guida all'attività di progettazione, quale che sia il dispositivo utilizzato per proseguire il percorso.

Il percorso di definizione di linee guida potrebbe trarre una grande linfa dal lavoro di ascolto attivo restituito in questo Report, contribuendo a dare corpo ad un sistema integrato e coerente di "attese pubbliche", utili a definire condizioni e vincoli dell'attività progettuale.

Se si creeranno le condizioni per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma, l'Amministrazione comunale intende integrare questo Rapporto tra gli allegati dell'Accordo, assegnandogli un ruolo importante nel percorso di attuazione. Tuttavia, anche se l'accordo non dovesse chiudersi e il percorso di trasformazione delle aree dovesse prendere vie diverse, i materiali qui raccolti costituiscono un punto di riferimento importante nella costruzione di un efficace dialogo sociale intorno al destino degli scali e nella costruzione di progetti capaci di accrescere i beni pubblici per tutti i cittadini.

**Finito di stampare  
maggio 2014**



## **ACCORDO DI PROGRAMMA**

**AI SENSI DELL'ART. 34, D.LGS. N. 267/2000, PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO, DENOMINATE: "SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONE DI PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARTE DEGLI SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE SAN CRISTOFORO", IN CORRELAZIONE CON IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO IN AMBITO MILANESE.**

## **ALLEGATO K BIS**

**Addendum del giugno 2017 al documento  
"Esiti di un confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali"  
del Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani.**

**Allegato AdP 2017**





**POLITECNICO**  
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA  
E STUDI URBANI

# **TRASFORMAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI MILANESI**

**ESITI DEL CONFRONTO SU ATTESE  
ED ESIGENZE DEI SOGGETTI LOCALI 2017**



COMUNE DI MILANO

Assessorato a Urbanistica, Verde e Agricoltura

*Pierfrancesco Maran*

Presidenti delle Commissioni Consiliari

*Marco Porta*

*Michela Brambati*

DASTU - POLITECNICO DI MILANO

Coordinamento:

*Gabriele Pasqui*

Gruppo di lavoro:

*Elena Fontanella*

*Davide Fortini*

*Paolo Galuzzi*

*Francesco Infussi*

*Antonio Longo*

*Laura Montedoro*

*Corinna Morandi*

*Claudia Parenti*

*Paola Piscitelli*

*Laura Pogliani*

*Piergiorgio Vitillo*

I 9 MUNICIPI DEL COMUNE DI MILANO

Hanno dato il loro contributo tra gli altri:

- Associazioni e gruppi territoriali

*Eliante / Rotaie verdi*

*Associazione cittadini Precotto*

*Laboratorio Democrazia Partecipata Lambrate*

*Progetto Lambrate*

*ViviLambrate*

*Centro studi TAT*

*Comitato Nervesa*

*Rete territoriale Verde festival*

*Comitato residenti ex Tecnomasio*

*Partito Comunista Italiano*

*Associazione Periferie al Centro*

*EcoMuseo Milano sud*

*Museolab6*

*Bei Navigli*

*Circolo ARCI Bellezza*

*Associazione Milano Popolare*

*Comitato Navigli*

*Poliedra*

*Associazione naturalista Cornaredo*

*Comitato abitanti Solari-Tortona*

*Mandamento S. Cristoforo*

*Vivi e progetta un'altra Milano*

*Associazione sportiva Ghisolfa*

*Osservatorio Mameli*

*ItaliaNostra Milano*

- Associazioni ed Istituzioni formative

*Associazione commercianti P.ta Romana*

*Associazione Artigiani Milano*

*Confartigianato Milano*

*Associazione Periti edili Milano*

*Studenti Politecnico Milano – corso studi prof A. Boatti*

*Prof. Nuvolati Università Bicocca*

*Istituto Vittorini – studenti corso “Alternanza Scuola-Lavoro”*

con

Cittadini dei Municipi

# SOMMARIO

Introduzione. IL MANDATO DEL 2017

capitolo 1.  
IL PROCESSO DI ASCOLTO DEI MUNICIPI

CRONOLOGIA DEGLI INCONTRI

capitolo 2.  
VERBALI DEGLI INCONTRI DI MUNICIPIO E MATERIALI GRAFICI

2.1 SCALO FARINI  
Stato di fatto  
Verbale dell'incontro di Municipio

2.2 SCALO GRECO-BREDA  
Stato di fatto  
Verbale dell'incontro di Municipio

2.3 SCALO LAMBRATE  
Stato di fatto  
Verbale dell'incontro di Municipio

2.4 SCALO ROMANA  
Stato di fatto  
Verbale dell'incontro di Municipio

2.5 SCALO ROGOREDO  
Verbale dell'incontro di Municipio

2.6 SCALO PORTA GENOVA  
Stato di fatto  
Verbale dell'incontro di Municipio

2.7 SCALO SAN CRISTOFORO  
Stato di fatto  
Verbale dell'incontro di Municipio

capitolo 3.  
CONDIZIONI E LIMITI DEL PROCESSO

capitolo 4.  
ESITI SIGNIFICATIVI DELLA FASE DI ASCOLTO DEI MUNICIPI (2017)

**Introduzione.**  
**IL MANDATO DEL 2017**

In seguito all'approvazione, in data 14 Novembre 2016, del documento di indirizzo relativo alla trasformazione urbanistica degli scali ferroviari milanesi dismessi da parte del Consiglio Comunale, l'Assessorato all'Urbanistica Verde e Agricoltura del Comune di Milano ha affidato al Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DAStU) del Politecnico di Milano l'incarico di accompagnamento del processo di ascolto della città, al fine di ricomporre, nel giro di qualche mese, il quadro delle istanze e dei desiderata "dal basso", da portare al tavolo delle decisioni come ulteriore materiale di riflessione per la definizione dell'Accordo di Programma (AdP).

L'incarico ha fatto seguito ad un mandato già svolto dal Politecnico tra il 2013 e il 2014, rispetto al quale la nuova condizione è stata la formazione del soggetto politico intermedio del Municipio, dotato di maggior responsabilità decisionale su alcuni ambiti, coerentemente con il quadro delle politiche di decentramento amministrativo attivate con l'istituzione della Città Metropolitana. A questo nuovo soggetto, la cui componente politica è spesso assimilabile a quella dei decaduti Consigli di Zona, l'Amministrazione Centrale offre la possibilità di un supporto tecnico per la gestione del processo di ascolto della città. La nuova fase di ascolto così avviata con i neo-nati Municipi ha ripreso i temi del mandato precedente (bordi e connes-

sioni, spazi aperti, servizi), aggiungendovi quelli delle funzioni e degli usi temporanei. L'intero processo di ascolto è stato indicato come lo strumento per la formulazione delle delibere di indirizzo sul futuro degli scali da parte dei Municipi.

L'attivazione di tale secondo mandato ha richiesto alcune azioni preliminari al gruppo di lavoro del DAStU, che hanno incluso operazioni quali l'aggiornamento delle cartografie dello stato di fatto dei territori con cui interagiscono gli scali ferroviari e azioni di tipo comunicativo, come la trasmissione ad ogni Municipio di una lettera di invito a comunicare le forme con cui si intendesse attivare la relazione con la cittadinanza.

L'attività di supporto ai Municipi da parte del gruppo di lavoro del DAStU si è articolata in incontri piuttosto diversi, tanto per le sequenze temporali in cui si sono svolti, quanto per la forma che hanno assunto, di volta in volta coerente con la sensibilità espressa da ciascun Municipio. Alcuni Municipi hanno organizzato un solo incontro, nella forma di assemblea o di commissione consiliare, mentre altri hanno sviluppato cicli di incontri sui temi di approfondimento o con categorie di soggetti. Alcuni Municipi hanno voluto sperimentare, poi, forme di partecipazione più strutturate in micro tavoli di lavoro ed altri hanno organizzato, invece, dei sopralluoghi nelle aree oggetto di intervento.

In ciascuno di questi casi, il DAStU ha garantito supporto e presenza, aprendo gli incontri, inquadrando i temi del mandato e le questioni relative agli ambiti su cui era atteso il contributo della popolazione e redigendo i verbali degli incontri.

All'interno dell'incarico ricevuto, il gruppo di lavoro del DAStU ha inoltre collaborato con l'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Milano all'organizzazione di un ciclo di tre incontri a tema su esperienze di altri Paesi rispetto alla rigenerazione di aree abbandonate precedentemente usate come scali ferroviari. L'attività, in questo caso, è consistita nell'impostazione scientifico-metodologica degli incontri, nell'inquadramento del mandato avuto, e, infine, nell'esposizione degli esiti ottenuti dall'ascolto circa i temi di mobilità, connessioni, spazi a verde e qualità dell'abitare.

**capitolo 1.**  
**IL PROCESSO DI ASCOLTO DEI MUNICIPI**

Ciascuno dei Municipi, inclusi quelli non aventi scali sul proprio territorio, ha definito in autonomia le modalità di convocazione della cittadinanza. Nel caso di incontri pubblici, i Municipi hanno attivato forme ampie di comunicazione, usando strumenti molteplici, mentre per le commissioni consiliari sono stati convocati i soli cittadini iscritti.

Nella maggior parte dei casi si è potuto assistere ad una esposizione lineare di pareri, idee, suggerimenti e timori, spesso con difformità di trattamento delle questioni poste. Questa modalità assembleare ha reso la maggior parte di questi incontri un'occasione per i gruppi e i cittadini intervenuti di includere i proprio interventi nella bacheca delle proposte e chiedere chiarimenti agli amministratori pubblici al termine degli incontri. A questo proposito occorre segnalare che la richiesta posta dai cittadini e dai gruppi organizzati ai Municipi di attivare un percorso di coinvolgimento più articolato non è stata raccolta.

L'azione dei Municipi più inclini ad attivare forme di partecipazione ha invece portato ad incontrare soggetti non presenti nella fase precedente, come nel caso dell'Istituto Vittorini o dell'Università Bicocca, a riprova del fatto che la capacità di scegliere opportune strategie di coinvolgimento avrebbe potuto essere un elemento per

articolare e qualificare ulteriormente i contributi. Su questo versante, a parte casi rari, i Municipi non hanno avanzato richieste di supporto tecnico al DASTU.

L'elaborazione dei verbali sugli incontri svoltisi nei Municipi è stata a totale cura del DASTU. I verbali sono stati realizzati sulla base di appunti presi in loco e delle registrazioni audio degli incontri e sul disegno di immagini iconiche degli interventi. Alla prima trascrizione puntuale, è seguita una fase di rielaborazione, compiuta cercando di identificare categorie di interpretazione e di possibile confronto tra le questioni messe sul tavolo dai partecipanti agli incontri nei differenti Municipi.

In generale, questi materiali prodotti a valle degli incontri e inviati per opportuna verifica e validazione ai Municipi non sono stati riutilizzati e messi a disposizione per l'attivazione di ulteriori incontri di approfondimento.

Ciò nonostante, il gruppo di lavoro del Politecnico ha raccolto e tenuto conto dei documenti prodotti da diversi soggetti territoriali e consegnati in occasione degli incontri di Municipio, spesso quali ulteriore elaborazione di documenti già presentati nella fase precedente, seppur in numero minore.

In rari casi queste proposte sono state

arricchite dalla candidatura degli stessi soggetti proponenti ad assumere un ruolo attivo nella trasformazione (come nel caso del Parco delle Orchidee nell'ambito dello scalo S. Cristoforo).

Il processo ha anche visto l'attivazione di esperienze parallele di coinvolgimento su alcuni scali. Queste hanno riguardato alcuni degli ambiti territoriali ed informato il DASTU soltanto di riflesso, rendendo in tal modo impossibile la registrazione, promuovendo un percorso altro, in qualche caso separato e contrapposto, al processo finalizzato al supporto dei Municipi per la formulazione dell'Accordo di Programma.

La formulazione del programma di ascolto da parte dei Municipi, per le scelte di metodo adottato, ha in ultima analisi portato, rispetto al mandato precedente, ad alleggerire il ruolo della comunità locale per dare maggior peso agli attori e alle rappresentanze politiche.

**capitolo 2.**  
**VERBALI DEGLI INCONTRI DI MUNICIPIO**  
**E MATERIALI GRAFICI**

21 marzo 2017  
Via Bergognone 34, Spazio Base Milano  
(h. 19:00-21:00)

COMMISSIONE CONSILIARE CONGIUNTA  
"URBANISTICA - EDILIZIA- LAVORI PUBBLICI"

(\*Presenti, oltre all'Ass. Maran, ai Presidenti Monguzzi e Ceccarelli, al Presidente Minniti e al gruppo di lavoro del Politecnico di Milano, più di un centinaio di persone, tra cui gli studenti del Liceo Scientifico Vittorini che partecipano ad un Progetto Studio-Lavoro avviato con il Municipio 6)

APERTURA

**Santo Minniti** (Presidente Municipio 6)

-Per il nostro Municipio è una serata particolarmente importante, si parla di scali ferroviari e della loro riqualificazione. Noi abbiamo sul territorio del Municipio due scali ferroviari: quello di Porta Genova e di San Cristoforo, molto diversi tra loro sia nella loro conformazione attuale sia nei potenziali sviluppi futuri e per definire quelle che sono le esigenze del territorio andremo ad inserirci in un percorso già avviato dal Comune di Milano e nello specifico dal Consiglio Comunale e dall'Assessore Maran. Come Municipio saremo chiamati ad indicare quali sono dal nostro punto di vista le peculiarità degli scali, ed eventuali osservazioni anche sulla delibera quadro.

Stasera inizia un percorso, che durerà diversi anni e ci vedrà partecipati in diversi momenti di confronto. Siamo ancora nella fase in cui va di fatto definito l'Accordo di Programma e ci sarà poi la fase attuativa, nella quale torneremo a confrontarci. Stasera è il momento in cui questo percorso si avvia, e questo sarà uno dei momenti di confronto in questo territorio.

**Carlo Monguzzi** (Presidente Commissione Consiliare Mobilità Trasporti Politiche Ambientali Energia Protezione Civile Animali e Verde)

Fa particolarmente piacere sapere che ci sono gli studenti di Terza del Liceo Vittorini che lavorano sull'Alternanza Scuola-Lavoro sui progetti insieme a noi. L'Alternanza Scuola-Lavoro è una cosa meravigliosa e difficilmente si trovano cose utili e importanti da fare, dunque complimenti a voi e al Consiglio di Municipio e a chi ha inventato questa cosa, perché è bellissima.

Siamo qui presenti per il Consiglio Comunale, oltre all'Assessore Maran, il presidente della Commissione Urbanistica Bruno Ceccarelli, ed io.

Quello che vi chiediamo stasera è di partecipare e di dare idee. Quello che vogliamo è che la riforma

degli scali venga fatta dai cittadini, da chi il territorio lo vive (che le idee vengano non dai sociologi, dagli urbanisti e dagli architetti, che sentiamo regolarmente).

(Presentazione, N.d.R.)

Quello che oggi si fa in città è governare spazi già pieni, mentre questi sono spazi vuoti: è una grande occasione per la città. Per sognare, pensare e creare abbiamo bisogno dell'aiuto di tutti.

Lo Scalo Farini: è lo scalo più grosso, qui noi abbiamo liberi più di 600.000 mq, e una delle idee più ricorrenti è quella di ritagliare un pezzo di questo scalo per farci un grosso parco (Parco Sempione, che è il più grande parco di Milano, è di 318.000 mq: pensate se riuscissimo a dotare un altro settore della città di un parco così grande).

Scalo Romana: divide due parti della città, bisogna lavorare sulla connessione, dobbiamo cercare di progettare la ri-connessione di due pezzi di città.

Lo Scalo di Porta Genova: Ancora più clamoroso, è una striscia che divide due parti. Il ponte di collegamento non stava più in piedi e abbiamo organizzato come Comune una grande inaugurazione che è passata su tutte le televisioni mondiali: l'inaugurazione di una piccola passerella pedonale e ciclabile, che dimostra che la semplicità e la meraviglia fanno la differenza;

Lo Scalo di S. Cristoforo: è piccolino e l'unica cosa che ci è venuta in mente è che continui a contenere quest'avanzata del verde da sud verso nord (prossimità del parco delle risaie);

Lo Scalo di Greco-Breda: è in mezzo a una forte urbanizzazione e ha problemi di connessione da una parte all'altra, sono due pezzi di città che vanno rimessi assieme;

Lo Scalo di Lambrate: voi sapete che noi stiamo affrontando anche un problema più grande, che è quello che parte dalle facoltà della Statale di Città Studi per volontà della Statale vogliono trasferirsi nel territorio di Expo per cui la riqualificazione dello scalo entra anche in un discorso più generale, che è che cosa succederà a Città Studi;

Lo Scalo di Rogoredo: è un piccolo scalo, ma è significativo perché è un pezzo di città problematico, è su tutti i giornali (ex discarica di Porto di Mare, il bosco della droga, lo spaccio etc.).

È importante ricordare che le aree ferroviarie sono sottoutilizzate da 15 anni, non sono in uno stato di degrado puro ma sono poco curate (nessuno ha interesse a farlo). È urgente per il Comune riqualificare queste aree perché ce lo chiedono i cittadini.

Essendo scali ferroviari, hanno già delle rotaie, hanno già un sistema di connessione e come voi sapete a Milano abbiamo bisogno del potenziamento del trasporto pubblico: quale occasione migliore se non quella degli scali ferroviari per potenziare il trasporto pubblico?

Noi abbiamo bisogno di una visione strategica. Milano e questi scali sono al centro di una regione di 5-7 milioni di abitanti che gravita su di noi.

Ragioniamo su un verde che sia fruibile e attrezzato. Io vengo dal movimento ambientalista e vorrei che il verde non fosse solo oggetto di contemplazione, ma di godimento da parte della gente. Il Consiglio Comunale sta andando avanti sul nuovo regolamento del verde.

(Elenca i punti principali della Delibera Comunale di novembre 2016).

Sarà l'Assessore Maran alla fine ad andare a contrattare con le FS, ma affinché faccia un buon accordo e una buona contrattazione abbiamo bisogno di dargli degli strumenti importanti, deve andare ben equipaggiato con le idee dei cittadini.

Vi cito il sindaco, che ci dice sempre che non saranno aree di speculazione edilizia ma saranno aree aperte alla nostra e vostra intelligenza e creatività e alla voglia che abbiamo di trasformare questa città.

Forse è la prima volta che negli ultimi 20-30 anni sia stato fatto un percorso così di partecipazione, in cui si chiede alla gente cosa vuole. Se sbagliamo è solo colpa nostra.

**Santo Minniti** (Presidente Municipio 6)

Permettetemi di ringraziare l'Ecomuseo, che ha contribuito con la realizzazione del video che avete visto prima scorrere. Vorrei ringraziare anche io i ragazzi del Liceo Vittorini che sono qui questa sera, e ringrazio in particolare la Preside e i professori, con cui abbiamo avviato tre percorsi di alternanza scuola-lavoro. Questi ragazzi stanno lavorando e formuleranno le loro proposte sulle aree ferroviarie. È importante e bello che siano qui.

*Paolo Galuzzi (Politecnico di Milano)*

(Richiama il lavoro della fase precedente e precisa che già allora non si è trattato di un lavoro di progettazione, N.d.R.)

-Continuiamo il lavoro, svolto nel 2013-14, di accompagnamento, di ascolto e interazione con i cittadini. (Più presentiamo questo lavoro, più ci rendiamo conto che non tutti sono a conoscenza degli esiti di quella prima fase).

-Vorremmo raccogliere le progettualità al livello locale.

-Mettere ancora meglio a fuoco in questa fase il tema delle funzioni, per individuare un mix funzionale da declinare per ciascuno scalo e il tema degli usi temporanei (in aggiunta ai tre temi su cui si è già lavorato e su cui continueremo a riflettere: spazi aperti, bordi e connessioni, servizi) .

-In particolare questa attività di supporto ai Municipi è finalizzata al dare un aiuto ai Municipi nella definizione dei documenti che andranno a sostanziare questo lavoro.

-Porta Genova: l'area dietro lo scalo è stata oggetto negli ultimi anni di una riorganizzazione urbana da cui si può ripartire (in particolare la zona Tortona, in cui si è attivato negli anni un processo di rigenerazione urbana).

-Altro tema emerso è quello della linearità e di come si possano tenere insieme le funzioni del verde sia trasversalmente che tangenzialmente.

-Rispetto al tema degli usi temporanei: rispetto allo Scalo di Porta Genova è importante pensare al ruolo che può assumere l'attuale edificio della Stazione e quello dell'area che ha ospitato in passato la Fiera di Senigallia. Nello scalo di San Cristoforo abbiamo alcuni orti urbani ed elementi di ri-naturalizzazione spontanea, che sappiamo essere importante lungo gli scali ferroviari. C'è poi lo spazio del Dopolavoro ferroviario, che insieme a piazza Tirana e alla Stazione di San Cristoforo possono diventare elementi di grande interesse anche per la riqualificazione dei quartieri di Giambellino e Lorenteggio.

## DIBATTITO

*(12 interventi)*

### PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

-Nel 2006 abbiamo partecipato ad un tavolo che produsse un questionario con dei risultati: la partecipazione dei cittadini che si sono espressi rispetto a questo territorio. Edilizia privata è una delle voci meno appetibili.

Poi c'è stato un altro tavolo, che ha prodotto un documento consegnato al Politecnico. Questa è stata la partecipazione condotta. Dico questo perché non ho ancora capito quale è il contributo che i cittadini possono dare rispetto a questo processo. Si parla di dibattito pubblico, processo complesso sviluppato in Francia, attraverso cui un percorso articolato porta a delle decisioni. Allora io vorrei sapere se questi incontri, interessanti ma informativi, perché non so quanti qui hanno letto la delibera, porteranno veramente a degli incontri in cui i cittadini partecipano. *(Valassina, Comitato Navigli)*

- Come EcoMuseo Milano Sud abbiamo degli obiettivi di rete civica e partecipazione informativa. Con altre associazioni abbiamo cominciato a ragionare sugli scali in zona 6. Come avrete visto nel video proiettato all'inizio abbiamo realizzato due passeggiate nei due scali. In realtà volevamo proporre una riflessione itinerante con uno sguardo che sale dal territorio, ma anche con dei temi interpretativi, cercando di approfondire alcune azioni a partire dal lavoro del Politecnico. *(Ricci Lab6)*

- Sono stati fatti dei calcoli spannometrici dove si dice che i ricavi delle trasformazioni degli scali arriverebbero a 2 miliardi, con la contropartita per i cittadini di appena 50 milioni di euro per la circle line. Quello che stiamo facendo adesso non è un percorso partecipativo, ma un percorso di un certo tipo con degli interventi. (...) Sarebbe bello arrivare alla fine di questo percorso con due scenari e i cittadini che scelgono. *(Giovanni ??)*

- Incontrarsi, come stasera, porta dei valori aggiunti e non è una cosa da poco e probabilmente è la prima volta che si sta facendo. *(Marina Trentin, Rotaie Verdi)*

- Come residente in via Bergognoni mi sento di riportare il dibattito sul concreto e la situazione in

cui versa il quartiere. Io sono venuta anche domenica a sentire gli interventi. Esce l'immagine di un quartiere accogliente e felice. Io lo conosco sin da bambina. Quello che preme a molti residenti è che si creassero dei criteri di rappresentatività, perché noi staremmo sempre aspettando il rivolgimento di via Stendhal. Va benissimo che mettiamo all'Ex-Ansaldo 40.000 iniziative, ma le persone che lo frequentano non vengono a farsi un giro a piedi. Bisogna tener conto anche del punto di vista e degli interessi di cittadini, degli abitanti locali. *(Nava???)*

- Poi, sarebbe molto importante che il Comune valorizzasse il ruolo delle associazioni, delle comunità etc. -Non si tratta solo di risanare un pezzo di città, ma di fare una vera e propria rivoluzione. La partecipazione deve essere orientata a dire 'mettiamo sul tavolo un progetto di rivoluzione urbana in termini di sostenibilità, così che tutti possano ripensare la città e contribuire a modificarla, con una presa di responsabilità da parte della cittadinanza', per arrivare a quella città nuova che tutti stiamo cercando di realizzare. *(Mario Sartori)*

### ASPETTI PROCEDURALI

- Coerenza col PGT... *(Cerboni)*

- L'arco di tempo di questi progetti è molto lungo; invece l'AdP ne ha di molto più ravvicinati. Allora il punto della partecipazione deve avere un preciso riscontro anche nell'AdP. Una proposta precisa è che l'AdP abbia come punto qualificante la decisione di come si organizzerà la partecipazione e che effetto avrà sulle decisioni finali. *(Mario Sartori)*

### RUOLO DEGLI ATTORI

- Occasione unica. Queste aree libere non le avremo più quando si costruirà. Sono aree pubbliche, ereditate e andrebbero lasciate in eredità, come è stato fatto per il Sempione. Sono aree nostre, non di FS, come ci spiegano molti esperti, che dicono che sono aree pubbliche. Le FS le hanno usate, inquinate e le bonifiche le paghiamo noi. *(Giovanni ??)*

- Poi, secondo noi, la strada intrapresa dal Comune di Milano di negoziare con le FS è sbagliata, perché quelle sono aree del Comune di Milano e come tali dovrebbero ritornare al Comune di Milano, perché solo così si può mantenere una continuità con i nostri progetti. Ad esempio: l'orto botanico ora sarebbe delle FS, che chiederebbe in cambio una cifra, facendo morire una bellissima idea e realtà. Questo è importante perché altrimenti quello che ci stiamo dicendo è solo aria fritta. *(..., Ferroviere in pensione)*

### TEMPI DELLE TRASFORMAZIONI

- I crono-programmi devono essere feroci: occorre che ci sia un mantenimento dei tempi e delle funzioni. Quindi, la mia proposta è: pensiamo alla Milano del 2030 e agiamo in quest'ottica già nel 2018. Meticciano, lavoro, centri di eccellenza, comunicazione. *(Marcello Sala)*

### MOBILITA' E LOGISTICA

- Noi abbiamo un problema di smog e di traffico, quindi sugli scali ferroviari si potrebbero fare degli scali merci, senza costruire, per evitare la circolazione su gomma.

- Chiunque frequenta le ferrovie Nord, vede che sono frequentate, mentre queste linee no, perché gli orari sono rimasti quelli del 1940. Abbiamo una risorsa che non sfruttiamo, mentre un pezzo di traffico soffoca Milano. Abbiamo lì un binario fatto della metropolitana e qualcuno parla di toglierlo *(Nava)*

### VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- Comitato Orto Botanico di San Cristoforo con sede a Cornaredo propone di attrezzare a serra l'ecomostro abbandonato della stazione cuccette immerso in un parco di 14 ettari di verde. *(Michele Valtorta, Consigliere zona 5 ?)*

- Io come Monguzzi provengo dall'ambientalismo e non posso che essere d'accordo con lui al 99%. L'1% ha a che fare col fatto che non sono d'accordo sul parco di Farini, dove c'è una densità abitativa minore, mentre è densa a porta Romana. Quindi io preferirei il polmone verde in Romana e una

cosa promiscua in Farini. (... *Ferroviere in pensione*)

- Il verde va bene, ma non eccessivamente esteso se poi i parchi non sono controllati...mi aspetto più una soluzione del tipo per cui i contadini possono noleggiarsi degli appezzamenti e andare a fare l'orto ma nel frattempo dare luogo ad una logica di presidio. La sicurezza nasce dalla presenza del cittadino. Esempi come quelli del verde condiviso al Giambellino (*Marcello Sala*)  
- Vocazione dal punto di vista biologico ed ecologico. Abbiamo fatto uno studio sul campo, che ci ha portato a ipotizzare un verde appoggiato al territorio (non tutto il verde è uguale, c'è quello di servizio e quello biologico e bisogna progettarli entrambi). Bisogna valorizzare la continuità ecologica del verde (*Marina Trentin, Rotaie Verdi*)

#### FUNZIONI E SERVIZI

- Ci stiamo dimenticando l'aspetto cronologico: queste cose succederanno tra 15-20 anni. Noi dobbiamo pensare cosa sarà Milano tra 15-20, quando ci saranno elementi che non sono stati presi in considerazione: il traffico privato, che tra 20 anni non avrà senso; il lavoro, che è il problema centrale oggi e lo sarà tra 20 anni. Bisogna individuare opportunità che costruiscono lavoro. Noi dovremmo parlare di una struttura un po' più sofisticata, come, nell'ottica del meticciano, le occasioni lasciate dalla Brexit per costruire dei centri di eccellenza a Milano. (*Marcello Sala*)  
- funzioni per Porta Genova: progetto per i piani zero che consenta vivibilità, vivacità e sicurezza (*Ricci Lab6*)  
- Si parla sempre più dell'accorpamento degli ospedali S. Paolo e S. Carlo e l'idea, guarda caso, è di farlo a S.Cristoforo (*Cerboni*)  
- lo abito vicino a dove sarà costruito il deposito della M4, appena dietro il quale c'è una cava e un laghetto che potrebbe essere un gran parco per la città. Bisogna pensare la parte al di là e al di qua del Naviglio, Giambellino e via Ludovico il Moro (*Daverio, Circolo PD Barona*)

#### PROPOSTE SPECIFICHE PER LO/GLI SCALO/I

##### -ORTO BOTANICO di SAN CRISTOFORO

Noi siamo partiti dalla passione comune per gli orti botanici, che abbiamo sempre visitato nelle altre città. (Mostra slide di "Confronto tra orti" europei, con indicati il prezzo dell'ingresso e il volume di visitatori, N.d.R.)

Allo stato attuale non abbiamo nulla contro l'ecomostro di Aldo Rossi, anzi la nostra idea è che potrebbe diventare un centro visite per studenti, turisti, visitatori e al piano superiore una serra per le piante tropicali. Nella parte esterna vorremmo realizzare una serra coi quattro ambienti tropicali. Lo vogliamo fare a San Cristoforo perché sarà totalmente verde. Non ci servono tutti i 14 ettari, ma puntiamo alla parte con l'ecomostro. Noi mettiamo a disposizione una delle collezioni più variegata di ninfee, con due cose caratteristiche: la Ninfea Alba del Parco del Ticino e la Ninfea del Regno di Svezia. (*Michele Valtola, Consigliere Municipale della Zona 5-Associazione Naturalistica di Cornaredo*)  
- Per quanto riguarda PORTA GENOVA, volevamo delle FUNZIONI PUBBLICHE che ai Navigli non ci sono. Come il verde, che deve essere gestito e non vorrei si finisse come in Darsena, dove la gestione è affidato ad uno sfruttamento commerciale. (*Valassina, Comitato Navigli*)

- Il primo criterio era di tenere insieme i due scali e considerare il rapporto con i quartieri urbani al contorno, attraverso una riqualificazione complessiva. Questa idea era già nella storia del Municipio 6, è la proposta del parco lineare del Naviglio grande.

I temi emersi per Porta Genova sono:

valorizzare l'identità dei luoghi (non occorre che dica cose note su Navigli, Tortona etc.);  
ri-funzionalizzazione dei manufatti esistenti, con un eco-museo, un punto info per i turisti; cosa fare dei magazzini ferroviari e del muro di recinzione (i cittadini, durante la passeggiata, hanno posto il tema della riapertura fisica dello scalo);  
tener conto delle cortine dei quartieri, con interventi edilizi che privilegino qualità e misura;

funzioni: progetto per i piani zero che consenta vivibilità, vivacità e sicurezza;

permeabilità e agibilità su tutta l'area;

connessioni verdi: collegare il futuro parco lineare sugli scali al verde storico della città, che si può fare con una piccola demolizione della via Orseo. Questo è un approfondimento rispetto al lavoro del Poli.

-Mobilità: pedonalizzazione e car-free.

-Interscambio a scala metropolitana. Per S. Cristoforo, che non sia solo una stazione ma anche un centro per i cittadini. (*Ricci Lab6*)

-Volevo approfittare della presenza del Politecnico per una domanda tecnica: io abito in Barona e la subisco come periferia. Non è possibile pensare a un utilizzo del binario per allacciare S. Cristoforo a Porta Genova, così da potenziare l'unico collegamento attualmente esistente del tram 2? (*Federica Guaglio, Bei Navigli*)

lo abito vicino a dove sarà costruito il deposito della M4, appena dietro il quale c'è una cava e un laghetto che potrebbe essere un gran parco per la città. Bisogna pensare la parte di là e di qua del Naviglio, Giambellino e via Ludovico il Moro. (*Daverio, Circolo PD Barona*)

-L'arco di tempo di questi progetti è molto lungo; invece l'AdP ne ha di molto più ravvicinati. Allora il punto della partecipazione deve avere un preciso riscontro anche nell'AdP. Una proposta precisa è che l'AdP abbia come punto qualificante la decisione di come si organizzerà la partecipazione e che effetto avrà sulle decisioni finali. (*Mario Sartori*)

#### VOLUMETRIE

- tener conto delle cortine dei quartieri, con interventi edilizi che privilegino qualità e misura (*Ricci Lab6*)

#### USI TEMPORANEI

-Un aspetto ugualmente importante con riferimento alla trasformazione degli scali riguarda quali funzione anticipare, identificando il presidio del verde tra gli usi temporanei: il parco a San Cristoforo deve offrire dei servizi a Barona e Giambellino. Dobbiamo pensare in termini temporali, come stimolo per usare il verde e non lasciar cadere il controllo sul territorio, tenendo presidiate delle aree. (*Marina Trentin, Rotaie Verdi*)

#### CHIUSURA

##### **Santo Minniti**

Sulla partecipazione: è un tema che ci sta a cuore e consigli, modi per contribuire ci sono. Se parliamo di partecipazione, questa va anche abitata e praticata nei suoi luoghi. Vi invito ad iscrivervi e partecipare alle riunioni.

##### **Pierfrancesco Maran**

- Ringraziamenti per i numerosi interventi (tutto viene verbalizzato dal gruppo del Politecnico)

- Questo percorso sugli scali non è iniziato ieri: la città lo sta affrontando dagli anni 80, e più sistematicamente negli anni '90. Tema della partecipazione: non si parte da zero ma c'è un substrato da cui ci si muove.

- ci vorranno 15/20 anni per mettere la parola fine. Primo passaggio: Accordo di Programma. Argomenti macro: volumetrie, percentuale di verde pubblico, quali funzioni altre. L'AdP non ratificato definiva gli oneri di urbanizzazione e gli extra oneri; prevedeva inoltre almeno il 50% di verde, e rispetto a questo punto abbiamo l'obiettivo di incrementare questo dato.

- Milano viene raccontata ancora come quella degli anni '70, ma dal 2008 è in atto una inversione

di tendenza: incremento di 15.000 abitanti all'anno in maniera stabile. Si tratta in particolare di giovani (tra i 20 e i 40 anni, fascia più dinamica della popolazione), mentre la dinamica "vado a vivere in provincia" è ora più diffusa nella fascia di popolazione sopra ai 50 anni. Dunque aumenta e cambia la popolazione, diminuiscono gli anziani.

- C'è dunque bisogno di case per redditi medio/bassi, e c'è più bisogno di case da affittare che di case da comprare. Allo stesso tempo non di sole case vive la città, ma neanche di solo verde pubblico.

- Porta Genova: esplosione di attività che va gestito (sviluppo irregolare). Un esempio: questo edificio in cui siamo stati accolti questa sera era abbandonato ed ora è vissuto. C'è chi dice "bisogna pianificare tutto", ma quello che è successo qui smentisce questa affermazione.

Tema della sosta in questa zona, da affrontare.

- Il tema del fatto che ci vorranno 20 anni non dev'essere l'alibi per dimenticarci che alcune cose le possiamo fare già ora (ad esempio rispetto al tema degli usi temporanei). Se facciamo vivere gli scali da subito è importante.

- Secondo punto: l'AdP...il tema della proprietà delle aree è un tema dello spirito, perché la realtà è che le aree sono di proprietà delle FS e l'oggetto qui non è quello di un esproprio proletario, meglio invece evitare che ci sia speculazione partendo da un dato di fatto, anche perché il Comune non ha la disponibilità economica necessaria per le trasformazioni. Nel vecchio AdP non ratificato era previsto che se i piani attuativi non fossero definiti entro 5 anni dalla ratifica dell'AdP stesso, l'Accordo sarebbe decaduto. Viene dunque riconosciuto un diritto anche a condizione che questa trasformazione venga attuata rapidamente.

- Se decidiamo che S. Cristoforo debba essere un'oasi faunistica, lavoriamo da qui ai prossimi 10 anni per capire quale potrebbe essere il progetto migliore.

- Ci serve qui un asilo nido o una residenza per anziani? Quali servizi pubblici? Bisogna lasciare un margine di libertà di manovra.

- Tema dell'attraversamento del naviglio.

- Processo di aggiornamento del PGT.

- Il centro di Milano si è esteso dalle Colonne alla Darsena. Se lavoriamo bene, potrebbe arrivare anche fino a zona Tortona.

- I Municipi sono chiamati ad esprimersi sulla trasformazione degli scali attraverso Delibere. Quello che chiederanno avrà bisogno di risposte.

- Rispetto al tema delle funzioni pubbliche/vocazione delle aree: il Comune e i suoi uffici sono sparpagliati sul territorio comunale. Si potrebbe pensare ad un accorpamento di tutti gli uffici pubblici?

- Obiettivo di chiudere l'AdP entro l'estate. Finito l'AdP si riparte nel dettaglio.

- Le Commissioni si stanno riunendo anche su temi specifici: venerdì prossimo casa e abitare.

Alle commissioni spetta il compito di fare la sintesi tra tutto ciò che emerge e che confluirà nell'AdP, che è l'albero, fatto il quale possiamo passare alla fase attuativa.

- Ultimo punto sulla mobilità/circularità: tema delle connessioni ferroviarie. Deve essere occasione per incrementare servizi significativi.

I treni che entrano a S. Cristoforo incroceranno la M4 e andranno a Tibaldi (già approvata e finanziata). Quello che voglio sottolineare è che i treni entrano in un circuito (mentre ora arrivano a Porta Genova e poi tornano indietro): gli studi ferroviari dicono che già ora possiamo avere un incremento di 6-8 treni l'ora (dunque almeno uno ogni 10 minuti), migliorando drasticamente la possibilità di arrivare da fuori a dentro Milano e da alcune aree ad altre di Milano. Il tratto nord del tracciato ferroviario di Milano presenta una maggiore difficoltà rispetto alla coesistenza con la linea ad alta velocità. È inoltre da tener presente il tema della riduzione del rumore. Ci saranno più treni dunque sulla linea Milano-Mortara e l'incremento della frequenza. Il passante ferroviario ha avuto un incremento di passeggeri del 3% annuo (non è poco per una infrastruttura ferroviaria).

- Tema del trasferimento degli ospedali S. Paolo e S. Carlo. L'area proposta non è quella dello scalo di San Cristoforo, ma l'area di Ronchetto sul Naviglio (prossimità alla Metropolitana). Inoltre vincolo per la Regione: o progetto di rigenerazione per le due sedi che oggi ospitano i due ospedali o non se ne parla. Questo è più un tema della Regione che del Comune. Tuttavia l'area di Ronchetto sul Naviglio potrebbe diventare una porta di ingresso alla città. (La Regione aveva richiesto tre settimane fa l'area

dello Scalo di San Cristoforo, ma questa è stata la nostra risposta).

## TAVOLA DELLO STATO DI FATTO DELLO SCALO DI P.TA GENOVA AL 2017

### SERVIZI E CITTÀ PUBBLICA

-  amministrazione
-  giustizia
-  sicurezza e protezione civile
-  infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente
-  università e ricerca
-  istruzione
-  cultura
-  servizi sociali
-  salute
-  attrezzature sportive
-  culto
-  verde pubblico esistente
-  verde pubblico di previsione  
pertinenze indirette
-  fronte commerciale
-  aree di proprietà pubblica
-  fabbricati di proprietà pubblica

### MOBILITÀ

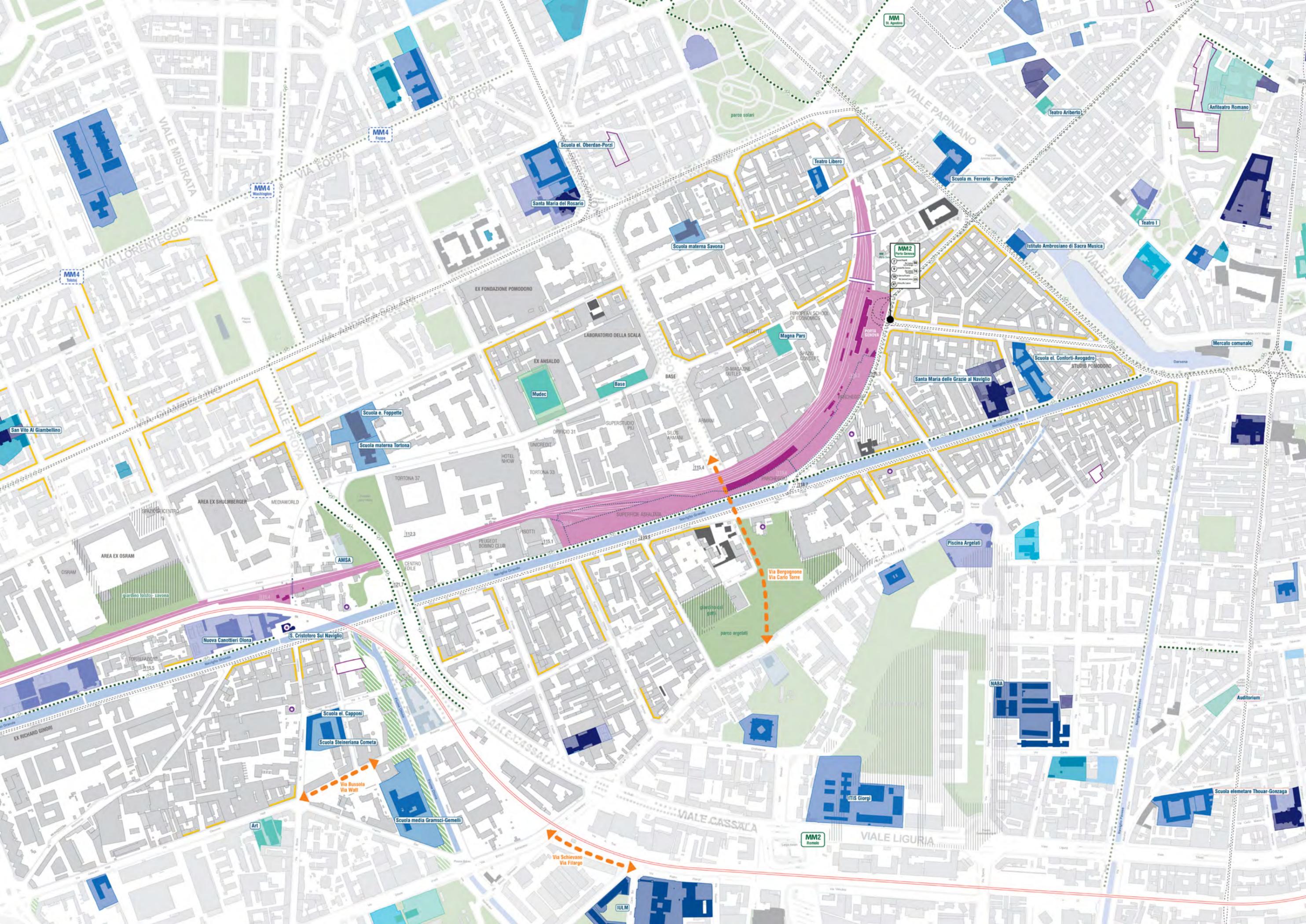
-  rete ciclabile esistente
-  rete ciclabile di progetto
-  nuove connessioni

### VINCOLI E PRESCRIZIONI

-  immobili con prescrizione di tutela  
diretta artt. 10 e 11, indiretta artt. 45, 46, 47 del dlgs 42/2004
-  rinvenimenti archeologici e zone sensibili
-  fascia di rispetto cimiteriale 200 metri  
RD 27.07.1934 n.1265, L 166/1922, Reg. RL 9.11.2004 n.6
-  parco agricolo sud milano

### TRASFORMAZIONI

-  piani in itinere
-  ambiti di trasformazione (PGT)
-  scali: aree in dismissione
-  scali: aree strumentali
-  spazi aperti riqualificati
-  assi viari riqualificati



## II INCONTRO

6 Aprile 2017  
viale Legioni Romane, 54

### COMMISSIONE DEDICATA ALLE LINEE DI INDIRIZZO DEGLI SCALI DI P.TA GENOVA E SAN CRISTOFORO

#### APERTURA

##### *Delfini (Presidente commissione)*

La posizione degli scali Genova e S Cristoforo sono molto diversi tra di loro ma ciò che li unisce è il ruolo strategico rispetto ad alcuni quartieri cui sono prossimi; Gaimbellino e Ronchetto per ciò che concerne S Cristoforo anche per il tema delle connessioni.

##### *Boatti Antonello (Politecnico Milano)*

50 studenti primo anno laurea specialistica hanno lavorato su Milano, con analisi dettagliata con risultato stupefacente, con gran riscontro sul web per le mappe tematiche elaborate. Poi hanno svolto un lavoro specifico sul Municipio6, entrando soprattutto nello scalo S Cristoforo che sarà da loro presentato.

##### *Giorgio Vitillo (Politecnico di Milano)*

Chi è stato a Porta Genova avrà visto progetti con cui è difficile dialogare e competere. Quello che mi permetto di dire a seguito del riassunto di quanto emerso nel lavoro di ascolto che abbiamo svolto negli anni passati è che non c'è una ricetta unitaria per i sette scali, che devono essere guardati uno ad uno perché ognuno ha la sua unicità, come la ha ciascuno dei Municipi in cui ricade. Come sempre noi apprendiamo ogni volta che incontriamo cittadini e residenti che ci offrono il loro sguardo sulla città; anche oggi siamo qui a raccogliere proposte e domande.

#### DIBATTITO (n. 8 interventi)

##### MATERIALI UTILIZZATI E INFORMAZIONI FORNITE

Insieme a altri otto studenti abbiamo svolto una indagine molto accurata e a sistema su verde, densità abitativa, microcriminalità; è stato creato una radiografia su come Milano ha in alcune aree delle bassi livelli di accessibilità e socialità. Le strategie conseguenti si misurano anche sul progetto di riapertura dei navigli, che porterà una riqualificazione paesaggistica di parte del tessuto urbano oltre al rimarcare che Milano è una città d'acqua. Così come la conclusione della linea M4 che interesserà il municipio6, la linea tranviaria veloce e la conclusione della rete delle piste ciclopedonali. Attraverso una analisi swot per le aree più critiche, tra cui S Cristoforo, ha permesso di delineare una strategia IN; integrare, intensificare, includere, inserire, innovare. (Saib Minà studente Politecnico)

##### PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

Poi vorrei proporre di portare in Municipio i 5 progetti di Vision Milano sugli scali per guardarli insieme e discuterne (De Muro Consigliere)

Io vorrei capire come la parte sui progetti si inserisce in quella di ascolto dei Municipi. Altre perplessità vissute anche in passato: il ruolo delle FS, i vincoli edificatori, etc... Fare dei tavoli dove oltre ai contributi degli esperti ci siano quelle delle associazioni e dei comitati locali. Bisogna arrivare a un tavolo (Cittadino Municipio6)

##### ASPETTI PROCEDURALI

Un lavoro quello degli studenti che pone il tema della coerenza generale tra gli scali e con lo strumento della pianificazione, per evitare fenomeni di degeneration già avvenuti a Milano come a seguito dell'approvazione del "documento direttore". (Boatti Politecnico)

Oggi ci sono state alcune presentazioni, che spero in settimana ci vengano inviate. Però l'operatività del nostro lavoro. Come si procede operativamente? Chi decide è il Comune che non c'è! Da tutto questo materiale esce uno schizzo? Come si va avanti? (Goldoni Consigliere)

A parte che operazioni di comunicare con l'Assessore ce ne sono già tante, questa non è l'unica. Obiettivo della Commissione di oggi è di raccogliere delle proposte e segnalazioni che arrivano dall'esterno. (Delfini Municipio6)

##### RUOLO DEGLI ATTORI

Ci sono aree problematiche come Giambellino, aree dismesse ma anche programmi integrati di intervento, progetti dal basso come quella del consorzio di abitanti-agricoltori CIVES sull'integrazione delle politiche alimentari con il parco delle risaie; insomma vi sono criticità e potenzialità. (Saib Minà studente Politecnico)

##### SCALE DELLE TRASFORMAZIONI

Si sono abbozzate delle sezioni stradali nuove, ad esempio per via Inganni. Sullo scalo S Cristoforo si pensa di usare l'area ferroviaria dismessa per realizzare un parco lineare e riconvertire la stazione ferroviaria con funzioni sociali quali biblioteca e sportello per i cittadini. L'area di Ronchetto nella porzione nord si possa allocare un 35% di residenza convenzionata e sulla restante superficie si lasci a parco agricolo sud connesso al progetto CIVES. (Saib Minà studente Politecnico)

##### MOBILITA' E LOGISTICA

La stazione verrà realizzata con la doppia funzione fermata M4 e fermata Passante, il resto dell'area verrà progettata a verde pubblico con inserimento dei percorsi ciclopedonali, in collegamento anche con la parte sud del municipio oggi separato dalla ferrovia e dal naviglio, e una fermata dei battelli sul naviglio. (Saib Minà studente Politecnico)

Mi riferisco in particolare alla zona Solari che ha molte criticità e ultimante ancora di più. Bellissimi i progetti, ma io vorrei far presente le richieste dei cittadini.

Quello che noi riteniamo molto importanti sono i parcheggi (sotterranei, volanti...), perché nella nostra zona non ce n'è e ce sempre meno disponibilità per la crescita del popolo "della notte". E il nostro grande problema cui vorremmo ponessimo particolare attenzione e la riprogettazione di una viabilità sostenibile. Siamo interessati a che la zona viva ma questo non deve collidere con gli interessi di chi qui ci abita e che ha anche interesse a riposare. (Venturino Comitato Solari-Tortona)

I Navigli hanno dei problemi incredibili.

Il problema è come rifornire i negozi lungo il Naviglio. La proposta anni fa era di fare una piattaforma all'altezza di S. Cristoforo dove depositare le merci. Io vorrei che si recuperasse questa proposta perché si risolverebbe il problema del traffico e dell'inquinamento. (Cittadino Municipio6)

##### VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

Nell'area verde che avete previsto vorremmo degli spazi di aggregazione per gli anziani, che non abbiamo. (Venturino Comitato Solari-Tortona)

lo volevo solo fare delle domande e specificare delle richieste già fatte nel CdZ 6 nel 2009, che vorrei ripetere.

A chi competono le bonifiche che verranno attuate, soprattutto a S. Cristoforo e Porta Genova? Per il problema dei mercati. Avevamo chiesto che una parte del verde fosse destinata ad ospitare la Fiera di Senigallia, che non volevamo più sul Naviglio e il mercato di Papiniano che crea un sacco di problemi. (Valassina)

La bonifica sarà effettuata da chi trasforma le aree, Ferrovie o soggetti terzi. (Vitillo Politecnico)

#### FUNZIONI E SERVIZI

L'altra cosa che chiedo è che vorremmo capire se una parte della stazione di Porta Genova potesse ospitare pezzi del 'divertimentificio' attualmente in atto. (Valassina)

Spazi per le iniziative aggregative, che non siano quelle commerciali. Può essere unito al discorso dell'area mercatale anche per pensare se all'interno di questi discorsi degli scali non sarebbe un'occasione per un'altra città con meno inquinamento. (Cittadino Municipio6)

#### PROPOSTE SPECIFICHE PER GLI SCALI DI GENOVA E S CRISTOFORO

Sono stati presi in considerazione due bandi, al momento conclusi, Urban European innovation Action e Housing First, questo ultimo per sostenere l'housing sociale al 100%. L'incremento delle connessioni viabilistiche dolci si prevedono come elemento connettivo, delineando nel master plan del parco cittadino, che attrae persone anche da altre parti della città, un attraversamento tra piazza Tirana e l'altro lato del naviglio oggi non esistente. Sull'edificio di A Rossi si prevede di inserire dei moduli che non intaccano la struttura da adibire a show - cooking, mercato a chilometro zero al piano terra. Al primo piano gli uffici di CIVES che gestirà il mercato alimentare e una mensa studio, dove ciò che viene studiato nei laboratori sul prodotto agricolo viene poi reso possibile alla degustazione. Al secondo piano si trovano l'ostello, la residenza. La proposta fa lavorare insieme e cooperare insieme il mercato e la società. Un progetto economicamente e socialmente sostenibile, dove non vi è consumo di suolo, si integra il tema dell'integrazione sociale, si sostiene l'economia circolare. (Saib Minà studente Politecnico)

#### VOLUMETRIE

Nell'ATU7 di S Cristoforo si pensa di trasferire i 6000 mq del precedente accordo di programma in Genova nello scheletro dell'edificio cuccette di A Rossi. . (Saib Minà studente Politecnico)

Si parla sempre di aumento del verde ma non delle volumetrie. Che cosa significa? Come cambiano, se cambiano rispetto all'AdP non approvato (Valassina)?

Il vecchio accordo prevedeva delle differenze sulla slp, che mediamente era di 0,65. L'Amministrazione ha una volontà di ridurre le volumetrie consentite, ma questo dipende da molti fattori. Ad esempio, l'edilizia sociale, che mangia dei volumi dell'edilizia privata. (Vitillo Politecnico)

C'è una volontà del Comune a diminuire le volumetrie, già ridotte del 30% rispetto al precedente AdP.

C'è un ragionamento che considera tutti i vincoli paesaggistici (Delfini Municipio6)

Alcune considerazioni spot sul progetto Aldo Rossi...Noi abbiamo fatto delle passeggiate e non so se ci sono le condizioni per proseguire. La struttura è molto mal messa (De Muro Consigliere)

#### USI TEMPORANEI

Penso che il successo degli scali dipenderà dalla capacità di dare dimensione anche temporale ai progetti. Per cui l'uso temporaneo è qualcosa di più dell'uso temporaneo, ma un modo per procedere verso la trasformazione e gestione di questi spazi. (De Muro Consigliere)

10 aprile 2017  
Viale legioni Romane, Municipio  
(h. 18:00-20:00)

#### COMMISSIONE CONSILIARE CONGIUNTA "URBANISTICA - EDILIZIA- LAVORI PUBBLICI"

(\*Presenti, il Presidente Delfini, il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano, una ventina di persone, tra cui gli studenti del Liceo Scientifico Vittorini che partecipano ad un Progetto Studio-Lavoro avviato con il Municipio 6)

#### DIBATTITO (10 interventi)

#### PROCESSO DI ASCOLTO E INTERAZIONE CON I SOGGETTI LOCALI

- Ci impegniamo a proseguire l'approfondimento del tema degli usi temporanei degli scali con le realtà con cui operiamo nella zona . (intervento MuMi)

- Abbiamo sviluppato una relazione con operatori sullo scalo Romana per attuare il progetto che potrebbe essere ripetuto anche per porta Genova (intervento TAT)

- I cittadini devono essere informati su cosa è l'Accordo di Programma, ma se i consiglieri non lo sanno allora è un altro problema (intervento residente)

- I cittadini avrebbero dovuto essere informato di questo incontro, partecipano i soliti. Il Municipio dovrebbe investire delle risorse per comunicare. Non c'è un volantino nelle bacheche (intervento consigliere minoranza)

- le commissioni fatte, l'intervento al BASE dimostrano che il Municipio è interessato a far partecipare. La presenza di gruppi che associano diversi cittadini, la promozione che ho fatto tramite i canali social dimostrano questo. Ogni consigliere, che rappresenta dei cittadini, dovrebbe impegnarsi con i suoi strumenti (intervento Presidente Commissione)

#### ASPETTI PROCEDURALI

- prima di ogni ipotesi bisogna che le FS definiscano con esattezza il livello di contaminazione dei suoli così da capire se l'uso temporaneo e le condizioni di sicurezza rientrano nei parametri fissati dalla legge (intervento MuMi);

- la normativa prevede per aree inquinate alcuni usi ma non quello del verde fruibile, così come il l'art. 116 del R.E. del comune prevede che l'uso temporaneo abbia un arco temporale di 24 mesi. Eventualmente rinnovabile. Sono elementi alla base di ogni ipotesi (intervento MuMi);
- la realizzazione di un sistema verde "anticipato" in adiacenza alle linee ferroviarie dovrà tenere conto di regole precise fissate a tutela del trasporto ferroviario (intervento Rotaie verdi);
- dovrà essere garantita l'assoluta temporaneità degli interventi avendo come criterio imprescindibile quello del totale ripristino e del non intaccamento del suolo (intervento Rotaie verdi)
- chi garantirà che le aree una volta vendute da FS a dei soggetti privati potranno essere usate temporaneamente senza il loro consenso? Non mi pare che l'Accordo di programma possa garantire questo (intervento consigliere minoranza)
- chiunque sia lo sviluppatore delle aree dovrà rispettare ciò che è indicato nell'Accordo, stante che i tempi lunghi dovuti ai passaggi successivi invitano a pensare che per tutti è un'opportunità rivitalizzare queste aree da subito (intervento PoliMi)

#### RUOLO DEGLI ATTORI

- la pubblica amministrazione dovrà fissare dei criteri per gli usi temporanei così da non facilitare l'attivazione di attività impattanti su chi abita nel quartiere, già abbastanza colpito dalla movida. Non ci attendiamo altre iniziative "commerciali" sulla scia di quanto sembra debba succedere nella Darsena (intervento Comitato Navigli)
- è necessario che l'Amministrazione determini dei criteri di uso temporale di queste aree, che sono prossime alla residenza, per evitare interferenze e rumori a tutte le ore (intervento cittadina)
- il controllo dovrà essere garantito da una nuova fruizione di questi spazi. Mi sento più sicura a camminare in una via piena di persone che in una strada vuota piena di telecamere (intervento studentessa Vittorini)

#### TEMPI DELLE TRASFORMAZIONI

- le prime trasformazioni dovranno essere coerenti e non compromettere il progetto finale della trasformazione (MuMi)

#### MOBILITA' E LOGISTICA

- anche su porta Genova è pensabile un nuovo collegamento sopraelevato temporaneo in prossimità di via Bergognone, sull'esempio di quello pensato per lo scalo Romana, ad uso dei pedoni e ciclisti (TAT)
- lo scalo dovrebbe offrire spazi di sosta per le auto dei residenti ma anche dei fruitori dei locali (un consigliere della minoranza);
- dal nuovo deposito della M4 si devono garantire dei collegamenti sicuri verso l'area dei "tre castelli" (cittadino)

#### VERDE E ASPETTI AMBIENTALI

- pensare il verde anche in funzione di ripristino e rigenerazione ambientale dei suoli (intervento MuMi);
- insieme ad un gruppo di altre tre associazioni che operano nell'area di S Cristoforo (giardino nasco-to-le nutrie-round richard) si rendono disponibili ad organizzare interventi di manutenzione delle aree verdi in prossimità di via Pesto (ndr il Presidente di commissione inviata ad inoltrare una proposta scritta al Presidente di Municipio) (intervento mandamento S Cristoforo);
- il verde messo a dimora prima degli interventi edilizi permette di avere alberi già sviluppati nel momento della realizzazione dei manufatti, oltre che consolidare i percorsi minori (intervento Rotaie verdi)

#### FUNZIONI E SERVIZI

- gli scali devono offrire delle opportunità per sostenere la vocazione recente di Milano come hub turistica, con ricadute sul lavoro dei giovani. Chi risiede in queste zone non dovrebbe essere ostile e pensare, prima di lamentarsi, a come si vive nelle "periferie" (consigliere maggioranza);
- le attività che si insediano anche temporaneamente devono mantenere il carattere di apertura alla fruizione pubblica, valorizzando anche con strutture mobili l'inclusione (MuMi)

#### PROPOSTE SPECIFICHE PER LO/GLI SCALO/I

- chiediamo di pensare ad una ciclo stazione e ciclo officina nello scalo S Cristoforo in prossimità della M4 (MuMi)
- nello scalo S Cristoforo si potrebbe attestare in tempi rapidi un sistema di orto produttivo e verde giardino (MuMi)
- nello scalo di P.ta Genova si potrebbe aprire in tempi celeri un varco su via Orseolo così da connettere l'area con il parco Solari (MuMi)

#### VOLUMETRIE

- gli edifici esistenti possono essere occupati da nuove strutture amovibili che li rendano da subito riutilizzabili (una cittadina)

## TAVOLA DELLO STATO DI FATTO DELLO SCALO S. CRISTOFORO AL 2017

### SERVIZI E CITTÀ PUBBLICA

-  amministrazione
-  giustizia
-  sicurezza e protezione civile
-  infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente
-  università e ricerca
-  istruzione
-  cultura
-  servizi sociali
-  salute
-  attrezzature sportive
-  culto
-  verde pubblico esistente
-  verde pubblico di previsione  
pertinenze indirette
-  fronte commerciale
-  aree di proprietà pubblica
-  fabbricati di proprietà pubblica

### MOBILITÀ

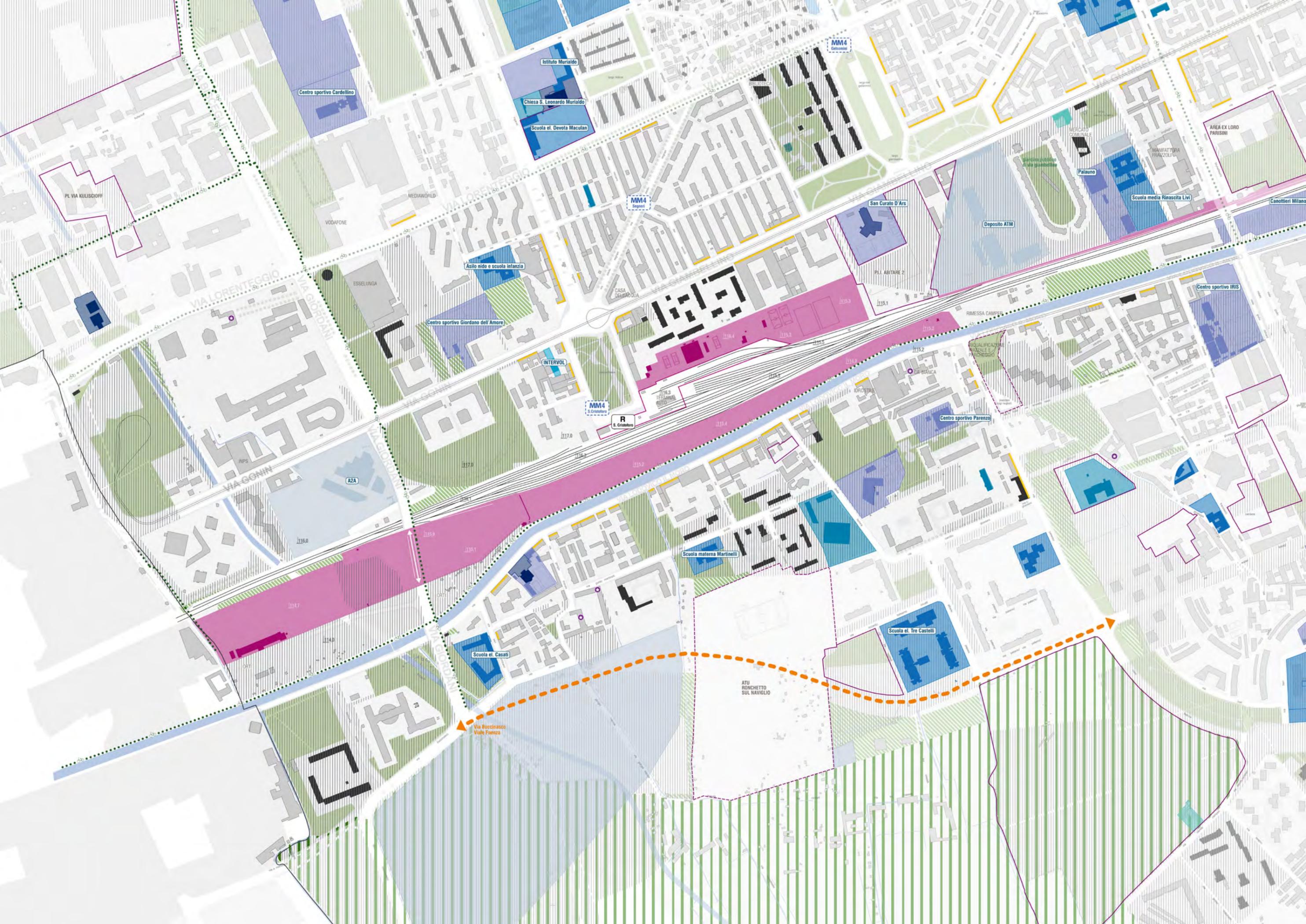
-  rete ciclabile esistente
-  rete ciclabile di progetto
-  nuove connessioni

### VINCOLI E PRESCRIZIONI

-  immobili con prescrizione di tutela  
diretta artt. 10 e 11, indiretta artt. 45, 46, 47 del dlgs 42/2004
-  rinvenimenti archeologici e zone sensibili
-  fascia di rispetto cimiteriale 200 metri  
RD 27.07.1934 n.1265, L 166/1922, Reg. RL 9.11.2004 n.6
-  parco agricolo sud milano

### TRASFORMAZIONI

-  piani in itinere
-  ambiti di trasformazione (PGT)
-  scali: aree in dismissione
-  scali: aree strumentali
-  spazi aperti riqualificati
-  assi viari riqualificati



**capitolo 3.**  
**CONDIZIONI E LIMITI DEL PROCESSO**

Il processo di ascolto del 2017 si è svolto in condizioni di oggettiva differenza rispetto al mandato precedente: la non approvazione del Consiglio comunale del precedente Accordo di Programma, la messa in agenda del tema “scali” nella campagna elettorale, la successiva delibera di indirizzo del Consiglio comunale sono tutti elementi che hanno contribuito ad innalzare il livello di attenzione al tema. L’attività svolta parallelamente da Sistemi Urbani con il percorso ScaliVision ha contribuito ad alimentare la discussione pubblica sul futuro di queste aree.

Ognuno di questi ambiti di discussione ha generato fenomeni impattanti sulle posizioni con cui si sono presentati gli attori sociali, in alcuni casi riducendo la capacità di esprimere le attese provenienti dai quartieri sul destino dei singoli scali.

Ad attraversare più frequentemente gli incontri organizzati dai Municipi sono stati i temi riguardanti il peso dell’ascolto locale rispetto alle idee progettuali degli studi di architettura coinvolti nel percorso Scali Vision, la coerenza con il quadro della pianificazione generale, la valutazione delle stime economiche dell’operazione, i diritti di proprietà delle aree e, infine, i tipi di procedure di concorsi pubblici da bandire per valorizzare le competenze professionali della città.

In altri casi, dibattiti più approfonditi, come quello sul destino di Città Studi, hanno contribuito a dare pregnanza all’operazione di trasformazione delle aree ferroviarie, mettendola in relazione con reali dinamiche trasformative della città. Altri indirizzi hanno attestato l’attenzione sociale, rispetto al mandato precedente, su ambiti quali quelli del trasporto pubblico locale (circle line), delle piattaforme logistiche di prossimità e della qualità dell’edilizia, tanto in termini di destinatari (housing sociale) che di innovazione tecnologica (bioarchitettura).

Alcune di queste legittime domande sociali avrebbero forse potuto essere meglio trattate all’interno di un processo più inclusivo. Al contempo, un programma contraddistinto da una maggiore chiarezza dei ruoli avrebbe permesso ai soggetti in possesso delle informazioni di rendere pubbliche e trasparenti alcune risposte prima dell’avvio dell’interlocuzione.

La stessa condizione presentata dall’Amministrazione Comunale di considerare questa fase di ascolto come il primo di una serie di passaggi successivi, che dovrebbero interessare, con modalità più partecipative, le fasi relative alla pianificazione attuativa, sono rima-

ste evocazioni di una possibilità futura, in un contesto nel quale non sono ancora completamente chiariti rispetto tempi e modalità del percorso successivo di coinvolgimento dei cittadini.

Come nel mandato precedente, nel processo è mancato per motivi diversi la stipula di un “patto” tra le parti, un passaggio essenziale nelle attività di ascolto o partecipazione, all’interno del quale trova solitamente spazio il trattamento di questioni che nel caso del processo di ascolto in oggetto si sono inserite solo successivamente. Si sarebbe potuto chiarire e condividere la valenza da dare ad un processo che fosse simultaneamente ‘top down’ e ‘bottom up’, si sarebbe potuto meglio indicare il valore “prescrittivo” delle tematiche socialmente condivise; si sarebbero potute conoscere con più precisione il valore di dati e stime sino alla fine non dichiarati; si sarebbe potuto condividere, infine, una forma verso cui orientare la formulazione delle delibere Municipali, così da dare rappresentanza in esse alla maggior parte dei cittadini.

Il percorso compiuto, che ha avuto come esito anche l’elaborazione di documenti di indirizzo approvati da tutti i Municipi, ha comunque arricchito il dibattito pubblico e alimentato la riflessione dell’Amministrazione comunale in

una fase delicata di trattativa tra il Comune e la proprietà delle aree.

**capitolo 4.**  
**ESITI SIGNIFICATIVI DELLA FASE**  
**DI ASCOLTO DEI MUNICIPI (2017)**

Il processo ha portato a registrare alcuni elementi trasversali e comuni agli scali come già accaduto nella fase precedente. Alla scala puntuale è stato possibile rintracciare in modo diffuso i seguenti temi: la necessità di connessioni, specialmente di tipo ciclo-pedonale, che cuciano porzioni di città; il bisogno di residenza per soggetti con difficoltà d'accesso al bene casa o esigenze abitative temporanee; un'attenzione forte al verde come elemento di connessione alla scala locale e sovra-comunale, con l'obiettivo di lungo periodo di implementare i corridoi ecologici; la conquista di spazi per il presidio anticipato da parte della comunità locali, con specifica attenzione alle dinamiche che investono i territori in cui sono inseriti i diversi scali; l'importanza di identificare forme di governo nella fase di attuazione degli interventi.

La lettura di quanto emerso per i differenti scali rende possibile identificare alcuni aspetti nuovi su cui gli interlocutori hanno fissato la loro attenzione, che si possono annoverare come segue: la realizzazione di nuovi sistemi di mobilità come occasione per attrezzare spazi in cui la mobilità elettrica pubblica o l'organizzazione di piattaforme logistiche per il trasporto delle merci in città sia favorita; la tutela degli spazi verdi a partire dalla difesa delle alberature spontanee presenti, dalla vegetazione come ele-

mento attivo per la bonifica dei suoli e dalle aree naturali come spazi di grandi dimensioni in grado di orientare il disegno dell'edificato; la valorizzazione dello spazio dei servizi correlati ai sistemi di mobilità pubblica, come elemento di vivacità del tessuto abitativo in contatto con la strada. Si tratta di tutte nuove opzioni che non si sottraggono ad elementi di problematicità intrinseca, quali la relazione con la mobilità su ferro (che permane e, in alcuni casi, accrescerà i flussi di attraversamento, come conseguenza di strategie trasportistiche internazionali), i costi di gestione delle aree verdi e la necessità di presidiarli e l'individuazione di attività che mantengano carattere temporaneo, anziché diventare stabili, correntemente con gli obiettivi generali.

Da una lettura in controluce emerge poi il tema della qualità del disegno urbano: per alcuni risiede nella omogeneizzazione dei nuovi interventi con l'isolato e la forma urbana della città storica, per altri nell'identificazione di nuovi modelli insediativi, quasi dei cluster separati dal disegno delle strade, per altri ancora nella differenziazione della città consolidata con le parti da tutelare e le isole di naturalità.

I temi specifici su cui si sono addensate le critiche sono stati: l'eccesso di volumetria consentita nel complesso,

anche in considerazione dell'invenduto presente in città, e con specifici focus su alcuni scali; l'assenza di una proposta dell'Amministrazione Comunale di servizi pubblici necessari alla scala cittadina; la necessità di una strategia che vincoli alla realizzazione preventiva delle opere pubbliche primarie e secondarie; infine, la necessità di una chiusura della circle line.

Queste indicazioni specifiche possono aiutare a declinare alcune vocazioni funzionali per ciascun scalo, che si possono sintetizzare così: lo scalo di S Cristoforo come connettore ecologico territoriale; lo scalo di Porta Genova come spazio per eventi, manifestazioni e servizi mercatali; lo scalo di Porta Romana come hub culturale ed economico; lo scalo di Rogoredo come porta urbana da e al territorio agricolo; lo scalo di Lambrate come hub di start up creative e nodo ricettivo per le popolazioni temporanee; lo scalo Greco-Pirelli come nodo di interscambio della mobilità; ed, infine, lo scalo Farini come innovativo polo produttivo, hub sportivo alla scala cittadina e ricettivo per le popolazioni temporanee.

Molte delle funzioni e vocazioni identificate per ogni scalo nella fase di ascolto del 2017 confermano quanto emerso nel corso del primo mandato (2013-2014).

In particolare, si confermano come ele-

menti attesi:

- per lo scalo S. Cristoforo, il parco lineare; l'orto botanico; l'inserimento di attività giovanili e per lo sport; la connessione con il naviglio navigabile ed il Parco delle Risaie; la realizzazione della pista ciclabile e del trasporto su ferro; il disegno di un progetto delle acque che vada da S. Cristoforo a P.ta Genova;
- per lo scalo di P.ta Genova, l'eco museo/info point; le start up per creativi; le residenze per giovani; delle attività che conferiscano vitalità ai piani terra del nuovo edificato; il parco lineare da P.ta Genova a S.Cristoforo; la connessione verde Solari/Powell/Segantini; la connessione ciclo-pedonale da nord a sud; dei varchi nel muro di cinta dello scalo;
- per lo scalo di P.ta Romana, un polo culturale e/o finanziario; l'hub per il Parco Agricolo Sud Milano; la connessione attraverso un reticolo idrico; la realizzazione di un corridoio ecologico; la realizzazione di una connessione ciclo-pedonale da nord a sud;
- per lo scalo Rogoredo, la trasformazione in una sorta di porta al Parco Agricolo Sud Milano, con un percorso ciclabile che dallo scalo conduca all'area del parco; la connessione TPL tra P.ta Romana e Rogoredo;
- per lo scalo Lambrate, i servizi allo sport; spazi per nuove imprese operanti nel settore del design; la residenza temporanea per studenti; l'uso temporaneo

per promozione bici e agricoltura di prossimità - la connessione ecologica tra Lambrate, il Parco dell'Acqua, il Parco Forlanini ed il Parco Lambro – la realizzazione di una relazione veicolare est-ovest con interscambio su gomma/TPL;

- *per lo scalo Greco*, la biblioteca di quartiere; la residenza temporanea per studenti; la creazione di una relazione ciclo-pedonale e veicolare est-ovest;
- *per lo scalo Farini*, la “cittadella del lavoro, dell’artigianato e della ricerca”, la “cittadella dello sport”; le residenze temporanee per turisti; la connessione ecologica tra P.ta Garibaldi e Bovisa; il potenziamento di servizi per la musica a Villa Simonett; un accesso privilegiato alle fermate della metro Lancetti/Cenisio; la creazione di una relazione ciclo-pedonale da est a ovest e da nord a sud e di una veicolare da est a ovest.

Oltre a questioni specifiche, sono emerse con forza anche temi nuovi di scala generale: il miglioramento della qualità dell’aria attraverso il potenziamento delle alberature, l’innescò di opportunità lavorative collegate all’insediamento di nuove imprese innovative collegate ai settori delle produzioni ecologiche e l’individuazione di opportunità derivanti da processi socio-economici internazionali, sono questioni cruciali che tuttavia affidano alla trasformazione degli scali un ruolo taumaturgico, dimostrando così la sensibile consapevolezza del-

la partita fondamentale che con essa si avvierebbe.