



# STAR

Studio d'Area  
Sud dello Scalo Romana e via Ripamonti

FEBBRAIO 2024



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA  
E STUDI URBANI



**MUNICIPIO 5**

**Comune di Milano, Municipio 5**



Consulenza scientifica  
**Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano**



In collaborazione con  
**Comune di Milano, Assessorato Rigenerazione Urbana**



Con il contributo di  
**Fastweb**  
**Fondazione Prada**  
**Hines**

## INDICE

### 1. FINALITÀ, CONTESTO, PROCESSO

- 1.1 Intenti e obiettivi
- 1.2 Le finalità e i limiti dello studio
- 1.3 A sud dello scalo di Porta Romana: ritratto
- 1.4 Il processo e gli attori coinvolti

### 2. SPAZI, LUOGHI, ABITANTI

- 2.1 Un contesto in mutamento
- 2.2 Popolazioni e società in transizione

### 3. TEMI: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ

- 3.1 Tra recinti e barriere: una nuova permeabilità
- 3.2 Infrastrutture e mobilità: oltre la congestione
- 3.4 I servizi e lo spazio pubblico: una nuova rete per i luoghi del cuore e i centri di vita
- 3.5 Sistemi verdi discontinui: la natura entra in città

### 4. UNA PRIMA IMMAGINE STRATEGICA

- 4.1 Uno schema di strategia spaziale
- 4.2 Piani e progetti in cerca di coordinamento

### 5. INCERTEZZE DI PROCESSO

### 6. LINEE GUIDA ED ESPLORAZIONI PROGETTUALI

- 6.1 Selezione degli ambiti
- 6.2 Schema di assetto strategico e approfondimenti progettuali

### 7. COME USARE LO STUDIO D'AREA

#### ALLEGATI: SINTESI DEL LAVORO DEL WORKSHOP

- Tavolo 1: *Qualità urbana, servizi pubblici, spazi collettivi*
- Tavolo 2: *Mobilità sostenibile e connessioni*
- Tavolo 3: *Il sistema del verde e il rapporto con il Parco Sud*

#### Gruppo di lavoro:

**DAStU:** Laura Montedoro e Gabriele Pasqui con Riccardo Masiero  
Con la collaborazione di Nicolò Chierichetti, Teresa Di Muccio

#### Municipio 5:

Mattia Cugini, Assessore all'Urbanistica  
Gaia Molho, Coordinatrice Commissione Urbanistica

Con la collaborazione di

Matteo Motti, Assessorato Rigenerazione Urbana,  
Comune di Milano



**FINALITÀ, CONTESTO, PROCESSO**

## 1.1 INTENTI E OBIETTIVI

L'obiettivo di questo Studio d'area è offrire un quadro delle criticità e delle opportunità di rigenerazione urbana e ambientale in un ampio quadrante urbano collocato a sud della circonvallazione esterna e dello Scalo di Porta Romana, collocato nel territorio di pertinenza del Municipio 5.

Si tratta di un **contesto in forte trasformazione**, nel quale - nel corso degli ultimi anni - sono stati avviati sia grandi progetti di riuso di ambiti produttivi dismessi o sottoutilizzati, sia un più generale processo di rigenerazione urbana diffusa, che investe ambiti urbanizzati e zone di grande valore paesaggistico e ambientale.

In questo contesto, il Municipio 5 ha deciso di promuovere uno **Studio d'area**, in analogia con quanto già fatto dal Comune di Milano con i due studi relativi all'ambito di San Siro e a quello del sistema Nord-Est di Adriano, Crescenzago e Rubattino<sup>1</sup>, allo scopo di costruire **un quadro di riferimento unitario per il governo della trasformazione intensiva e diffusa**.

Il Municipio 5 ha dunque sottoscritto un Accordo di collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DAStU) del Politecnico di Milano, al fine di garantire un supporto scientifico alla redazione dello Studio d'area ed ha avviato una stretta interlocuzione con alcuni attori e operatori impegnati nell'ambito dello studio (Fondazione Prada, Fastweb e Hines), che stanno sostenendo l'iniziativa attraverso tre contratti di sponsorizzazione sottoscritti con il DAStU.

Se dal punto di vista degli obiettivi e dei contenuti lo Studio d'area promosso dal Municipio 5 e realizzato dal gruppo di lavoro del DAStU presenta molte analogie con quelli realizzati dall'Assessorato alla Rigenerazione urbana del Comune di Milano, lo studio che assume la denominazione StAR - Studio d'area. Sud dello Scalo Romana e via Ripamonti - presenta un tratto di originalità, in quanto è promosso e governato dal Municipio, anche se sviluppato in stretta collaborazione con l'Assessorato alla Rigenerazione e più in generale con l'Amministrazione comunale di Milano.

Il mandato affidato dal Municipio 5 al DAStU, secondo quanto previsto nell'Accordo di collaborazione sottoscritto dai due enti, è dunque quello di realizzare una **"Analisi del territorio, riconoscimento e ricostruzione del sistema degli attori rilevanti, realizzazione di un percorso partecipativo, con il coinvolgimento di attori locali attivi sul territorio"**, al fine di consolidare la capacità di governo dei processi di trasformazione da parte del Municipio 5 e di **massimizzare i benefici pubblici dei processi in corso**.

Nell'ambito di questo mandato generale sono state identificate una serie di attività analitiche e progettuali, che sono state avviate nel febbraio del 2023 e che si sono concluse nel dicembre 2023.

<sup>1</sup> I due studi d'area già realizzati dal Comune di Milano, Assessorato e direzione Rigenerazione Urbana del Comune di Milano, PIM e AMAT, intitolati rispettivamente "Studio d'Area San Siro - Mosaico San Siro, tra i parchi dell'Ovest e la città densa" e "Studio d'area - Sistema Nord-Est - Trame urbane e paesaggi tra quartieri e metropoli" sono scaricabili dal sito <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/rigenerazione-urbana-e-urbanistica/studi-di-area>.

### Le attività previste dall'Accordo di collaborazione

Le attività previste dall'Accordo di collaborazione erano le seguenti:

1. **L'analisi del territorio** municipale attraverso l'indagine di diversi *layer* (ambientali, infrastrutturali, insediativi, relativi al sistema dei servizi) e degli strumenti di pianificazione vigenti (PGT, PUMS, Piano quartieri, Piano triennale delle opere pubbliche, previsioni di azioni del PNRR, ...), ma anche dei singoli progetti rilevanti, anche col fine di **mettere a sistema e di portare a sintesi conoscenze disperse in diversi studi e documenti**;

2. La **mappatura dei fenomeni rilevanti** e il riconoscimento delle loro possibili connessioni e interferenze, al fine di costruire una strategia relazionale tra: **ambiente, infrastrutture e servizi; spazi aperti e dispositivi di mobilità sostenibile; grandi trasformazioni unitarie e processi di rigenerazione puntuale e diffusa**;

3. Il riconoscimento del **sistema degli attori rilevanti** e la **condivisione dell'impianto strategico**;

4. L'elaborazione di un documento agile di **strategia spazializzata**, che prende le mosse dalla lettura delle trasformazioni diffuse e intensive, provando a disegnarne le connessioni possibili con i sistemi dei servizi, della mobilità e degli spazi aperti e che possa essere utilizzato come **dispositivo di orientamento, di guida e di interazione con la rete degli attori locali e sovralocali**;

5. La realizzazione di un **percorso partecipativo**, con il coinvolgimento degli attori locali - i cittadini, le associazioni, i comitati, i soggetti imprenditoriali attivi sul territorio - per generare una domanda di progetto che possa, nel breve-medio termine essere soddisfatta da interventi trasformativi temporanei e, nel medio-lungo termine tradursi in una serie di interventi urbanistici, infrastrutturali e paesaggistici, all'interno di **un disegno unitario di trasformazione nel quadrante di riferimento**;

6. **L'organizzazione di workshop** aperti ai soggetti attivi e alla cittadinanza dell'area dello studio per favorire la progettazione partecipata.

## 1.2 LE FINALITÀ E I LIMITI DELLO STUDIO

Le finalità dello Studio d'area sono molteplici.

In primo luogo, offrire al Municipio 5 e all'Amministrazione comunale **un quadro conoscitivo unitario e aggiornato** dei processi territoriali e socio-economici in atto nel contesto oggetto dello Studio d'area, con particolare attenzione alle dinamiche conseguenti alle grandi e piccole trasformazioni in corso e alle progettualità *in itinere*.

In secondo luogo, identificare problemi e opportunità connessi alle trasformazioni in atto, identificando i principali nodi critici con riferimento all'assetto insediativo, al sistema della mobilità e delle infrastrutture, all'offerta di servizi e al rafforzamento della trama ambientale, al fine di delineare **un'agenda delle priorità** che il Municipio e gli attori locali e non locali possano essere chiamati a condividere.

In terzo luogo, proporre **un quadro strategico degli interventi ritenuti prioritari** atti a garantire un coordinamento efficace e i massimi benefici pubblici possibili dalle diverse trasformazioni in atto, delineando anche un elenco di possibili operazioni nel breve, medio e lungo periodo.

In quarto luogo, proporre all'attenzione dell'Amministrazione comunale problemi e soluzioni nel quadro dell'attuale fase di revisione del Piano di Governo del Territorio (PGT), con l'obiettivo di **promuovere la qualità urbana e la rigenerazione ecologica del contesto** di riferimento, anche in relazione agli obiettivi più generali di riequilibrio territoriale e ambientale perseguiti dal Comune nella revisione del PGT.

In quinto luogo, proporre **linee guida e indirizzi per la trasformazione**, anche attraverso **esplorazioni progettuali** in alcuni luoghi cruciali identificati nel processo di redazione dello Studio d'area.

Infine, **favorire la condivisione e la partecipazione del maggior numero possibile di attori**, locali e non locali, al processo di redazione dello Studio d'area, coinvolgendo abitanti e utilizzatori dell'area, ma anche imprese, attori associativi e soggetti di rappresentanza, al fine di arricchire il quadro conoscitivo e di identificare con chiarezza le priorità.

È inoltre importante sottolineare i limiti dello Studio d'Area. In analogia con gli studi già prodotti dal Comune di Milano, **questo documento non ha un valore prescrittivo**, e ovviamente nemmeno conformativo degli usi dei suoli, anche se in prospettiva, nel quadro della revisione del PGT in corso, potrebbe diventare la base per costruire, nel quadro della pianificazione urbanistica comunale un dispositivo di regolazione più cogente.

In secondo luogo, lo Studio d'Area **non contiene progetti compiuti, ma esplorazioni meta-progettuali utili a riconoscere potenzialità e criticità e a indicare possibili orientamenti per l'azione pubblica**. La strategia spaziale e gli approfondimenti proposti nel successivo capitolo 6 sono dunque da intendere come strumenti per l'elaborazione di orientamenti e di linee guida fondate sulla conoscenza degli spazi e dei luoghi, esplorati attraverso specifiche ipotesi progettuali atte a delineare possibilità di azione, con particolare enfasi sugli spazi aperti e di relazione.

In terzo luogo, **lo Studio d'area non affronta direttamente alcuni nodi strategici fondamentali per l'assetto spaziale del contesto, che sono al di fuori del perimetro definito da questo strumento di lavoro**. Tra questi vi è certamente un insieme di scelte strutturali sulla mobilità e sui servizi di trasporto pubblico su ferro, a partire dalle scelte relative al tracciato della futura linea di metropolitana 6, attualmente in fase di studio e alle decisioni sulla rivalutazione delle regole sul traffico viabilistico relative a via Ripamonti. I temi della mobilità sono affrontati nello Studio d'Area avendo ben presente questi problemi di assetto, per i quali tuttavia non sono fornite ipotesi di soluzione specifiche, che avrebbero bisogno anche di altri approfondimenti tecnici.

In quarto luogo, la prospettiva assunta dallo Studio d'Area è quella **del disegno urbano e della progettazione urbanistica, con particolare attenzione alla qualità dello spazio aperto e alle dotazioni e prestazioni spaziali**. I problemi dell'area sono osservati dunque da questa angolatura, ben sapendo che i temi dell'assetto spaziale interferiscono con processi economici e sociali e con azioni e politiche che tuttavia non sono state direttamente considerate nello Studio d'Area.

Infine, questo studio **non tratta in modo esplicito il rapporto con il processo di revisione del PGT in atto**, anche se crediamo che esso possa svolgere un ruolo rilevante nella definizione delle strategie e delle scelte che il Comune deciderà di assumere su questa porzione di territorio del Municipio 5.



### ***Cosa si propone di fare lo studio d'area StAR***

Riconoscere i **nodi critici e le potenzialità** dell'evoluzione dell'area in cui sono in corso significativi fenomeni di rigenerazione diffusa e intensiva, **accrescendo i benefici pubblici** delle trasformazioni in corso

Delineare un **possibile equilibrio e fertili interferenze** tra rigenerazione diffusa e intensiva e un miglioramento della qualità ambientale e della vita per abitanti e *city users*

Sviluppare un **disegno più efficace dei servizi e degli spazi pubblici** nella prospettiva della città di prossimità

Promuovere l'**integrazione della natura in città**, consolidando le relazioni verdi e la connessione con il Parco Agricolo Sud Milano

Favorire la **mobilità sostenibile e dolce**, limitare il traffico e la congestione, promuovere l'accessibilità e la sicurezza stradale

Promozione della "**città di prossimità**", valorizzando le connessioni tra servizi, luoghi di lavoro e residenze, facilitando la mobilità dolce e rendendo il quartiere più accessibile e vivibile

## 1.3 A SUD DELLO SCALO DI PORTA ROMANA: RITRATTO

I confini che sono considerati nello Studio d'area delimitano un ambito che è interamente compreso nel territorio del Municipio 5, ma che a est è strettamente interrelato alle dinamiche dell'asse sud-est di corso Lodi, appartenente amministrativamente al Municipio 4.

Come evidenziato dalla foto aerea della pagina successiva, i confini dell'ambito considerato dalla Studio d'area sono i seguenti:

- + a nord: l'asse di viale Toscana e viale Isonzo, parallelo alla linea ferroviaria, che costituisce il limite meridionale della *Circle Line*, dall'incrocio con via Bazzi a piazzale Lodi;
- + a est: il confine del Municipio 5, lungo le vie Don Bosco e Bessarione fino a via San Dionigi;
- + a sud: il confine del Comune di Milano, che attraversa il Parco della Vettabbia nell'ambito del Parco Agricolo Sud Milano (PASM) fino allo snodo tra via Ripamonti e l'inizio della bretella di via Virgilio Ferrari;
- + a ovest: la bretella di via Ferrari fino a via Antonini e poi a via Bazzi.

La scelta di questi confini, concordata con il Municipio 5, è stata dettata dalla necessità da una parte di considerare il quadrante a sud dello Scalo Romana, con le sue specificità e con le sue dinamiche, dall'altra di assumere l'asse critico di via Ripamonti, considerandone entrambi i fronti, verso est e verso ovest, nella connessione complessa ma potenzialmente fertile tra l'assetto insediativo che si appoggia su Ripamonti e il sistema ambientale del Parco Agricolo Sud Milano.

Il presente Studio d'area intercetta ovviamente anche temi di pianificazione e di progetto che riguardano altre porzioni del Municipio 5, oltre che una sezione del Municipio 4.

Vi sono inoltre temi e problemi di carattere infrastrutturale e ambientale che possono essere osservati solo a una scala urbana e metropolitana, ben al di là dei confini dell'area oggetto di studio. Tra questi, l'assetto delle infrastrutture viabilistiche, della *Circle Line* e della prevista nuova linea metropolitana M6.

Se dal punto di vista amministrativo tutta l'area considerata ricade nel territorio del Municipio 5, essa comprende per intero il Nucleo di Interesse Locale (NIL) 36 (Scalo Romana) e parzialmente i NIL 37 (Morivione) e 38 (Vigentino – Quartiere Fatima). La parte non edificata a sud dell'ambito di studio è compresa poi nel NIL 85 (Parco delle Abbazie).

### Un ritratto: tra urbs e civitas

L'ambito oggetto di interesse si presenta come un settore urbano frammentato, caratterizzato da forme e modelli insediativi, funzioni e attività, storie e caratteri piuttosto differenziati. Tuttavia, esso presenta almeno tre tratti condivisi e ben riconoscibili.

In primo luogo, si tratta di una sezione di città che si affaccia sul "grande mare" delle aree libere del parco Agricolo Sud Milano. Il **cuneo del parco**, tra l'asse del Vigentino e quello di corso Lodi, costituisce uno dei più rilevanti ambiti di penetrazione delle aree agricole attive del Sud Milano nella città più densa. Il territorio dello Studio d'area si colloca dunque **tra la città e la campagna urbanizzata**, in un contesto molto ricco sia dal punto di vista della produzione agricola, sia sotto il profilo ecologico e della produzione di servizi ecosistemici. Questi caratteri ambientali sono ulteriormente rafforzati dalla presenza della roggia della **Vettabbia**, fondamentale canale agricolo che si forma nel sottosuolo di Milano, in pieno centro, e che un tempo attraversava interamente in superficie da nord-ovest a sud questa zona della città. Il canale della Vettabbia oggi è il larga parte invisibile perché tombinato, ma definisce un fondamentale asset ambientale e funzionale per questa parte di città.

Il secondo tratto è che questa parte di città - che fino all'inizio del XX secolo era largamente agricola e caratterizzata da un importante sistema cascinale, con l'eccezione dei radi insediamenti lineari lungo l'asse di penetrazione urbana di via Ripamonti -, dopo la costruzione dello scalo di Porta Romana lungo la cintura sud della linea ferroviaria, diventa **una componente importante della Milano produttiva**. Come scrive Vito Redaelli: «A nord dello scalo si attesterà la città dei *boulevard* alberati del piano urbanistico generale della città (il cosiddetto Piano Beruto, del 1884-1889), quella che ancora oggi caratterizza la qualità di quei luoghi. A sud resterà il paesaggio agricolo con qualche prima funzione a servizio della città e, nei decenni successivi del Novecento, il quartiere inizierà un processo di graduale sostituzione del paesaggio agricolo con attività produttive e industriali che sfruttavano la prossimità allo scalo, e dunque l'accessibilità ferroviaria, che era fattore strategico dal punto di vista localizzativo»<sup>1</sup>. Questi **caratteri industriali** influenzano anche la forma urbana: **la trama e la dimensione degli isolati, la sezione delle strade e dei marciapiedi, la sostanziale assenza di piazze e spazi pubblici**, soprattutto nel settore urbano immediatamente a sud dello scalo, caratterizzano ancor oggi un paesaggio urbano nel quale è fortemente presente questa **storia industriale**.

Il terzo elemento è invece connesso ai processi di sviluppo della città nella seconda metà del XX secolo, che si caratterizza per una **natura frammentaria**, per addizione ed estensione lungo la via Ripamonti, per progressiva sostituzione a sud dello scalo Romana, e in seguito per trasformazione di aree dismesse o sottoutilizzate a partire già dagli anni '80 del XX secolo. Il carattere frammentato e disordinato della città all'esterno della cintura della circonvallazione e della ferrovia, che caratterizza spesso la trama della Milano oltre gli ambiti disegnati dal piano Beruto, è in questo contesto ulteriormente accentuata dalla presenza significativa di **infrastrutture di antica formazione (corso Lodi, via Ripamonti)** e più recenti (la bretella di via Ferrari), che determinano **barriere spesso invalicabili e confini materiali e simbolici** tra le diverse parti del territorio.

<sup>1</sup> V. Redaelli, "Un quartiere in cerca di città", in S. Aleni, *A sud dello Scalo Romana, Quattro Edizioni, Milano 2017*, p. 15.





I tre caratteri identificati ci consegnano dunque il ritratto di un contesto con **enormi potenzialità dal punto di vista ambientale**, ma caratterizzato da uno **sviluppo irregolare**, frammentato nel tempo e nello spazio, esito di scelte urbanistiche non pianificate in modo coordinato.

Nel corso degli ultimi quarant'anni, a partire dalla crisi del modello di sviluppo manifatturiero, l'area si è caratterizzata per un **processo di progressivo abbandono** di storici insediamenti produttivi e di grandi servizi urbani, ma anche dall'attivazione di progetti di sostituzione diffusa e di trasformazione intensiva, che ha caratterizzato prima l'ambito a ovest dell'ex OM, lungo via Bazzi, e in seguito il quadrante a sud dello Scalo Romana e lo scalo stesso.

Come mostrato in modo molto documentato nel libro curato da Stefania Aleni *A sud dello scalo Romana*, una parte importante del contesto oggetto di questo Studio d'area ha ospitato nel corso del XX secolo - e in parte ospita ancora - imprese manifatturiere, grandi servizi urbani (dalla stazione gasometrica di via Orobica allo scalo ferroviario, dalla stazione energetica di via Ortles fino all'ex Panificio Automatico Continuo che oggi ospita le cucine di Milano Ristorazione), compagnie nel settore della ricerca farmaceutica e del settore editoriale. Si tratta di un **patrimonio straordinario**, per alcune parti **sottoutilizzato** e meritevole di **attenzione storica e di salvaguardia dell'identità**.

Vecchio e nuovo, progetti scintillanti e ambiti abbandonati, nuove popolazioni di lavoratori e di turisti accanto a una popolazione residente che invecchia e che viene sostituita in parte dall'arrivo di giovani stranieri: in questo contesto, anche dal punto di vista economico e sociale l'ambito dello studio d'area appare in trasformazione. Se l'area a sud dello Scalo Romana si candida per giocare un ruolo di **nuovo ambito attrattivo a scala urbana e metropolitana**, anche a valle della trasformazione prevista per lo scalo ferroviario e al completamento di Symbiosis, lungo le vie Ripamonti e Antonini la funzione residenziale svolge un ruolo essenziale nella costruzione città, domandando qualità urbana, servizi adeguati, una riduzione della pressione del traffico veicolare e dell'inquinamento.

D'altra parte, natura del tutto diversa hanno i ceti sociali che si sono localizzati nei grandi edifici del PRU Pompeo Leoni, più connesso all'area della Bocconi che non all'ambito di via Ripamonti. E ancora differenti sono i pur limitati interventi ERP collocati per esempio lungo via Antonini, in prossimità della Forza e Coraggio, e nell'ambito sud di via Ripamonti.

**Le popolazioni e le pratiche sociali che caratterizzano l'area sono dunque molto diverse**, anche dal punto di vista dell'offerta commerciale (spesso povera) e di servizi. Non è dunque semplice identificare oggi con chiarezza un'identità economica e sociale, in assenza di economie urbane dominanti e in un contesto demografico che presenta una potenziale contraddizione tra popolazioni "di passaggio", fortemente dinamiche, e popolazione insediata, tendenzialmente più tradizionali e meno forte dal punto di vista economico e sociale.

A livello sociale, il più grande rischio è dunque che l'ambito si frammenti ulteriormente, attraverso una progressiva divaricazione tra un'area dinamica, potenzialmente soggetta a processi di gentrificazione, e ambiti residenziali sempre più residuali, nei quali la qualità urbana lascia a desiderare.

In questo contesto, decisivo appare **il nodo delle connessioni ambientali**, tra gli ambiti verdi nella parte più urbanizzata e il grande parco agricolo a sud, e la costruzione di un **disegno degli spazi pubblici e dei servizi**, in una prospettiva capace di **redistribuire i benefici e i valori generati dalla grande trasformazione urbana** a tutto il territorio.

## 1.4 IL PROCESSO E GLI ATTORI

Il percorso di redazione dello Studio d'area StAR si basa su una molteplicità di attività di analisi e di interazione, alcune delle quali sono già state effettuate nel primo semestre del 2023, che vengono di seguito richiamate:

- + Attivazione di una Cabina di regia dello studio, guidata dall'Assessorato all'Urbanistica del Municipio 5, in stretta collaborazione con l'Assessorato alla Rigenerazione urbana del Comune di Milano e con il Consiglio del Municipio 5
- + Condivisione dei contenuti e degli obiettivi dello Studio d'area con alcuni *stakeholder* che hanno deciso di sostenere il progetto (Fondazione Prada, Hines, Fastweb) attraverso contratti di sponsorizzazione
- + Attivazione, attraverso la mediazione dell'Assessorato alla Rigenerazione urbana del Comune di Milano, con diversi settori del Comune e con AMAT, al fine di ricostruire il quadro delle progettualità e degli interventi previsti per il contesto di riferimento
- + Raccolta e analisi di informazioni e dati, contenuti in diversi strumenti di pianificazione e progetti già realizzati o in itinere, al fine di costruire una mappatura e una prima costruzione del quadro conoscitivo
- + Interazione strutturata con *stakeholders*, attori locali e cittadini attraverso due incontri pubblici: il Workshop del 13 giugno 2023 e il Workshop del 15 novembre 2023.

## LINEA DEL TEMPO





+ oltre **120** partecipanti, in rappresentanza di oltre **50** associazioni e altri attori locali, del Comune di Milano e del Municipio, delle imprese localizzate nell'area

+ **3** Tavoli di lavoro: Qualità Urbana, servizi pubblici, spazi collettivi; Mobilità sostenibile e connessioni; Il sistema del verde e il rapporto con il Parco Sud



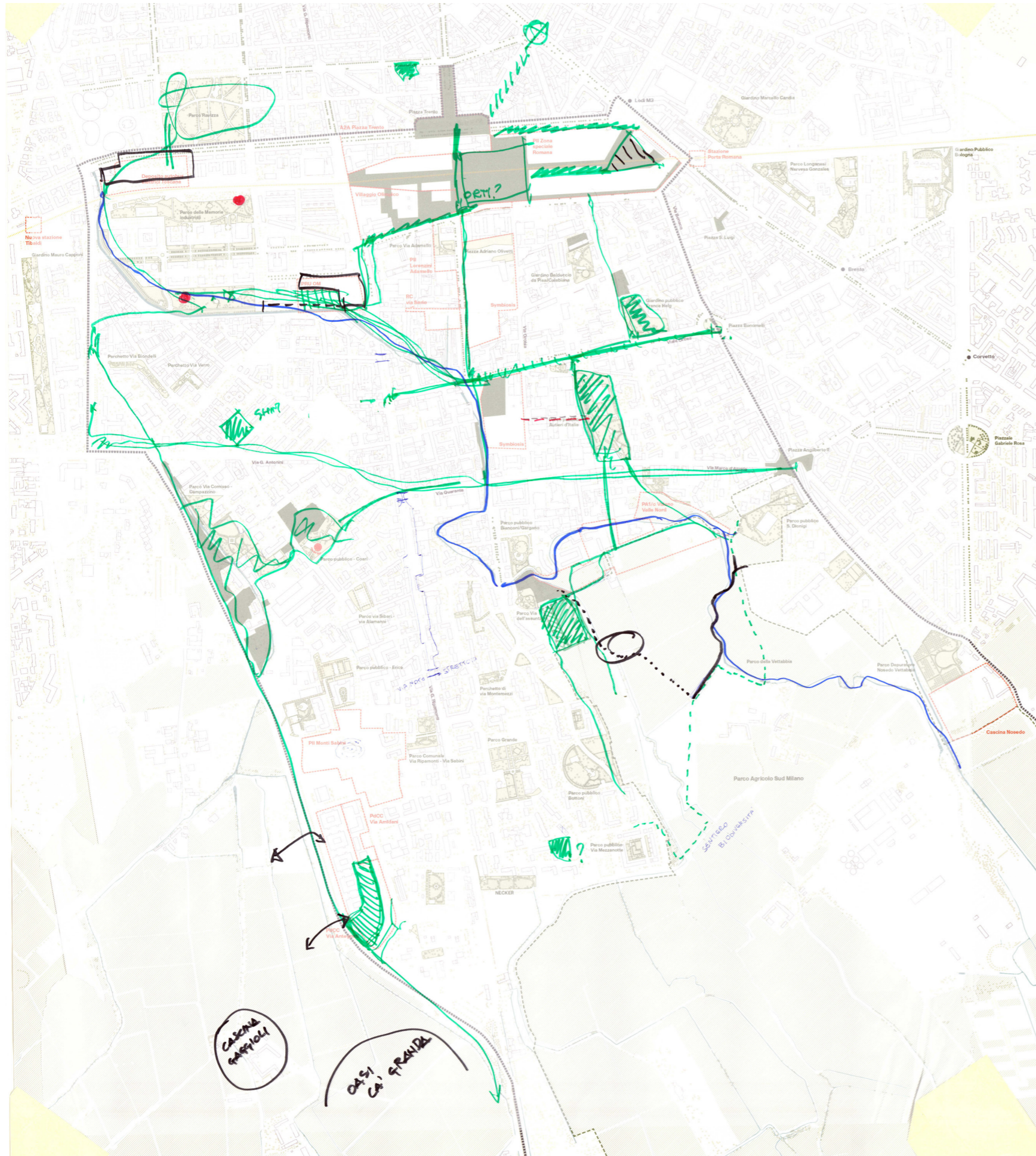
+ Le schede di sintesi dei lavori dei tavoli sono allegate a questo Rapporto







ESITI TAVOLO 3: IL SISTEMA DEL VERDE E IL RAPPORTO CON IL PARCO SUD



- Ferrovie
- ▨ Parco Agricolo Sud Milano / Area agricola
- ▨ Parchi e giardini urbani esistenti
- ▨ Area verde in previsione
- ⋯ Filare Alberato
- Roggia Vettabbia
- ▭ Area di Trasformazione Urbana

SMART LAB  
PRU OM?

POTENZIALITÀ  
PARCO ORTILE

ROGGIA  
VETTABBIA  
(spade)

SENTIERO  
BIO DIVERSITÀ

CASCINA  
GAGGIOLI  
↔  
Via Amadori

PERCORSI  
DEL CAMMINO

CONNI SCARATO  
VIA CHOPIN  
Spazio verde  
privato

VIA ADIGE  
ALBERATURA

ORTI /  
(candiva)  
-SCALO  
PORTA RM.  
-SNOLE

VIA RIPAMONTI  
DORO CAVALCATA  
enibile e le connessioni

AREE CANI

BONIFICA  
SCUOLA  
VIA ANTONINI

ROGGIA  
strategica per  
il verde  
VETTABBIA

ACCESSIBILITÀ  
PARCO SUD  
-  
TICINELLO  
OASI CA' GRANDE

FUNZIONI VERDE  
PROGETTO  
PEDIAGOGICO/  
EDUCATIVO

RECUPERARE  
SPONDA  
per piste ciclo-  
file

CENTRI DI  
AGGREGAZIONE  
PRESIDIO  
CHIOSCHI  
via Spadolini

FAUNA  
BIODIVERSITÀ

VIA FERRARI  
CICLO/PEDONALE  
N/S

VIA  
GHINI  
Case della  
Comunità





### *I passaggi successivi*

A partire da settembre sono state realizzate le seguenti attività:

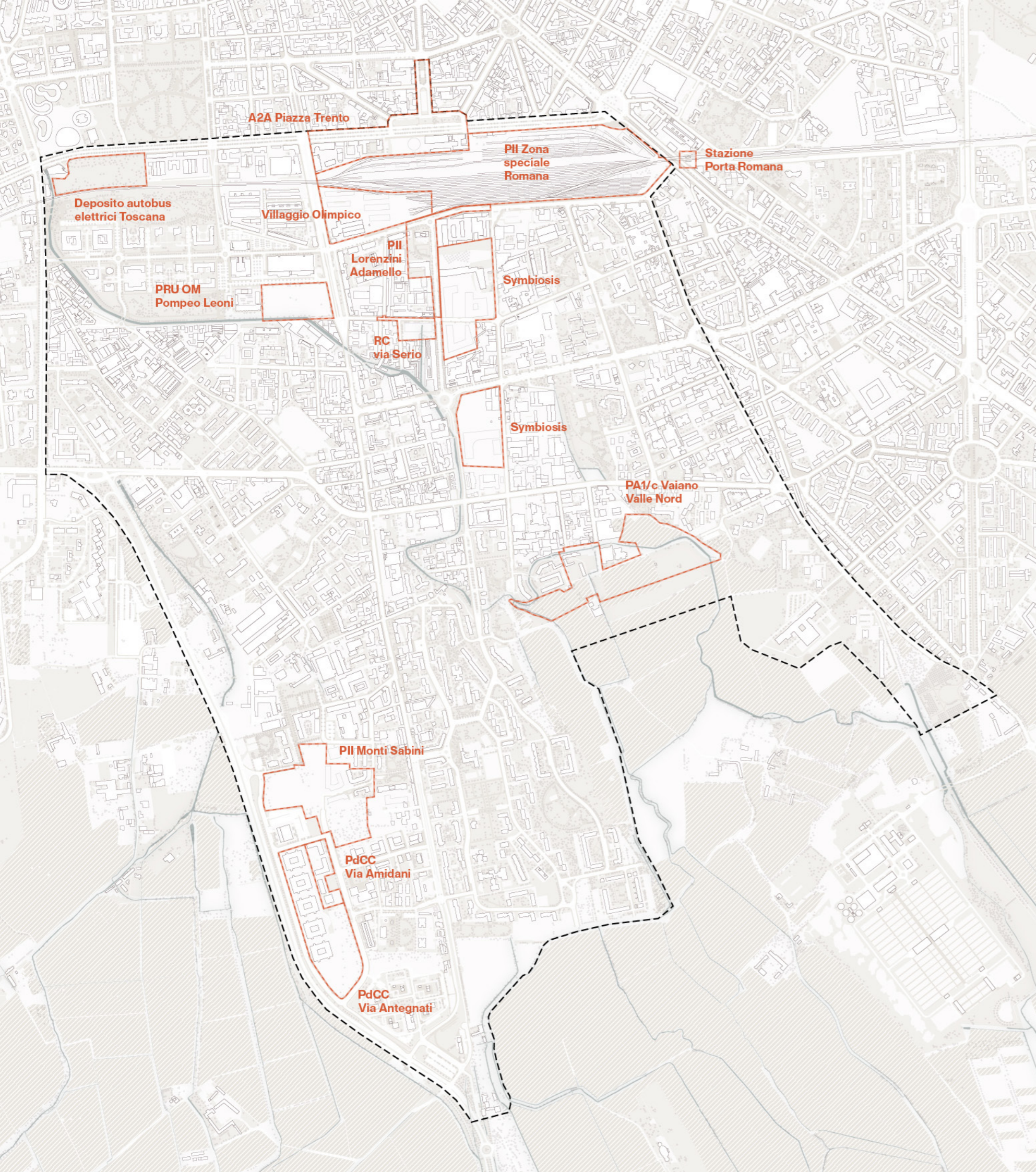
- Identificazione di ambiti e progetti pilota, a partire dai quali è stata delineata una agenda di lavoro strettamente intrecciata al percorso di revisione del PGT
- Secondo workshop progettuale, svoltosi il 15 novembre 2023 alla presenza dell'Assessore alla Rigenerazione Urbana del Comune di Milano, Giancarlo Tancredi, nel quale sono stati presentati a cittadine e cittadini, attori locali e stakeholder le ipotesi strategiche e le prime ipotesi di esplorazioni progettuali dello Studio d'area
- Definizione del documento finale dello Studio d'area, che contiene la strategia, l'agenda di priorità e alcune linee guida per il governo della rigenerazione







## 2.1 UN CONTESTO IN MUTAMENTO



L'area interessata dal presente studio rappresenta uno degli ambiti di mutamento urbanistico e socio-economico più dinamici nel contesto milanese. In questo quadrante, ancora più che in altri, le grandi trasformazioni legate a interventi di **trasformazione urbana intensiva** si accompagnano a processi, spesso spontanei, di **rigenerazione urbana diffusa**, esito di una convergenza frammentata, incrementale, pulviscolare di azioni anche individuali di singoli operatori, di singole famiglie, di singoli imprenditori.

L'ambito dello Studio d'area StAR rappresenta un caso esemplare di interazione possibile tra grandi trasformazioni urbane e processi di rigenerazione urbana diffusa, nel contesto di una fortissima presenza di aree a valenza ecologica legate alla vera e propria "incursione" dei cunei verdi del Parco Agricolo Sud Milano nel territorio.

L'esistenza di questo straordinario patrimonio ecologico, che è in grado non solo di migliorare la qualità ambientale dell'intera città, ma anche di produrre significativi servizi ecosistemici, offre l'opportunità di una strategia spaziale fortemente centrata su questa "armatura verde".

D'altra parte, l'area costituisce anche un ambito di sperimentazione di importanti processi di **innovazione**, anche dal punto di vista della localizzazione di nuove attività economiche, e insieme il luogo nel quale convivono situazioni insediative di elevata qualità e aree marginali, che necessitano di una forte opera di riqualificazione e rigenerazione.

Ancora, dal punto di vista sociale e residenziale, si tratta di un contesto misto e frammentato, in cui persistono ambiti caratterizzati da forti fragilità sociali e abitative. Pur in presenza di un sistema dei servizi pubblici nel complesso efficiente, spesso il problema è quello della **manutenzione** di questa "città pubblica", che talora è soggetta a fenomeni di degrado.

Infine, dal punto di vista infrastrutturale e di costruzione di una rete efficace di mobilità pubblica, molto resta da fare per assicurare **standard elevati di accessibilità e connessioni efficaci** tra le aste di forza radiali che caratterizzano un territorio costruito intorno alle infrastrutture di penetrazione da sud nella città (corso Lodi, via Ripamonti, via Ferrari).

### **Le trasformazioni: intensive e diffuse**

Una osservazione anche superficiale dell'Atlante della rigenerazione urbana che il Comune di Milano ha messo a disposizione online evidenzia nell'area di StAR un mosaico di grandi e piccole trasformazioni, molte delle quali ancora in corso di completamento<sup>1</sup>.

L'analisi puntuale delle previsioni e del sistema delle regole del PGT vigente (si veda per la Tavola D01 \_ Progetti di Piano), emerge innanzitutto la natura frammentata degli ambiti di rigenerazione, ma anche la forte presenza di un sistema degli spazi aperti e del verde che definisce una vera e propria "figura ambientale" potenziale, che va non solo salvaguardata, ma anche valorizzata e resa ben riconoscibile.

L'analisi del PGT, con riferimento al Piano delle Regole (per esempio, si veda la Tavola R02\_Indicazioni Urbanistiche e nelle Norme del Piano delle Regole), permette inoltre di riconoscere possibilità e limiti delle operazioni di rigenerazione nei diversi ambiti riconosciuti dal PGT, con particolare riferimento agli Ambiti di rigenerazione ambientale (Art. 15.3 NA PdR) e ai Piani attuativi obbligatori (Art. 26 NA PdR).

Non dobbiamo poi dimenticare che alcune delle trasformazioni più rilevanti (e innanzitutto la rigenerazione dello Scalo ferroviario di Porta Romana) sono regolati da Accordi di Programma, oltre che connessi alla progettualità dei giochi olimpici.

Il primo tema che deve essere assunto e trattato è dunque quello del **disegno unitario delle grandi trasformazioni e dei processi di rigenerazione diffusa e frammentata**. A nord, lungo l'asse della ferrovia, oltre alle trasformazioni in fase di avvio dello Scalo di Porta Romana è importante ricordare il nuovo studentato gestito da COIMA lungo via Ripamonti, che ospita alcune centinaia di studenti a partire dal novembre del 2023, e la realizzazione, in corso, della Torre Faro, il nuovo grattacielo di 144 metri d'altezza destinato ad accogliere 1.500 lavoratori come nuovo quartier generale di Milano dell'azienda energetica A2A, progettata dagli architetti Antonio Citterio e Patricia Viel. Gli oneri di urbanizzazione saranno utilizzati per una riqualificazione che riguarderà l'intera area circostante, da via Piacenza scendendo lungo via Crema sino a tutta piazza Trento.

Per quanto attiene alla riqualificazione dello scalo, a valle del concorso internazionale per la redazione del masterplan, avviato nel 2020 e gestito dalla cordata costituita da COIMA, Covivio e Prada Holding, l'assetto planivolumetrico e dello spazio pubblico si basa su alcuni elementi di connessione: un parco centrale, a scavalco della linea ferroviaria che verrà parzialmente interrato nel tratto mediano dell'area, zone di rispetto rispetto della ferrovia che danno corpo all'obiettivo della rete ecologica prevista dal PGT e dall'Accordo di Programma degli Scali, un manufatto sopraelevato con destinazione pedonale e a verde corrispondente alla linea ferroviaria, un sistema di spazi a piazza, connessioni pedonali e ciclabili trasversali, edifici di interesse testimoniale da recuperare a servizi e due spazi destinati a nuovi servizi pubblici che qualificheranno il nuovo tessuto urbano.

<sup>2</sup> Si rinvia alla pagina dell'Atlante <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/rigenerazione-urbana-e-urbanistica/atlante>.

Intorno al Parco Centrale e alla fascia ecologica si articola - in quattro quadranti - il progetto dei lotti di edificazione. A sud ovest avrà sede il Villaggio Olimpico, per il quale si prevede la rifunzionalizzazione a residenza universitaria con servizi di interesse generale da convenzionare e spazi pubblici asserviti. A nord-ovest, nell'area posta tra la linea ferroviaria e l'edificazione presente su viale Isonzo e piazza Trento, il progetto è chiamato a rapportarsi con l'intervento previsto del nuovo Headquarter di A2A in piazza Trento; a nord-est si collocherà da un nuovo distretto a uffici e a residenza che ridefinirà il fronte lungo viale Isonzo e p.le Lodi, in corrispondenza dell'interscambio fra stazione della linea Metropolitana e della nuova stazione ferroviaria di Milano Porta Romana posta ad est di corso Lodi; a sud-est il masterplan definisce il nuovo bordo edificato in rapporto al quartiere esistente a sud dello scalo, comprende un ampliamento delle strutture della Fondazione Prada.

A ovest dello scalo, assumono inoltre un grande rilievo le realizzazioni del nuovo deposito dei bus elettrici di ATM in via Toscana, parzialmente interrato e parzialmente aperto alla cittadinanza con spazi verdi e servizi e, più a sud, lungo via Ripamonti, l'intervento, a completamento del vecchio PRU Pompeo Leoni, dell'intervento denominato Ripamonti 88 City Smart Lab.

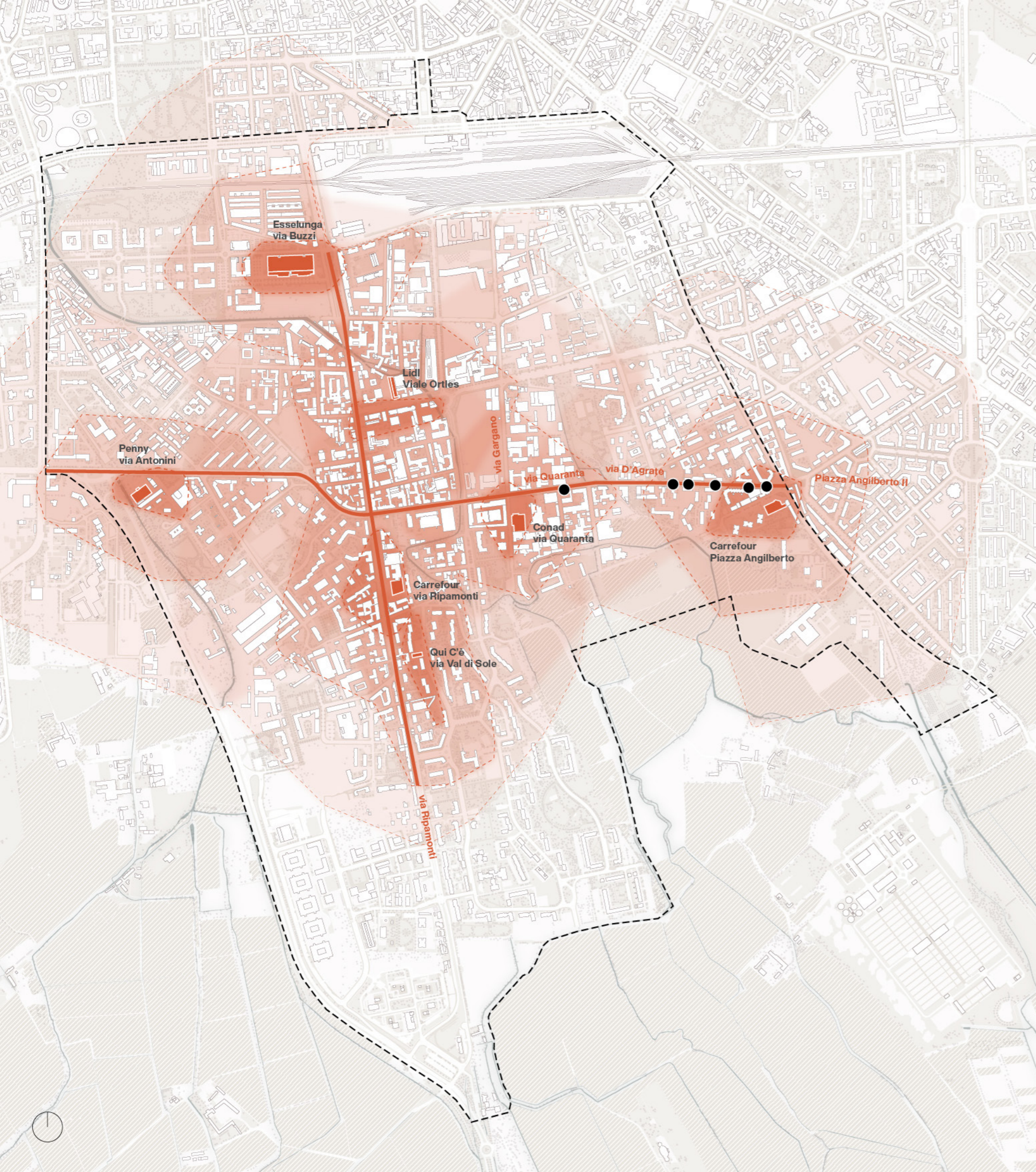
L'area a sud dello scalo, tra via Lorenzini- via Brembo e via Quaranta, via Marco D'Agrate, presenta una notevolissima densità di progetti e ambiti di trasformazione e rigenerazione. Il più rilevante di questi, in fase di completamento, è l'ambito Symbiosis, sviluppato dal gruppo Covivio, che si estende per 125.000 mq sulla base di un masterplan a firma dello studio Antonio Citterio-Patricia Viel. Symbiosis è destinato a mutare radicalmente identità, caratteri morfo-tipologici, paesaggio e accessibilità di un'area che è stata a lungo a vocazione produttiva e di servizio urbano, e che ospita o ospiterà attività di servizio e di carattere culturale e di formazione, con l'insediamento di grandi imprese quali, oltre a Fondazione Prada, Fastweb, SNAM, Monclaire, Boehringer Ingelheim, Mars Group, LVMH Italia, ICS Campus e altri.

In prossimità dell'area Symbiosis sono in atto o già conclusi altri progetti di rigenerazione rilevanti: il progetto Serio, attivato nell'ambito del programma Reinventing Cities, il Programma Integrato di Intervento Lorenzini-Adamello, l'ambito di rigenerazione urbana di via Orobica, 3.

Di grande rilevanza, e con tratti estremamente delicati, è anche il Piano Attuativo obbligatorio "PA1\c Vaiano Valle Nord", che si estende per circa 8 ettari, su terreni liberi, tra le vie Quaranta e Marco d'Agrate ed è attualmente attraversato e servito dalla viabilità pubblica di via dell'Assunta. Il piano attuativo rappresenta una barriera rilevante tra l'area a sud dello scalo e il Parco della Vettabbia, ponendo problemi notevoli alla continuità del sistema del verde.

Di grande rilievo, nell'ambito compreso tra via Ripamonti e via Ferrari, il PII Monti Sabini, di circa 80 mila mq su aree inedificate e i due interventi, prevalentemente residenziali, di Via Antegnani e di via Amidani.

Queste trasformazioni, ed altre di dimensioni più limitate, disegnano un quadro di forte dinamicità, **in assenza di un disegno urbano unitario**, anche per comparti. Le trasformazioni in atto muteranno in pochi anni non solo il profilo urbanistico, ma anche le caratteristiche economiche e sociali dell'area, con forti rischi di aumento generalizzato dei valori immobiliari e di gentrificazione. Inoltre, i processi di rigenerazione in corso costituiscono un veicolo per l'accesso di nuove popolazioni urbane (lavoratori, studenti, turisti) con inediti problemi di mobilità, di accessibilità e di possibilità di usufruire di servizi urbani.



### Il Bando “Negozio e botteghe in zona Angilberto”

Uno dei temi più rilevanti per la lettura dei processi in atto nel contesto a sud dello Scalo di Porta Romana è quello della polarizzazione tra una offerta commerciale di eccellenza, più moderna e rivolta a una clientela più abbiente, nell'ambito a nord, e più prossimo allo scalo, e l'impovertimento ulteriore della vitalità commerciale nella zona più a sud e più prossima al quartiere Corvetto, lungo l'asse di via Marco d'Agrate e di via Quaranta.

In questo contesto, il lavoro di redazione dello Studio d'Area si è intrecciato all'iniziativa della Direzione di Progetto Economia, Moda e Design del Comune di Milano che ha inteso promuovere un bando pubblico per contrastare la desertificazione commerciale nel contesto di via Marco d'Agrate e di piazza Angilberto II.

In particolare, il Comune di Milano, in collaborazione con la Camera di Commercio ha inteso attivare una nuova modalità di supporto all'economia di prossimità concentrando le risorse nelle zone caratterizzate da una dotazione insufficiente di attività commerciali, artigianali e di servizi alla persona, dalla presenza di locali commerciali su strada sfitti o inattivi e da fenomeni di fragilità economica e sociale.

Allo scopo di sperimentare tale modalità d'azione, e verificarne l'efficacia, il Comune ha ritenuto opportuno realizzare un intervento pilota concentrando le risorse in una singola area che presenti le caratteristiche indicate sopra, con l'obiettivo di estendere successivamente l'intervento ad altre zone e quartieri.

Per la realizzazione dell'intervento pilota, in collaborazione con il lavoro svolto in questo Studio d'Area e in stretto coordinamento con i Municipi 4 e 5, è stata individuata l'area circostante a Piazza Angilberto II, comprendendo via Marco d'Agrate fino all'incrocio con via Gargano e un areale nei dintorni della piazza, compreso tra i due municipi 4 e 5.

Su queste premesse, il Comune di Milano e la Camera di Commercio hanno promosso il bando “NEGOZI e BOTTEGHE IN ZONA ANGILBERTO” che finanzia l'apertura, l'ammodernamento o ampliamento di micro e piccole attività imprenditoriali su strada attraverso l'erogazione di contributi a fondo perduto e prestiti a tasso agevolato. La dotazione finanziaria del bando è di 1 milione di Euro.

Il Bando si è chiuso a metà dicembre del 2023 e in qualche misura costituisce anche un esito interessante del lavoro svolto con lo Studio d'Area, che ha identificato le aree più fragili nel contesto indagato e la necessità di operare sulla qualità dei servizi commerciali e degli spazi ad essi antistanti come dispositivo potenzialmente efficace di rigenerazione urbana e come strumento di riequilibrio all'interno del contesto a sud dello Scalo Romana.

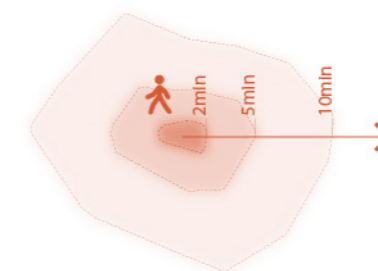


Tavola: Attività commerciali e rischi di desertificazione

- Saracinesche chiuse rilevate su via D'Agrate, nel tratto tra Piazza Angilberto II e via Gargano
- Grande Distribuzione
- Assi del commercio

L'ambito di interesse dello Studio d'area StAR non è caratterizzato esclusivamente dalle dinamiche della trasformazione spaziale. I nuovi insediamenti residenziali, terziari e di servizi, connessi alle economie della cultura, disegnano una traiettoria inedita per il territorio, che andrà ad impattare su una configurazione demografica, socio-economica e dei servizi che si è costruita nel tempo in relazione a una città che per molti aspetti non esiste più.

Una analisi dei dati relativi ai NIL 36 (interamente compreso nell'ambito dello studio d'area), 37 e 38 (parzialmente compresi), mostra la **natura articolata dei caratteri socio-economici e demografici**, con una netta distinzione tra l'area a ovest dello Scalo Romana, comprensiva dell'insediamento ormai consolidato del PRU Pompeo Leoni, del contesto più frammentato che sia appoggia sui due lati di via Ripamonti, in cui spicca per identità e unitarietà il Quartiere Fatima, e l'area estremamente frammentata a sud dello scalo, nella quale convivono attività, pratiche e popolazioni veicolate dai nuovi interventi di rigenerazione e il tessuto sfrangiato della più antica città di bordo scalo, caratterizzata da tratti ancora popolari.

Anche dal punto di vista della vocazione economica, il cambiamento è impressionante, soprattutto con riferimento al sub-quadrante a sud dello scalo di Porta Romana. Se si indagano i nuovi attori che hanno scelto di localizzarsi nell'area, osserviamo una presenza significativa delle economie della cultura, della formazione superiore, del terziario, con particolare riferimento ad operatori del settore *luxury*, ma anche della filiera ICT.

Ne complesso, dunque, il contesto vedrà **una inedita convivenza di vecchie e nuove attività e di popolazioni**, che pone problemi rilevanti dal punto di vista dei servizi, dell'accessibilità, della qualità dello spazio pubblico.



Residenti (2022)

**12.173**

Residenti (2022)

**1,7 km<sup>2</sup>**

Densità abitativa

**7.161 ab/km<sup>2</sup>**

Popolazione straniera (2022)

**3.962 (32,55%)**

0/18 anni

**16,3%**

Over 65

**17,4%**

Famiglie (2020)

**6.991**

Suolo urbanizzato

**86%**

### NIL 36

Il NIL 36 (Romana) si caratterizza per una sostanziale stagnazione demografica e per una forte componente anziana, ma anche per una densità di popolazione residente leggermente al di sotto della media cittadina.

L'area si caratterizza per la presenza di un sistema infrastrutturale centrato sugli assi di penetrazione da sud e sui sistemi di viabilità est ovest, ma anche per una significativa presenza di aree a verde, soprattutto nella zona a sud pienamente integrata nel Parco Agricolo Sud Milano, sebbene il suolo urbanizzato consista nell'86% del totale.

Il sistema dei servizi è influenzato dalla natura storicamente non residenziale dell'area, ed è dunque probabilmente sottodimensionato.

L'area è soggetta a un numero molto elevato di trasformazioni insediative, che stanno mutando le funzioni prevalenti e caratterizzando il NIL per gli insediamenti del terziario direzionale, della cultura e della formazione.



Residenti (2022)

**7.728**

Residenti (2022)

**0,8 km<sup>2</sup>**

Densità abitativa

**9660 ab/km<sup>2</sup>**

Popolazione straniera (2022)

**1260 (16,30%)**

0/18 anni

**16,2%**

Over 65

**20,5%**

Famiglie (2020)

**4.306**

Suolo urbanizzato

**89,3%**

### **NIL 37**

Il NIL 37 (Morivione) cade quasi completamente nell'ambito dello Studio d'area. Si tratta di un ambito misto, nel quale sono compresi grandi interventi di trasformazione urbana già consolidati (il PRU Pompeo Leoni) e ambiti urbani consolidati di più antica costruzione, connessi a un importante sistema di verde urbano e la sezione di contesto consolidato, ma frammentato e sfrangiato, compreso tra la bretella di via Ferrari e via Ripamonti.

L'area è segnata dal doppio sistema infrastrutturale di via Ripamonti e Ferrari, con presenza di tessuti diversi per grana e per funzioni prevalenti, ma anche dalla presenza di alcuni servizi di rilevanza urbana e metropolitana.

Dal punto di vista demografico, la quota di popolazione straniera è inferiore a quella media della città, mentre il numero degli over 65 è piuttosto elevato.

L'ambito compreso nello Studio d'area è caratterizzato da interventi importanti di mitigazione del traffico e di promozione della mobilità sostenibile, mentre più limitati, e concentrati nel cuneo tra via Ripamonti e via Ferrari sono gli ambiti di rigenerazione previsti dal PGT.



Residenti (2022)

**15.427**

Residenti (2022)

**1,9 km<sup>2</sup>**

Densità abitativa

**8.119 ab/km<sup>2</sup>**

Popolazione straniera (2022)

**1909 (12,37%)**

0/18 anni

**16,9%**

Over 65

**24,8%**

Famiglie (2020)

**7.725**

Suolo urbanizzato

**77,2%**

### **NIL 38**

Il NIL 38 (Vigentino – Quartiere Fatima) comprende l'ambito che confina a nord con l'asse delle vie Antonini e Quaranta e a ovest con la bretella di via Ferrari. Si tratta di un'area molto estesa, frammentata dal punto di vista insediativo e sotto il profilo morfologico e tipologico, che si appoggia su un asse infrastrutturale importante e molto carico quale via Ripamonti.

Dal punto di vista demografico è un'area molto popolata e, se escludiamo le aree a verde a sud, è caratterizzata da una elevata densità, da una popolazione anziana che arriva quasi a un quarto del totale e da una presenza di stranieri nettamente più bassa della media cittadina.

L'attuale configurazione dell'area, che presenta una buona dotazione di servizi, è l'esito di un processo di sviluppo insediativo che è avvenuto nel tempo, e che vede accostarsi interventi unitari di edilizia pubblica e privata, un tessuto residenziale di grana più fine e ambiti non residenziali (commerciali, artigianali, industriali e di servizi) che nel tempo sono stati anche in parte dismessi o sottoutilizzati.

Il Vigentino era un comune indipendente che agli inizi del XX secolo cominciò ad essere interessata dallo sviluppo demografico e edilizio, favorito dalla vicinanza a Milano, espandendosi sempre più lungo via Ripamonti, a sud di via Quaranta, su terreni utilizzati in precedenza per l'agricoltura. Nel 1923 il Comune di Vigentino venne aggregato, insieme ad altre dieci località della periferia milanese, alla città di Milano.

Nell'area sono presenti ambiti di rigenerazione e trasformazione, soprattutto nel cuneo tra via Ripamonti e la bretella di via Ferrari.



TEMI: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ

## Quattro temi

In questa sezione dello Studio d'area l'obiettivo è offrire un quadro delle criticità e delle opportunità del quadrante urbano collocato a sud della circonvallazione esterna e dello Scalo di Porta Romana, sulla base di un'analisi della documentazione relativa ai piani vigenti e ai progetti in atto, ma anche delle conoscenze acquisite nell'interazione con il Municipio, con gli uffici del Comune di Milano, con gli stakeholders e gli attori locali, con i cittadini e le cittadine, coinvolti in particolare nel Workshop che si sono tenuti nello scorso giugno e nello scorso novembre.

L'area di StAR si caratterizza per alcuni tratti spaziali e sociali: un relativo isolamento, in ragione delle barriere materiali che ne definiscono in modo forte almeno due lati (la ferrovia e la circonvallazione a nord, la bretella ovest); una forte apertura verso il sistema ambientale del Parco Agricolo Sud Milano nella sua parte meridionale, attraverso lo straordinario Parco della Vetrabbia; una qualità urbana non sempre eccellente, in presenza di una scarsa urbanità dei tessuti e degli isolati, che in passato rappresentavano in larga parte un "retro" produttivo e di servizio dello scalo di porta Romana, ma anche una serie di luoghi eccellenti e potenzialmente indicati per operazioni di riqualificazione e rigenerazione; forti trasformazioni insediative che si innestano su un tessuto sfrangiato e frammentato; un sistema della mobilità che presenta molti elementi di criticità, soprattutto in ragione del collo di bottiglia rappresentato dall'asse di via Ripamonti.

A fronte di questi tratti, nello Studio d'area abbiamo deciso di privilegiare una lettura critica e interpretativa del territorio che si concentrasse su quattro temi fondamentali:

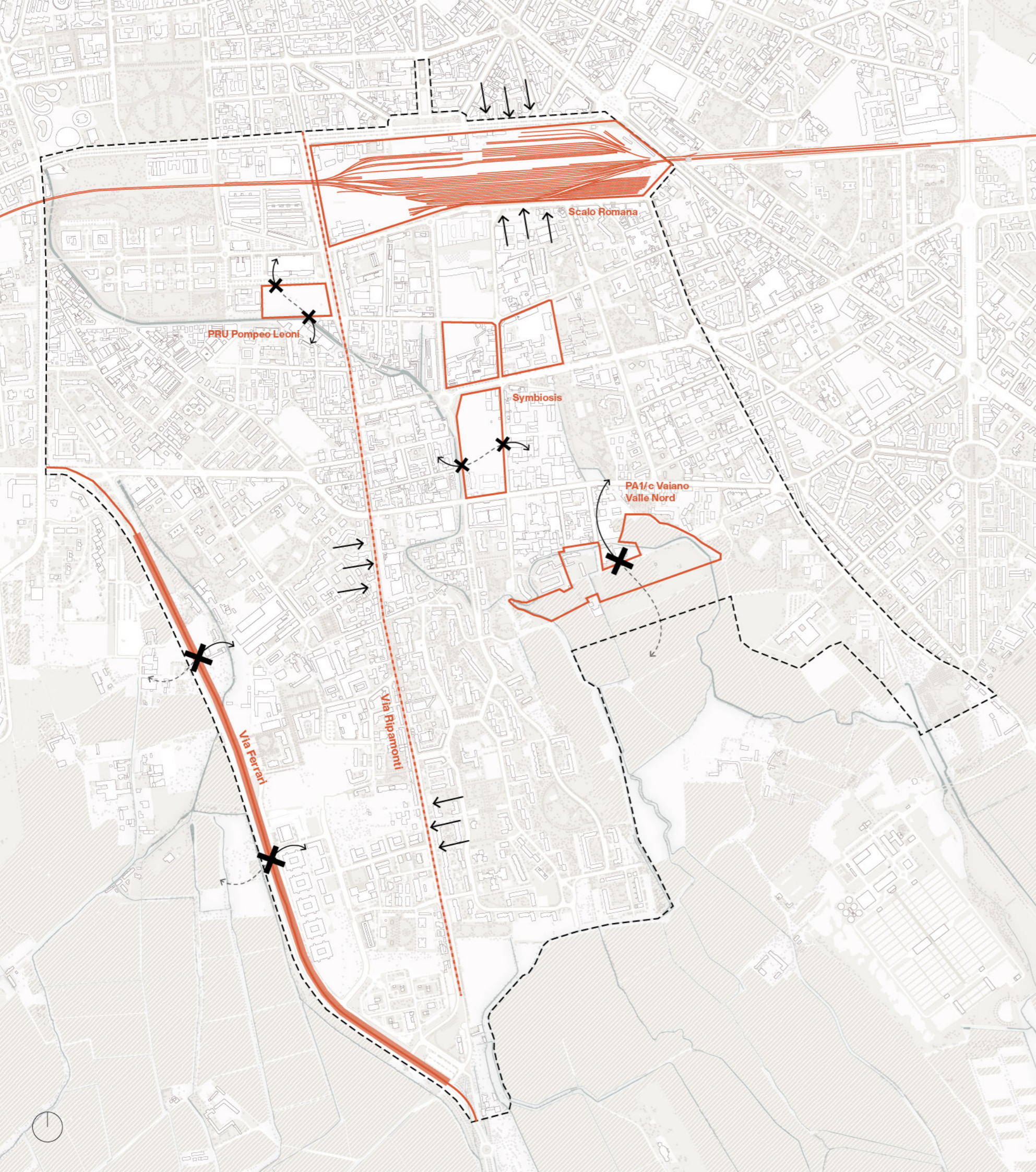
- + il riconoscimento delle principali barriere che attraversano l'area e che ne definiscono i limiti materiali e simbolici, producendo frammentazione e problemi ambientali, di mobilità e di qualità dello spazio urbano;
- + la trama dello spazio pubblico e dei servizi, nella prospettiva del riconoscimento delle possibili prese di un progetto capace di accrescere la qualità urbana e di integrare maggiormente, anche dal punto di vista delle pratiche sociali, popolazioni vecchie e nuove, abitanti, utilizzatori temporanei e lavoratori;
- + il sistema delle infrastrutture e della mobilità, con particolare attenzione al potenziamento della mobilità sostenibile e del trasporto pubblico, ma anche nella prospettiva della "mobilità come servizio"
- + le connessioni potenziali tra le aree a verde (giardini, parchi esistenti e di progetto), oggi molto frammentate, e il grande sistema ambientale rappresentato dal Parco Agricolo Sud Milano, che è una straordinaria risorsa ecosistemica oltre che un luogo del tempo libero e della salute.

Per ciascuno dei quattro temi abbiamo identificato le principali criticità e i luoghi che necessitano di un intervento pubblico, ma anche le risorse e le potenzialità e alcuni dei più rilevanti progetti in corso di realizzazione. La lettura che proponiamo è fortemente selettiva, e non ha pretese di esaustività. Essa cerca di riconoscere gli elementi strutturali di criticità e potenzialità, intorno ai quali è necessario un programma di azioni rilevante e di lungo periodo, ma anche ambiti e luoghi di intervento (piazze e strade, giardini e spazi pubblici) sui quali è possibile immaginare azioni a basso costo e di breve periodo.

In definitiva, nelle prossime pagine proporremo una piattaforma spaziale per una strategia integrata di intervento, basata su una pluralità di fonti di informazione e sulla mobilitazione di diverse fonti di conoscenza.

Per ogni tema saranno proposti un breve testo e una tavola interpretativa e selettiva, che prova a riconoscere i principali caratteri spaziali del tema di riferimento.

### 3.1 TRA BARRIERE E RECINTI: I NODI CRITICI



L'area STAR è connotata da una forte frammentazione, esito dell'evoluzione storica degli insediamenti e delle infrastrutture in questa parte di città, ma dell'assenza di un disegno unitario capace di gestire le trasformazioni, spesso non coordinate in un quadro urbanistico d'insieme.

Possiamo dunque riconoscere come primo e principale nodo critico del territorio che prendiamo a riferimento l'esistenza di barriere e di recinti, che spezzano la continuità del verde e degli spazi aperti e che costituiscono confini spesso invalicabili.

Le barriere sono innanzitutto rappresentate dalle grandi infrastrutture: la ferrovia a nord e la cosiddetta "bretella" di viale Ferrari a ovest. Se la prima ha storicamente separato questa parte di città dalla ordinata città berutiana, la seconda costituisce una ferita profonda nella continuità est-ovest del cuneo verde del parco Agricolo Sud, tra l'asse di via dei Missaglia e via Ripamonti. Anche quest'ultima, d'altra parte, costituisce una barriera in ragione della congestione che la caratterizza, per quanto presenti caratteri potenziali di urbanità che andrebbero maggiormente valorizzati.

Vi sono poi barriere meno vistose ma comunque presenti, tra le quali è importante segnalare, in chiave prospettica, la cesura tra città e parco agricolo rappresentata dal previsto intervento del Piano attuativo Vaiano Valle Nord, che rischia di compromettere qualsiasi ipotesi di continuità del sistema del verde e di affaccio al parco della Vettabbia dell'area a sud dello Scalo Romana.

L'area STAR non è solo caratterizzata da barriere infrastrutturali: essa è frammentata anche in innumerevoli recinti, che spesso sono l'esito delle dinamiche insediative di attività produttive e di servizio urbano (si pensi all'antico gasometro di via Orobia), mentre in altri casi sono la conseguenza di nuovi progetti introversi, che riproducono una logica di chiusura e di frammentazione urbana. Per molti aspetti, lo stesso PRU Pompeo Leoni presenta queste caratteristiche di introversione, e un rischio analogo lo corrono anche alcuni dei lotti in fase di progettazione del programma Symbiosis.

La rottura delle barriere e l'apertura, almeno parziale, dei recinti, in una chiave di continuità e di porosità degli isolati, dei sistemi dello spazio pubblico e del verde, della mobilità dolce, ciclabile e pedonale, costituiscono dunque un primo tema essenziale per una strategia di governo della rigenerazione urbana diffusa e concentrata.



### 3.2 OLTRE LA CONGESTIONE: INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Dal punto di vista infrastrutturale il territorio oggetto di questo studio si caratterizza per gli effetti negativi della struttura radiocentrica della maglia stradale in ingresso nella città.

L'area StAR è oggi fortemente congestionata, sia lungo l'asse di penetrazione di via Ripamonti, che non presenta caratteristiche tecniche, a partire dalla sezione, atte a sostenere insieme un forte traffico veicolare e la linea del tram, sia sulla bretella di via Ferrari, costruita proprio per scaricare via Ripamonti ma vincolata dal fatto di sfociare sulla già trafficata via Antonini, che in alcune ore della giornata diventa un vero e proprio imbuto. Non si tratta solo di congestione: nell'area vi è una fortissima sensibilità per i problemi di sicurezza stradale, anche in ragione del numero significativo di incidenti verificatisi negli ultimi anni.

Il nodo principale per la qualità ambientale e per la fluidità della mobilità è dunque certamente la riduzione complessiva dell'ingresso di veicoli a motore da sud, anche attraverso un rafforzamento e una più attenta infrastrutturazione dei nodi di interscambio: ora il capolinea del tram 24 all'intersezione tra via Ripamonti e la bretella; forse nei prossimi anni all'altezza dell'IEO, quando andrà in porto il prolungamento del tram.

I grandi problemi di congestione si connettono anche alla forte richiesta di calmieramento del traffico e di controllo della sosta in prossimità di via Ripamonti, ed in particolare nel quartiere Fatima, dove è necessario accelerare il progetto di calmieramento del traffico veicolare, ma anche nelle aree prossime all'attestamento della bretella di via Ferrari.

Un altro tema centrale è la fragilità del sistema della mobilità dolce, sul quale si stanno attuando diversi interventi, ma dove sembra mancare un disegno unitario, soprattutto per quanto riguarda la ciclabilità. In una prospettiva di "mobility as service" diventa essenziale anche rafforzare tutti i servizi di *sharing*, atti a incentivare la mobilità sostenibile e a limitare l'uso dell'auto.

Esiste inoltre un tema di consolidamento del trasporto pubblico locale, sia dal punto di vista strategico del percorso allo studio della nuova M6, sia sotto il profilo dell'efficiamento delle attuali linee di superficie (in particolare, il tram 24 lungo via Ripamonti e il bus 34 nel quartiere Fatima).

Vi è in generale l'esigenza di consolidare l'accessibilità dai punti di forza del trasporto pubblico (compresa la MM3 Lodi e in prospettiva la nuova stazione FNM di Porta Romana) verso i nuovi attrattori, tra i quali i luoghi del lavoro e della formazione del progetto Symbiosis e del nuovo Scalo Romana.

Un ulteriore nodo è quello della mobilità est-ovest, che in alcuni casi è congestionata (la linea dell'autobus 95 lungo le vie Antonini, Quaranta, Marco D'Agrate), in altri casi potrebbe essere oggetto di strategie di riqualificazione degli spazi urbani, in una logica di nuova prossimità (per esempio: via Ortles).

Naturalmente, alcuni dei problemi infrastrutturali dell'area non potranno avere una soluzione di breve periodo; su altri è invece possibile agire anche con risorse più limitate e in un tempo più breve.

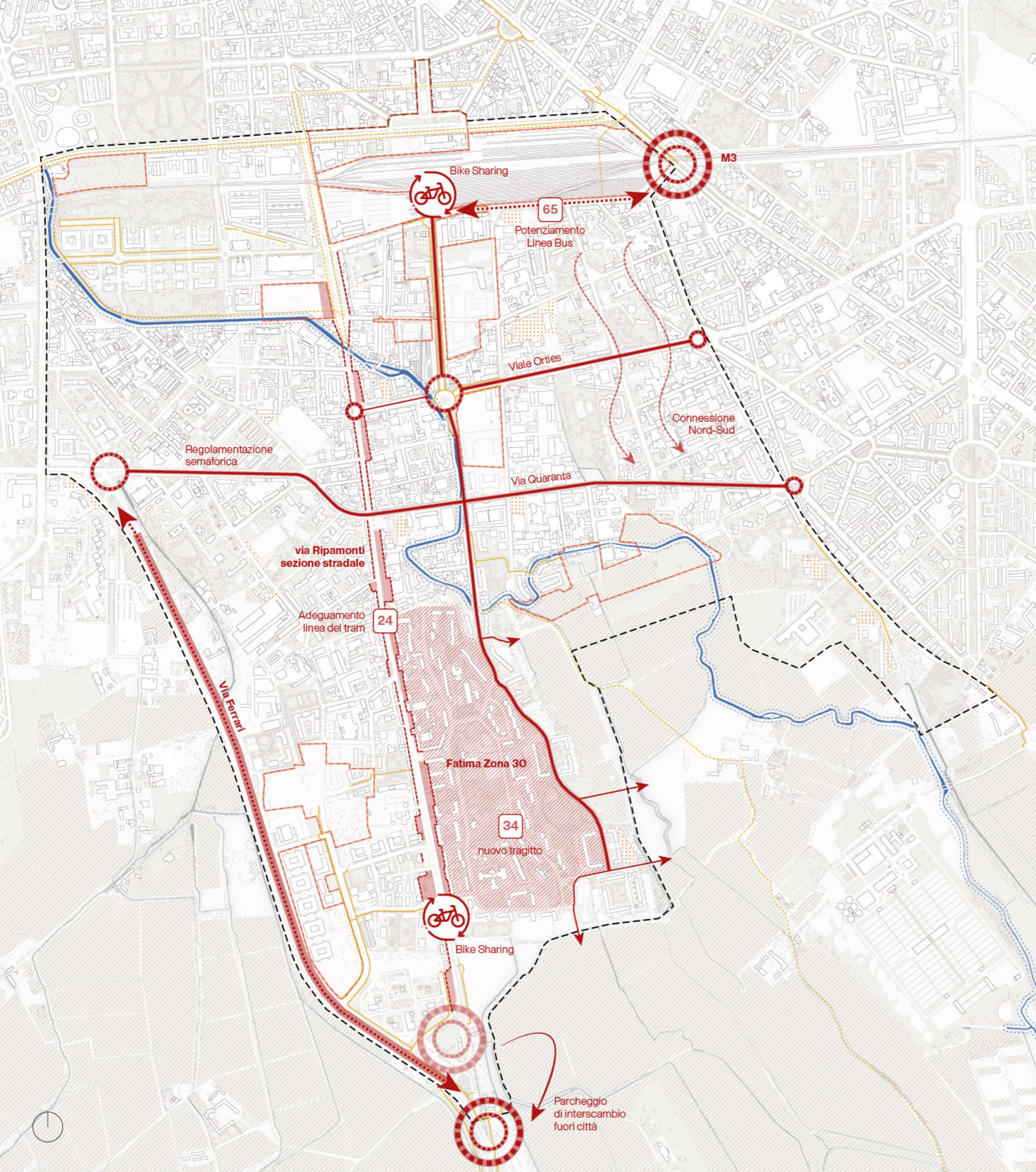


Tavola: Il sistema delle infrastrutture e della mobilità

### 3.3 I SERVIZI E LO SPAZIO PUBBLICO: UNA NUOVA RETE PER I LUOGHI DEL CUORE E I CENTRI DI VITA

In un contesto molto frammentato come quello di questo Studio d'area il tema dello spazio pubblico come spazio connettivo assume un ruolo centrale, disegnando una possibile trama di interventi per accrescere la qualità urbana.

D'altra parte, anche il tema dei servizi pubblici assume un ruolo centrale, in ragione da una parte di carenze pregresse, dall'altra della nuova domanda di servizi posta dall'insediamento di nuove attività negli ambiti di trasformazione in fase di completamento e a venire.

Sul fronte dei servizi emerge una carenza di servizi per la fascia adolescente, soprattutto di carattere polifunzionale, mentre le scuole rappresentano da questo punto di vista una risorsa largamente sottoutilizzata.

Questa parte di città, nei prossimi anni sarà sempre più una città dei giovani: se è vero che l'Università degli Studi lascerà gli spazi di via Noto, l'arrivo di nuovi edifici per attività di formazione e di studenti universitari, oltre che la frequentazione di Fondazione Prada e di altri spazi artistici e culturali in fase di consolidamento, fanno emergere il tema della città dei e per i più giovani.

D'altra parte, soprattutto nell'area prevalentemente ad uffici del progetto Symbiosis è forte il rischio di una desertificazione delle ore serali.




Connesso a questo tema vi è quello del rischio di desertificazione commerciale. Da questo punto di vista, l'iniziativa dell'Assessorato allo Sviluppo Economico e Politiche del Lavoro del Comune, di cui abbiamo dato conto a pagina 35, potrebbe rappresentare un dispositivo interessante, anche in una prospettiva di controllo degli effetti possibili di gentrificazione.

Il tema delle attività commerciali trova la sua naturale connotazione spaziale nella riflessione sui piani terra, sia nel tessuto esistente, sia nei nuovi interventi di rigenerazione e di trasformazione urbana.

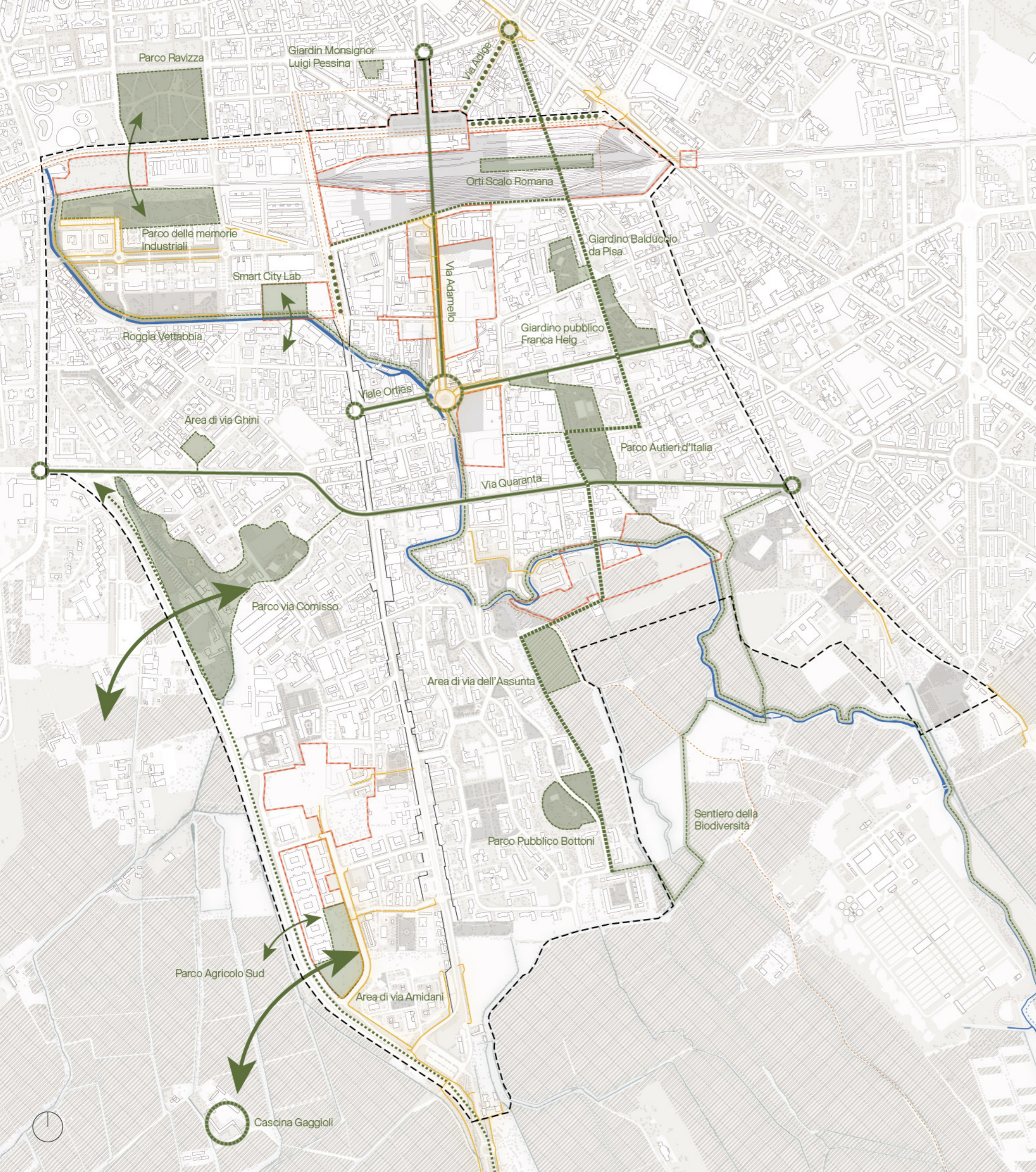
Questa attenzione al tema dei servizi (sociali, scolastici, commerciali) incontra la necessità di identificare luoghi che possano svolgere il ruolo di nuovi centri vitali, in una prospettiva di continuità dello spazio pubblico. In questo quadro un ruolo centrale gioca piazza Olivetti al centro del progetto Symbiosis, ma anche molti altri ambiti, tra i quali per esempio: una catena di spazi aperti lungo via Ripamonti, alcuni piccoli parchi che potrebbero essere riqualificati, il quartiere di via Antegnani e il quartiere Fatima, meritano una forte attenzione dal punto di vista del disegno del suolo, anche in relazione al disegno della mobilità dolce e pedonale.

In questo quadro, i possibili nuovi centri di vita devono appoggiarsi a un ripensamento del sistema dei servizi pubblici e degli spazi aperti, in una prospettiva che sia in grado di aumentare la qualità urbana per tutte le popolazioni, temporanee e permanenti, garantendo una offerta di servizi e di spazi di qualità per tutte e per tutti.

Tavola: Il sistema dei servizi, dello spazio pubblico e delle centralità

-  Sistema dei servizi per la città
-  Sistema del verde e degli spazi aperti
-  Luoghi del cuore segnalati durante la giornata di Workshop

### 3.4 SISTEMI VERDI DISCONTINUI: LA NATURA ENTRA IN CITTÀ



Sebbene l'ambito oggetto di studio si caratterizzi per l'importante presenza di "infrastrutture verdi e blu", con il cuneo del Parco Sud e la rilevante presenza della Vettabbia, si lamentano uno scarso livello di connettività e la presenza di cesure che rendono discontinua una potenziale rete di percorsi e spazi ciclo pedonali.

Un'azione prioritaria sembra dunque quella di ricucire questa rete latente, rafforzando gli elementi qualitativi del paesaggio e le connessioni di mobilità dolce sia nella direzione nord-sud, rispetto alla quale essenziale sembra la costruzione di un canale verde continuo che colleghi il parco sud al nuovo parco in previsione nello Scalo Romana, sia nella direzione est-ovest, rispetto alla quale la presenza di via Ferrari (la cosiddetta bretella) inibisce il collegamento con il parco del Ticinello e l'oasi Ca' Granda.

Appare dunque prioritario curare il rapporto tra la città e il parco agricolo, in particolare verificando che l'area in trasformazione di Vaiano Valle nord non occluda il cuneo verde e non comprometta la penetrazione del sistema fino alla Fondazione Prada; dall'altra parte, sembra necessario ripensare la sezione stradale di via Ferrari (che peraltro oggi sembra sovradimensionata – tre corsie per senso di marcia – rispetto ai carichi di traffico) al fine di garantire una più frequente possibilità di attraversamento, ma anche una sede propria per pedoni e ciclisti anche in direzione nord-sud.

La Vettabbia, inoltre, quale elemento qualitativo del paesaggio di questa parte di città, attende di essere valorizzata e si offre quale armatura per un nuovo percorso di alto valore ambientale.

Altri elementi da tenere nell'opportuna considerazione sono la rigenerazione degli spazi verdi abbandonati o sottoutilizzati, la previsione di un potenziamento della presenza diffusa di orti condivisi e la cura degli spazi aperti sul bordo dell'urbanizzato, in corrispondenza della via Piero Bottoni.

Si sottolinea altresì la rilevanza degli effetti possibili delle aree in trasformazione nel progetto Symbiosis e nelle altre numerose trasformazioni puntuali diffuse nell'area che potrebbero offrire appigli al sistema/palinsesto del verde e dello spazio pubblico.

In ultimo, il ripensamento delle sezioni di viale Ortles e del sistema via Marco D'Agate-via Quaranta potrebbe essere l'occasione per incrementare il patrimonio arboreo dell'area, dando luogo a viali alberati dall'alto impatto qualitativo sia in termini di confort ambientale, sia di maggiore ospitalità e gradevolezza dello spazio pubblico delle strade.



## 4.1 UNO SCHEMA STRATEGIA SPAZIALE

Nella pagina a fianco è disegnato lo schema di sintesi delle tre tavole che descrivono unitariamente il lavoro svolto nel primo Workshop. Si tratta dunque di una bozza preliminare di strategia spaziale, che seleziona alcuni elementi strutturanti per una rappresentazione di insieme delle opportunità e delle criticità dell'area oggetto di studio. Di seguito, anche sulla base del lavoro svolto nel secondo Workshop e delle interazioni con gli altri attori coinvolti, verrà proposta una strategia d'area sulla base della quale verranno svolti gli approfondimenti del cap. 6.

Lo schema di strategia spaziale:

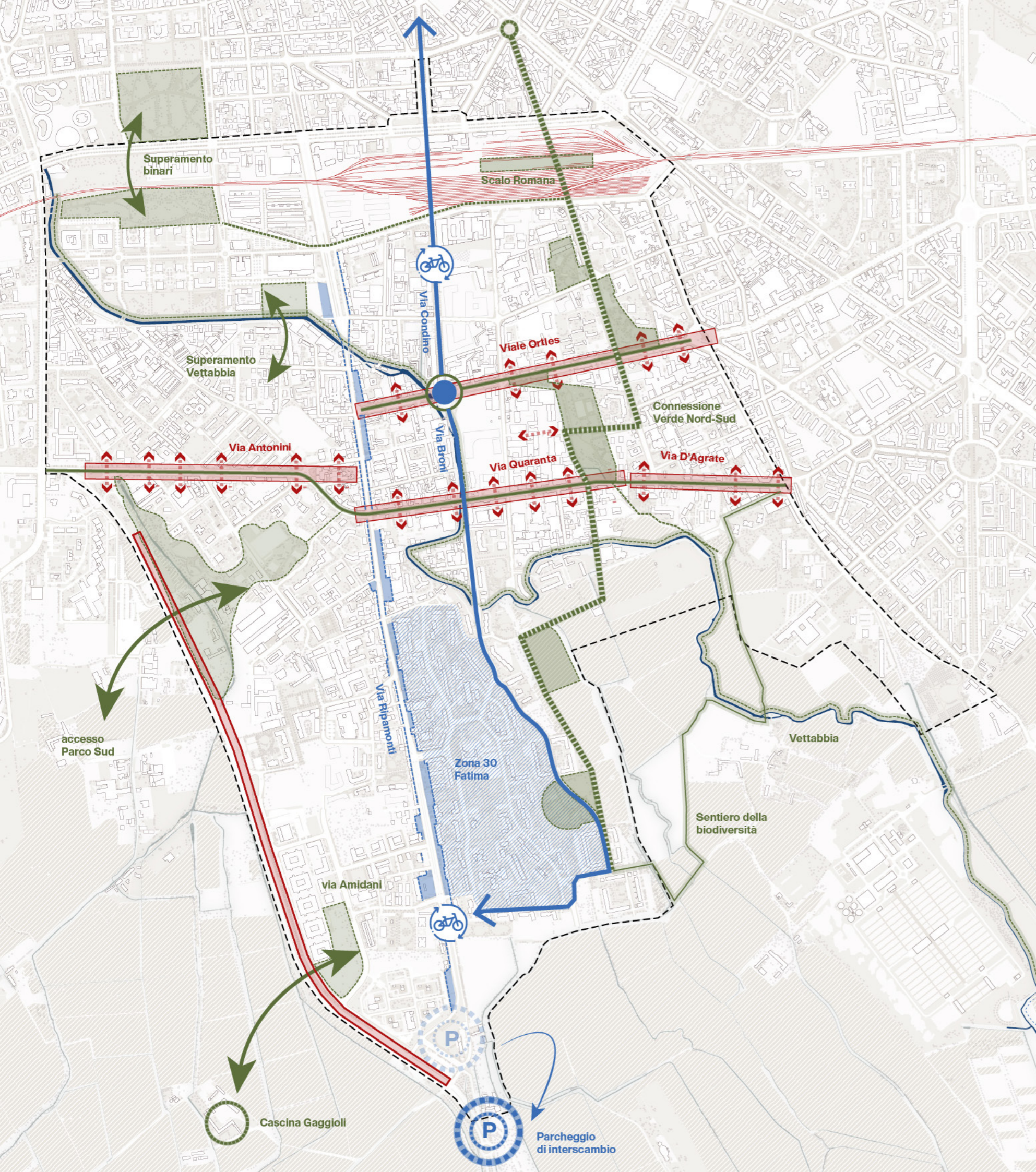
Identifica i caratteri strutturali dell'ambito dello studio d'area dal punto di vista insediativo, infrastrutturale e ambientale;

Riconosce i principali ostacoli e barriere al pieno dispiegamento di un progetto di relazioni, tra spazi aperti e aree ambientali, nuove centralità e sistemi di mobilità dolce e sostenibile;

Ricostruisce una possibile trama di relazioni insediative, ambientali e di mobilità che permettano di connettere maggiormente l'area al grande sistema ambientale del sud Milano e favoriscano le trame est-ovest;

Propone alcuni ambiti di potenziale intervento integrato sullo spazio aperto che possano rafforzare l'urbanità, l'abitabilità e la qualità ecologica dell'area e che possano ospitare servizi innovativi;

Fornisce una trama interpretativa per identificare linee guida e requisiti per il governo integrato degli effetti delle grandi e piccole trasformazioni in corso di realizzazione o già completate.



### Tavola: Una prima immagine strategica

- Sistema del verde e degli spazi aperti
- Barriere e confini
- Sistema della mobilità e delle connessioni

## 4.2 PIANI E PROGETTI IN CERCA DI COORDINAMENTO

Lo Studio d'area ha evidenziato come gli ambiti compresi nel perimetro considerato siano oggetto di un numero rilevante di progetti di trasformazione urbanistica, a cui si è già fatto riferimento in precedenza, ma anche di politiche e progetti che attengono ad altri ambiti settoriali di intervento dell'Amministrazione.

Una prima famiglia di interventi riguarda le azioni sullo spazio pubblico, connesse ai progetti di Strade/Piazze Scolastiche e alle opere previste dal Piano Quartieri. Si tratta di interventi puntuali che lavorano in particolare sul tema dell'abitabilità, del supporto alla mobilità pedonale e della costruzione di nuove centralità, anche connesse ai nuovi interventi di rigenerazione (è il caso di piazza Olivetti)

Interventi significativi sono previsti dal punto di vista del calmieramento del traffico e della mobilità dolce, attraverso la perimetrazione e l'attuazione di zone 30 e di un sistema interconnesso di piste ciclabili.






Importante è anche l'interesse verso il rafforzamento dei servizi e del sistema del verde, attraverso la riqualificazione e l'estensione di parchi e giardini, anche in relazione alle politiche per la biodiversità e la forestazione urbana.

Un altro tema di interesse, su cui l'Amministrazione sta investendo, è quello del sostegno alle attività commerciali locali, in una prospettiva di rigenerazione urbana ma anche di abitabilità e qualità urbana. Su questo tema è in fase di attuazione il Bando promosso dalla Direzione di Progetto Economia Urbana, Moda e Design del Settore Lavoro, Giovani, Sport del Comune di Milano.

Questa famiglia molto ricca di interventi presenta tuttavia un problema: la mancanza di coordinamento territoriale e l'assenza di una chiara collocazione delle azioni previste nel contesto di una strategia spaziale unitaria.

Questo Studio d'area rappresenta un tentativo di agire in questa direzione, offrendo una piattaforma per il coordinamento spaziale delle diverse iniziative previste.

### Tavola: Progetti e azioni dell'Amministrazione

-  Zone 30 in previsione nell'area
-  Aree verdi attrezzate in previsione nell'area
-  Cantiere terminato
-  Cantiere in corso
-  Cantiere in programmazione





I temi affrontati in questo Studio d'Area rappresentano un punto di vista molto rilevante, ma necessariamente parziale, sui problemi e sulle sfide dell'ampia porzione del territorio del Municipio 5 interessato dallo studio.

Come già scritto nella sezione introduttiva, lo Studio d'Area StAR ha un insieme di obiettivi ambiziosi, ma anche circoscritti. Ciò dipende sia dallo specifico formato di un prodotto che è innanzitutto orientato a interagire sul piano delle scelte urbanistiche dell'Amministrazione comunale, assumendo il punto di vista del Municipio, sia dal fatto che vi sono questioni strategiche di assetto territoriale che sono decisamente al di fuori dei confini e del perimetro di uno studio che si propone di lavorare sulla dimensione locale e di prossimità.

Tuttavia, non possiamo dimenticare che il territorio dello Studio d'Area si colloca in quadro più ampio, che è restituito nella tavola qui a fianco, e che mette in gioco almeno tre dimensioni di assetto territoriale che devono essere tenute in considerazione.

1. L'assetto delle nuove infrastrutture su ferro, che influenzeranno fortemente il sistema della mobilità pubblica. Da una parte, sembra fondamentale assicurare un servizio efficiente e frequente della Circle line, lungo l'asse di via Tibaldi e fino alla nuova stazione di piazzale Lodi, al fine di consolidare un percorso est-ovest più prossimo al centro della città e integrato con il nodo della linea 3 della metropolitana. Dall'altra, un fattore decisivo sarà connesso alle scelte di percorso della nuova Linea 6 della metropolitana, che certamente arricchirà il servizio su ferro nell'ambito dello Studio d'Area. Si tratta di una scelta strategica, che sarebbe tanto più forte per il territorio del Municipio 5 quanto più fosse in grado di intercettare una quota di traffico automobilistico che oggi si riversa sugli assi di penetrazione di via Ripamonti e di via Ferrari;

2. Le scelte relative al controllo e alla limitazione del traffico lungo gli assi di penetrazione nord-sud della zona, ed in particolare in via Ripamonti. Nel successivo capitolo dello Studio d'Area analizzeremo alcune operazioni di disegno urbano atte a rafforzare la natura urbana di via Ripamonti, ma è chiaro che una soluzione radicale implica uno studio accurato delle possibili strategie di limitazione del traffico veicolare, a loro volta connesse al consolidamento dei nodi di interscambio con il sistema del trasporto pubblico su ferro. Queste ipotesi, fino al vero e proprio declassamento di via Ripamonti che porterebbe a una forte limitazione della sua percorribilità automobilistica, necessità di studi e approfondimenti che devono essere fatti nel quadro strategico più generale di una revisione del PUMS;

3. Le strategie di pianificazione relative al Parco Agricolo Sud Milano, anche a valle del cambio di governance dell'Ente voluto da Regione Lombardia. Anche in questo caso le scelte di governo sulla natura, gli obiettivi e i progetti per il parco influenzeranno radicalmente il destino di quest'area. Nella prospettiva culturale di questo Studio d'Area la salvaguardia delle aree libere e la connessione tra parco e contesto urbano costituiscono due capisaldi, che dovranno trovare conferme nei processi di governo del parco.





## 6.1 SELEZIONE DEGLI AMBITI

Nella tavola a fianco sono identificati gli ambiti di approfondimento che verranno esplorati nelle pagine seguenti. Tali ambiti sono stati selezionati sulla base delle indagini svolte nello Studio d'Area, ma anche attraverso l'interazione con il Municipio 5, il Comune di Milano, gli *stakeholder* e i cittadini coinvolti nel processo e in particolare nei due workshop realizzati nei mesi scorsi.

Gli ambiti selezionati possono essere considerati prioritari per i problemi che presentano, ma anche per le opportunità che aprono. Naturalmente, le azioni possibili in questi ambiti possono riguardare:

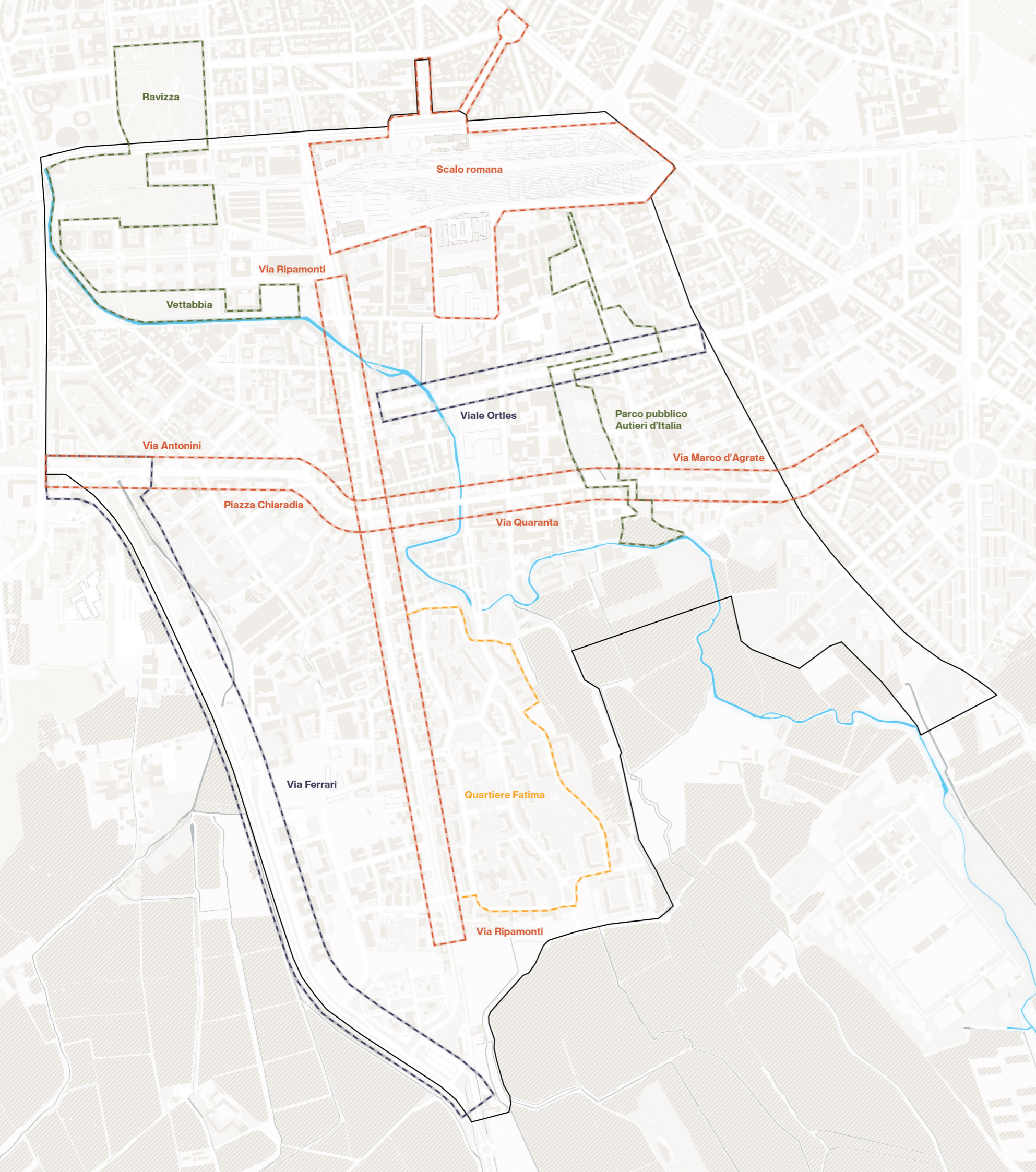
- + progetti strutturali e di assetto, che richiedono tempi e risorse rilevanti e che spesso mettono in gioco complessi meccanismi di *governance* multilivello che coinvolgono diverse istituzioni, ma anche diversi settori dell'Amministrazione comunale;
- + progetti che possono trovare una collocazione nell'ambito di un nuovo disegno urbano per l'ambito di riferimento, e che potrebbero essere presi in considerazione anche nel contesto della revisione del Piano di Governo del Territorio;
- + progetti di breve periodo e con costi contenuti, che potrebbero iscriversi nelle politiche di urbanistica tattica del Comune di Milano, rafforzando anche alcuni esiti sperimentali e di breve periodo dei contenuti dello Studio d'Area.

Gli ambiti selezionati sono molti diversi anche per le forme insediative, infrastrutturali e ambientali che li caratterizzano. Essi delineano dei fuochi di attenzione che hanno a che vedere sia con le tre dimensioni messe a fuoco dallo studio d'area (nuove centralità, servizi e spazi aperti; mobilità sostenibile; sistema del verde e della naturalità), sia con alcune tipologie di spazi:

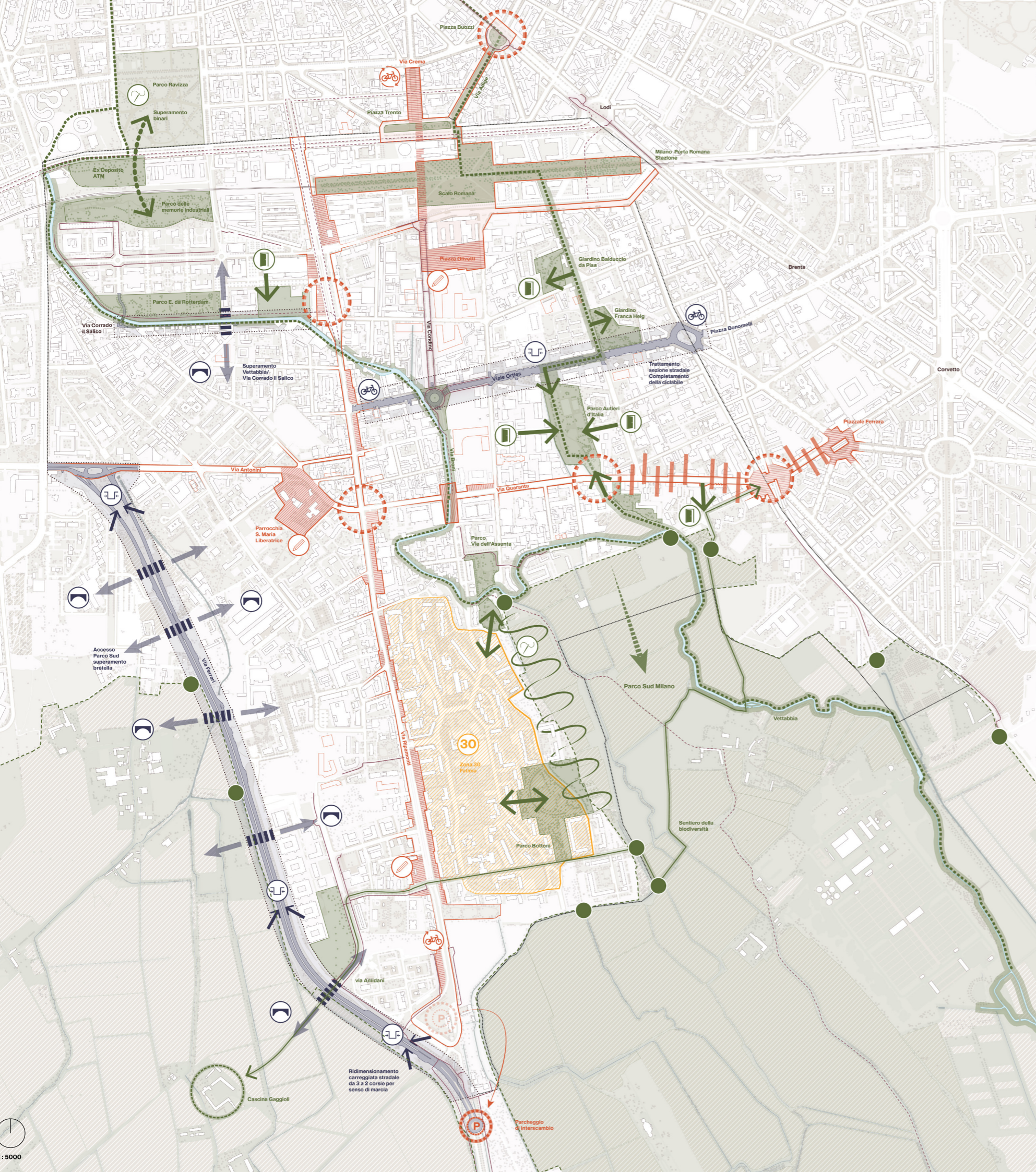
- + ambiti lineari, ambientali o infrastrutturali (il canale della Vettabbia, le vie Ripamonti e Ferrari, gli assi est-ovest di via Ortles e di via Marco d'Agrate – Quaranta – Antonini);
- + ambiti areali, connessi sia a quartieri (il quartiere Fatima), sia a zone a verde (parchi urbani e connessioni con il Parco Agricolo Sud Milano), sia a grandi ambiti di trasformazione (il contesto prossimo allo Scalo di Porta Romana);
- + ambiti puntuali, legati a specifiche ipotesi di intervento sullo spazio aperto, su piazze e marciapiedi, su luoghi che potrebbero ospitare servizi.

Ognuno degli ambiti di approfondimento può presentare una composizione variabile di queste tipologie di spazi e di materiali urbani, e può intercettare una o più delle dimensioni prese in considerazione.

Nelle pagine seguenti vengono dunque esplorate potenzialità e indicazioni, in termini di linee guida per l'azione progettuali, per ognuno degli ambiti di approfondimento. La sintesi del lavoro di esplorazione si trova nello schema di assetto strategico presentato nella pagina seguente.



## 6.2 SCHEMA DI ASSETTO STRATEGICO E APPROFONDIMENTI PROGETTUALI



La tavola mette in evidenza gli elementi strutturanti per identificare una strategia spaziale per l'ambito dello Studio d'area. Si tratta di una strategia selettiva, che assume alcune priorità e che identifica i principali problemi e le opportunità per il coordinamento delle azioni in corso e future per il governo delle trasformazioni in atto e previste, di iniziativa sia pubblica che privata.

Si identificano i caratteri strutturali dell'ambito dello studio d'area dal punto di vista insediativo, infrastrutturale e ambientale.

Si riconoscono i principali ostacoli al pieno dispiegamento di un progetto di relazioni tra spazi aperti e aree ambientali, nuove centralità e sistemi di mobilità dolce e sostenibile.

Si ricostruisce una possibile trama di relazioni insediative, ambientali e di mobilità che permetta di connettere maggiormente l'area al grande sistema ambientale del sud Milano e favoriscano le trame est-ovest.

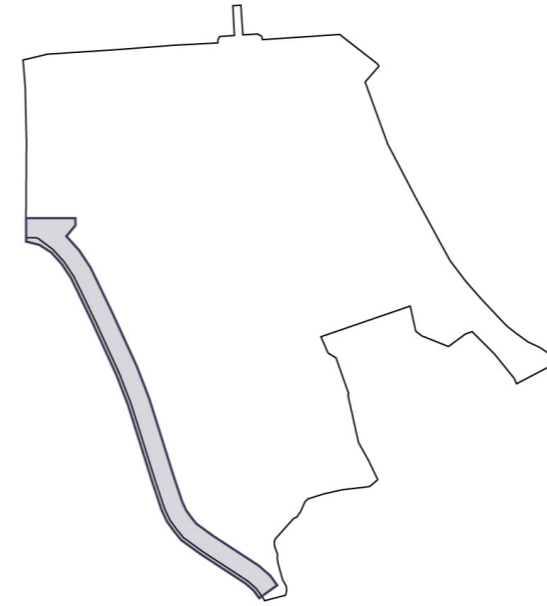
Si propongono alcuni ambiti di potenziale intervento integrato sullo spazio aperto che possano rafforzare l'urbanità, l'abitabilità e la qualità ecologica dell'area e che possano ospitare servizi innovativi.

Si disegna una figura interpretativa per identificare linee guida e requisiti per il governo integrato degli effetti delle grandi e piccole trasformazioni in corso di realizzazione o già completate.

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | 1. Continuità della rete ecologica e incremento della connettività verde         |  | Superamento barriere                     |
|  | 2. Rigenerazione degli assi stradali (lavoro su sezioni)                         |  | Valorizzazione spazi pubblici - "tasche" |
|  | 3. Valorizzazione del sistema di spazi pubblici - "tasche" e opportunità diffuse |  | Predisposizione Area 30                  |
|  | 4. Vivibilità e domesticità del quartiere fatima                                 |  | Parcheggio di interscambio               |
|  | Ricucitura aree verdi  |  | Ricucitura aree verdi                    |
|  | Potenziamento accessi aree verdi   |  | Attivazione fronti commerciali           |
|  | Accessi al Parco Sud esistenti   |  | Potenziamento accessi aree verdi         |
|  | Potenziamento mobilità dolce   |  | Corridoio ecologico/ Connettività verde  |
|  | Ripensamento sezione stradale  |  | Snodo urbano                             |
|  |  |  | Superamento Via Ferraris                 |

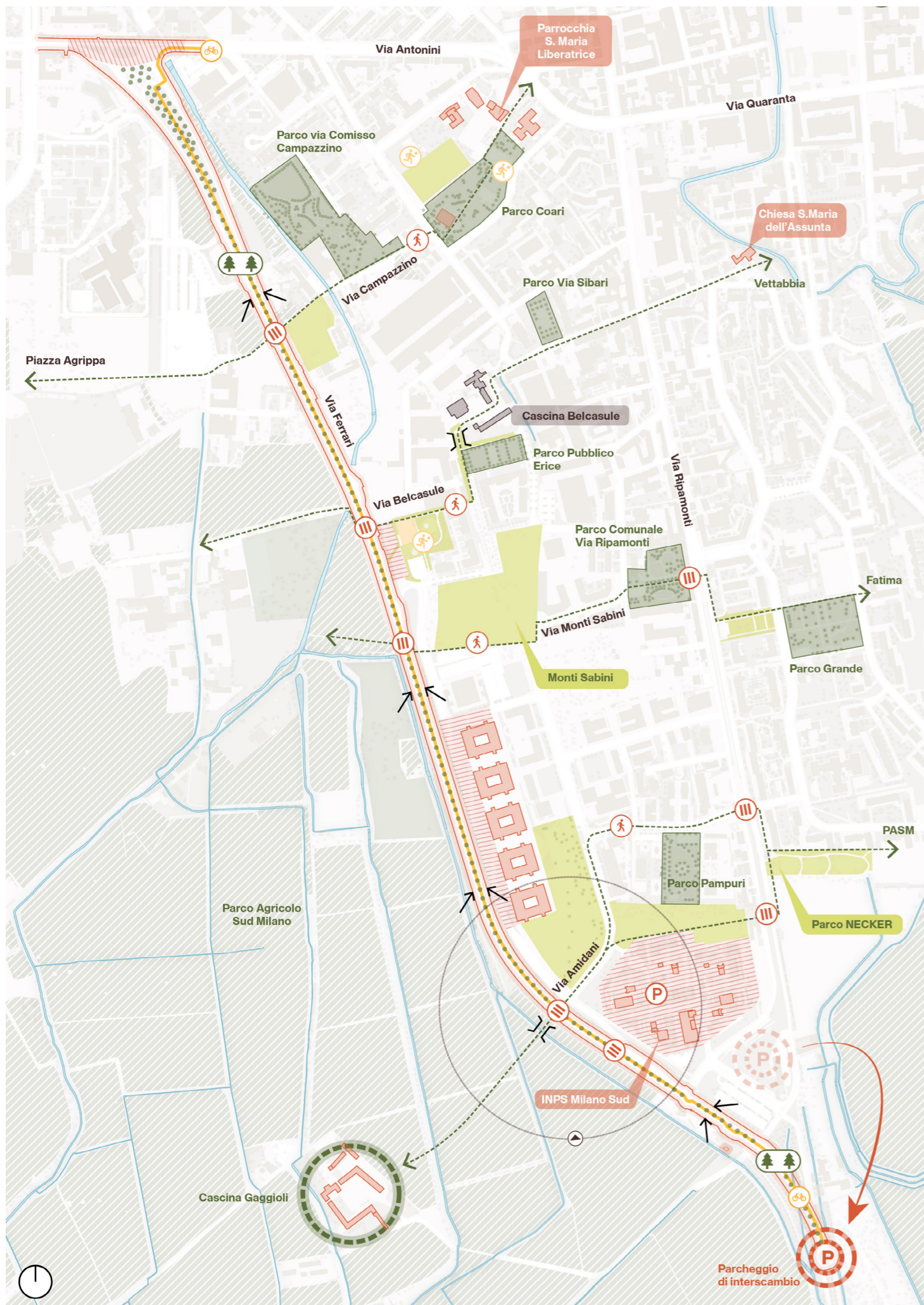


## 01 LA “BRETELLA” DIVENTA STRADA URBANA

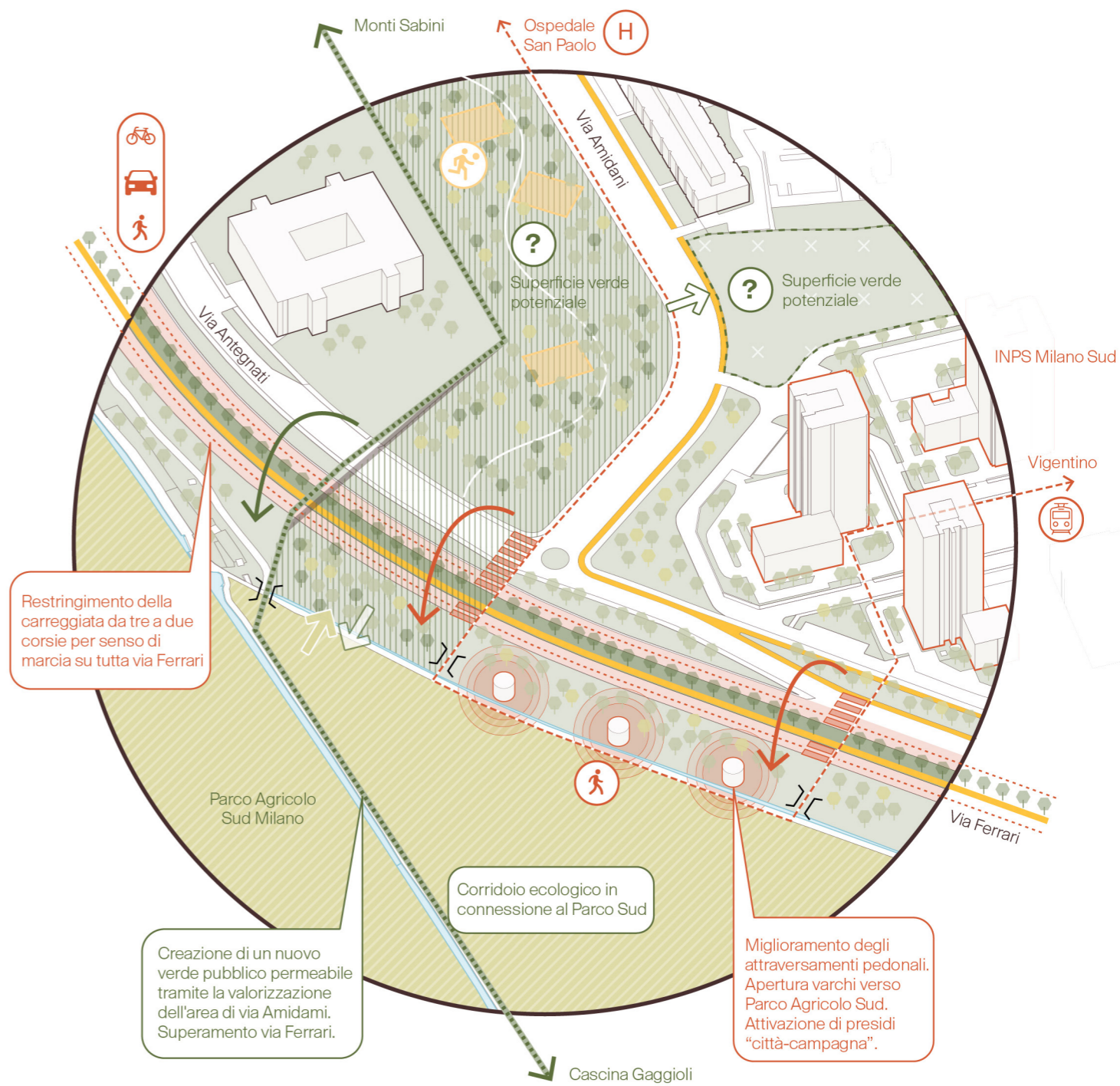


La cosiddetta “bretella” si presenta oggi come un’infrastruttura molto impattante ad esclusivo servizio della mobilità su gomma. Non solo non offre alcuno spazio praticabile per pedoni e ciclisti, ma costituisce una vera e propria cesura, quasi completamente invalicabile, tra il nuovo quartiere residenziale Monte Sabini a est e il Parco Agricolo Sud, l’Oasi Ca’ Granda, il Parco del Ticinello e il sistema delle cascine ad ovest.

L’intervento si propone di trasformare la bretella in una strada dai caratteri più urbani attraverso un ridisegno della sua sezione, in analogia con quanto è stato fatto nel tratto di via Ripamonti che la precede: riduzione della sede stradale a due corsie per senso di marcia, introduzione di marciapiedi e piste ciclabili, moltiplicazione dei punti di attraversamento, alberature di bordo.



- - - - - → connessioni verdi da valorizzare
- — — — — nuovi itinerari ciclabili
- — — — — fronti strada via Ferrari
- — — — — canale Vettabbia
- parchi/giardini da valorizzare
- verde sottoutilizzato potenziale
- visuale zoom di approfondimento
- ◆ edifici dismessi da riconvertire
- edifici/complessi urbani a supporto del quartiere
- interventi di urbanistica tattica
- P percorsi pedonali
- 🌳 🌳 sdoppiamento del filare alberato
- P attraversamenti su strada da potenziare
- ↔ riduzione della carreggiata da 3 a 2 corsie
- } { nuovi accessi/varchi
- P trasferimento parcheggi di interscambio





# 02

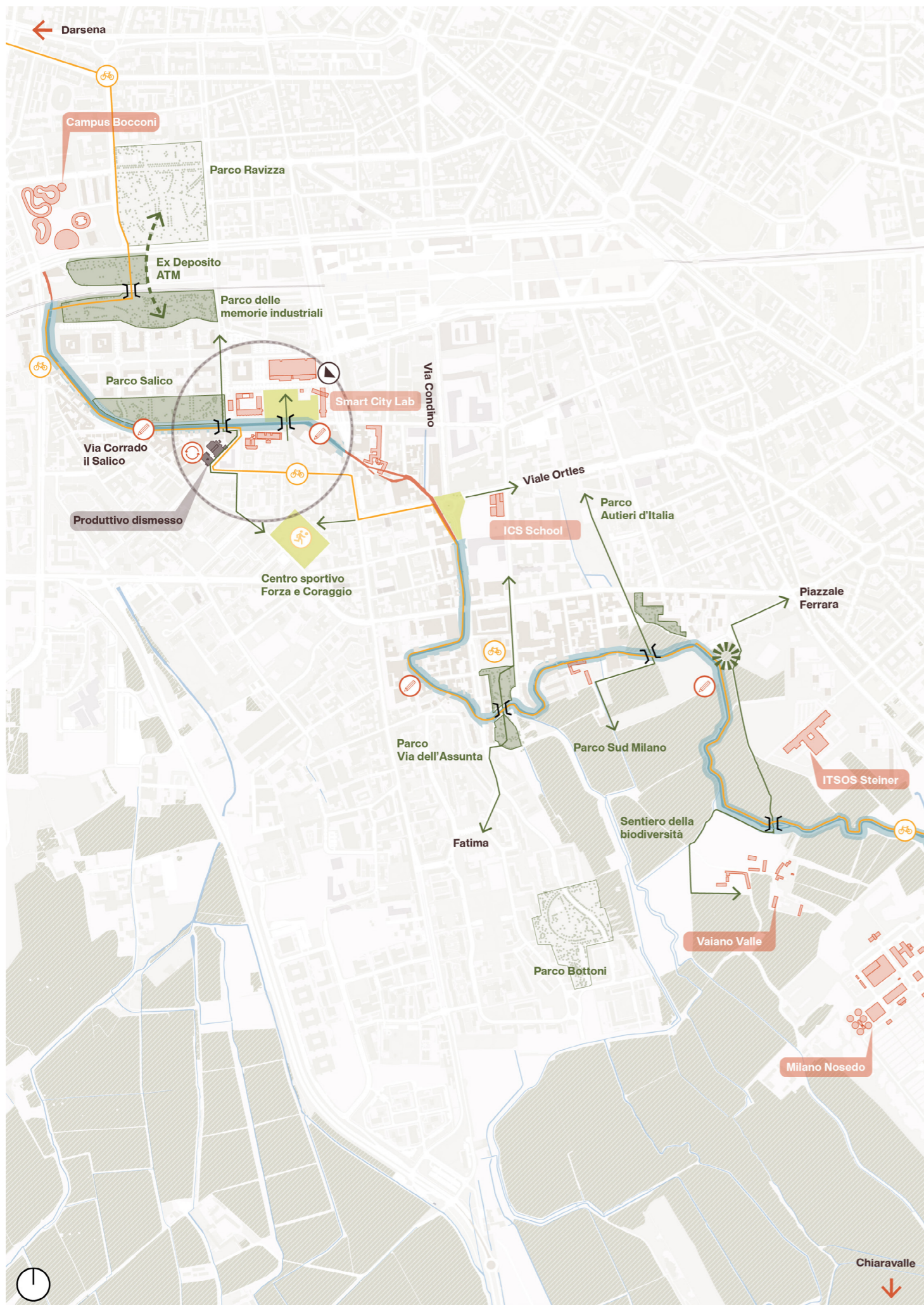
## 02 LA VETTABBIA SI TRASFORMA IN UNA INFRASTRUTTURA BLU



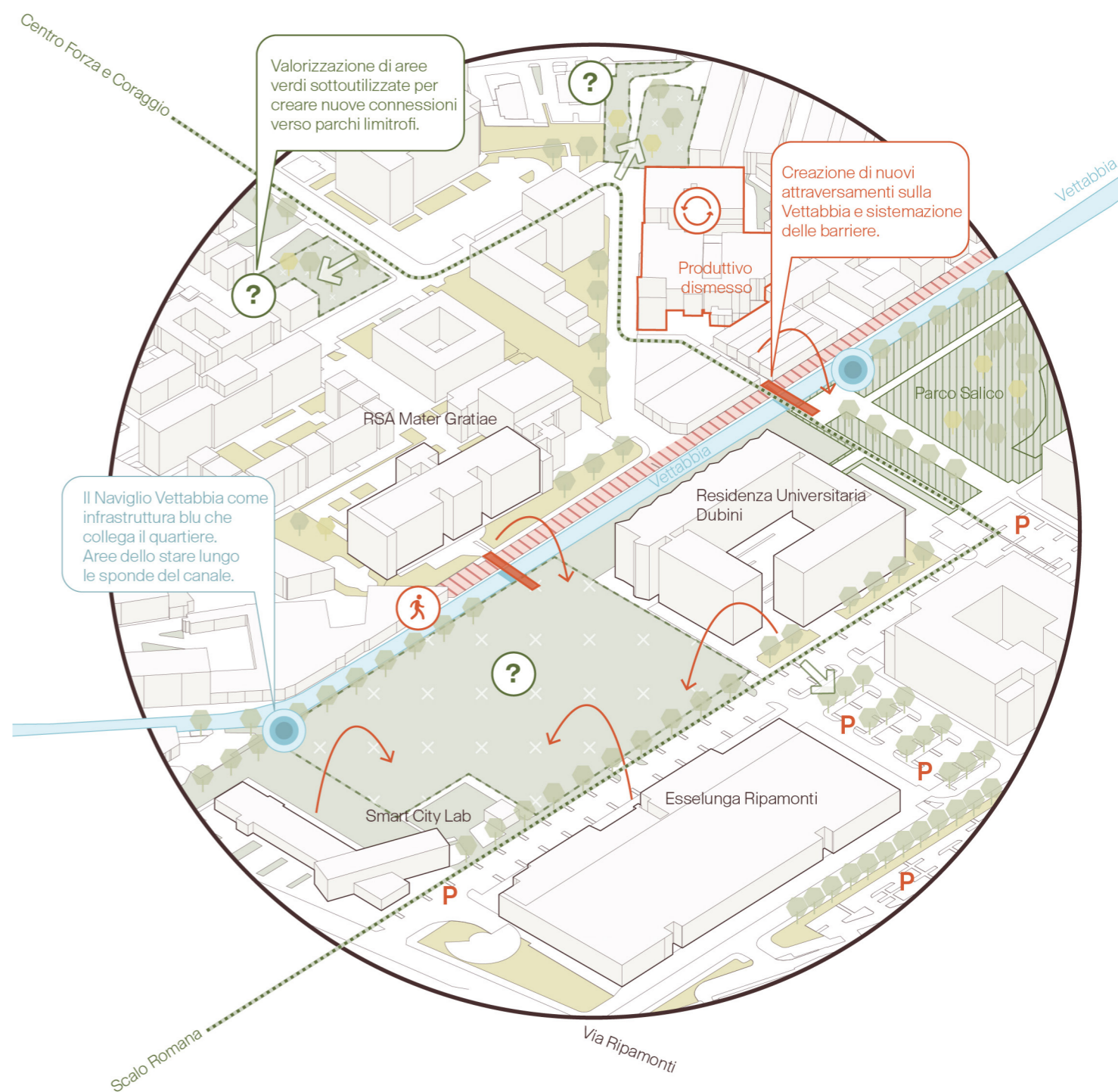
Lo storico canale della Vettabbia, rilevante armatura del sistema idrico cittadino, è oggi in larga parte “invisibile” e impraticabile, vuoi per i tratti coperti, vuoi per i tratti nascosti e inaccessibili. Dove invece è apprezzabile – a partire dalla parte più a nord, nei pressi di via Bazzi, fino a via Ripamonti e dove riemerge con più leggibilità, in via dell’Assunta – se ne comprende bene la grande potenzialità come infrastruttura blu del sistema ambientale e come elemento qualificante del paesaggio.

A partire da queste considerazioni, si propone una valorizzazione della roggia sia nel suo percorso che in alcuni punti notevoli, in connessione con i contesti più prossimi.

In particolare, e a titolo dimostrativo, si considera l’ambito alle spalle del nuovo Smart City Lab fino al Parco Salico/Rotterdam; qui, attraverso la permeabilità di aree libere e di spazi verdi collettivi privati (come quello della Residenza universitaria Dubini), la creazione di nuovi attraversamenti, la riqualificazione della via Corrado II il Salico, il recupero di strutture produttive dismesse, la Vettabbia potrebbe assumere quel carattere qualificante degli spazi pubblici e del paesaggio che oggi è altamente depotenziato o inespresso.

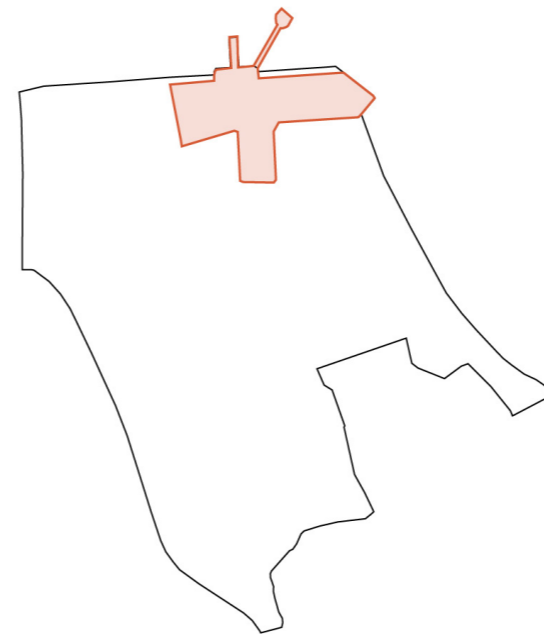


- > connessioni verdi da valorizzare
- nuovi itinerari ciclabili
- canale Vettabbia interrato
- canale Vettabbia
- ▭ parchi/giardini da valorizzare
- ▭ verde sottoutilizzato potenziale
- 🔍 visuale zoom di approfondimento
- ◆ produttivo dismesso
- 🏠 edifici/complessi urbani a supporto del quartiere
- 🚧 sponde/barriere del canale da riqualificare
- 🔄 edifici dismessi da riconvertire
- 🏃 centri sportivi/playgrounds
- 🌳 orti urbani per il quartiere
- }] nuovi accessi/varchi





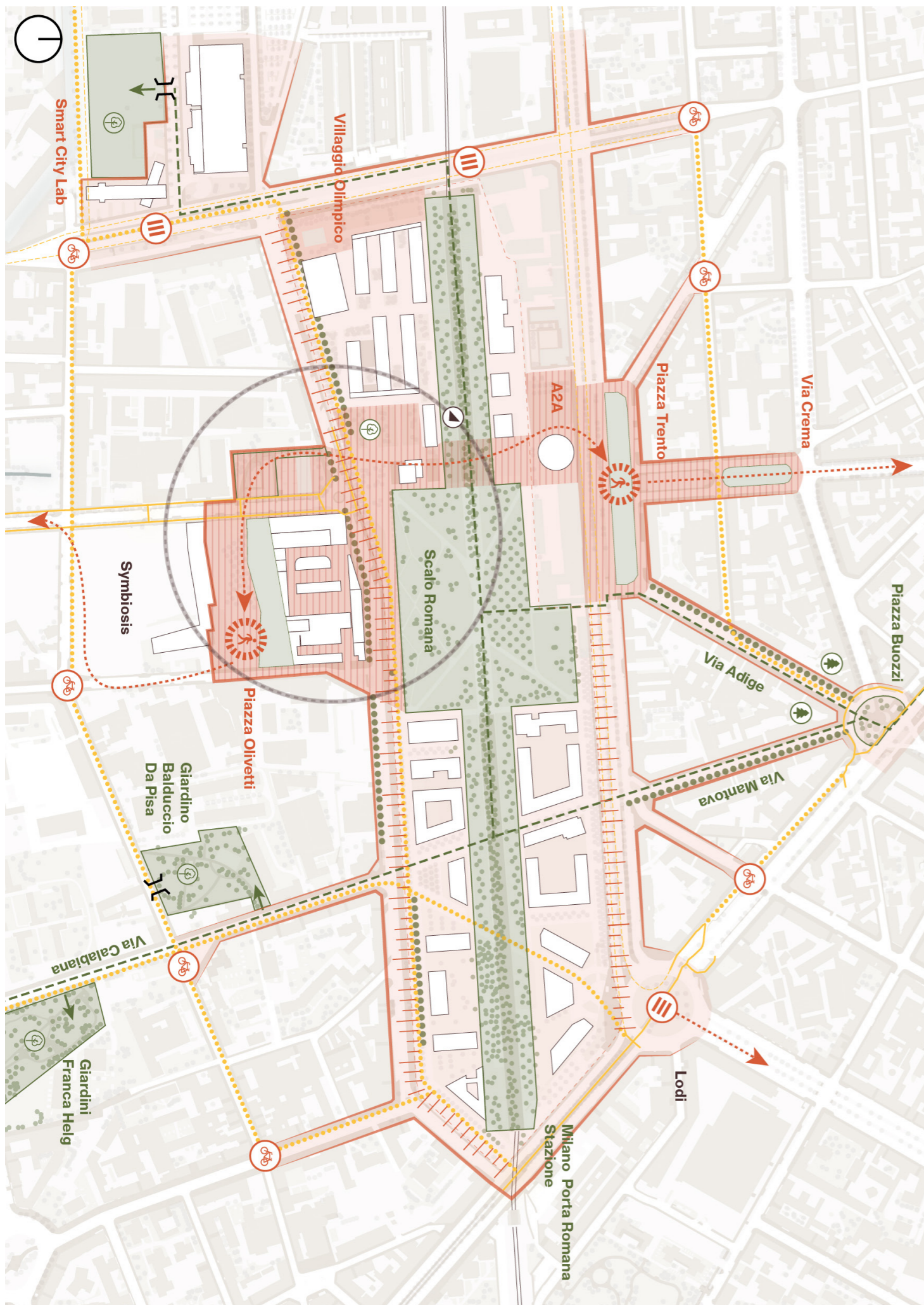
### 03 LO SCALO SI APRE ALLA CITTÀ



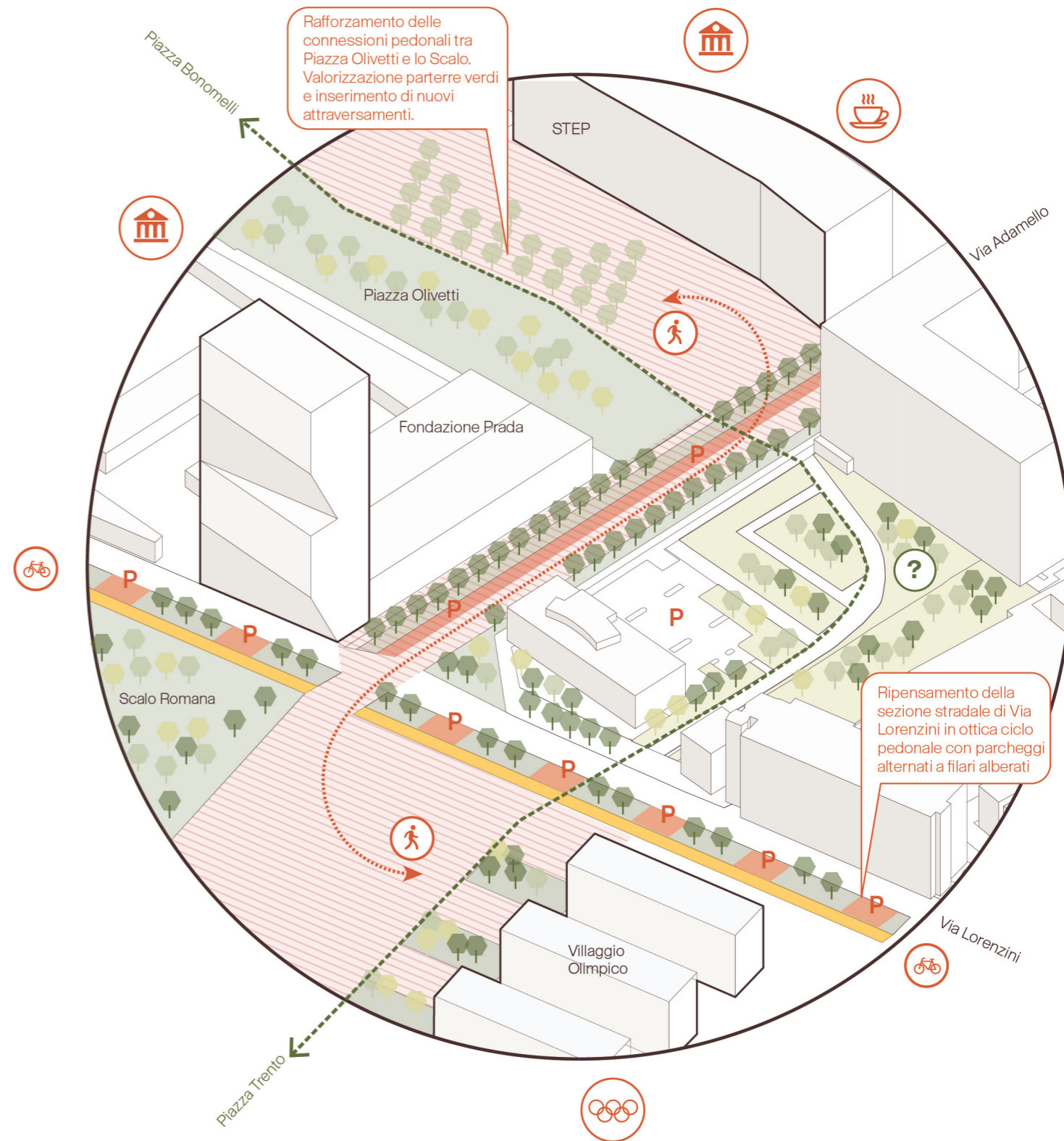
La trasformazione dello scalo offre molte opportunità alla città che gli sta attorno. Tuttavia, è molto importante che la nuova parte di città che lì si inserisce non mantenga il carattere di insularità che era proprio del grande recinto. Al fine di supportare e rafforzare l'integrazione dei nuovi interventi con l'area a sud e a nord dello scalo è necessario avere molta cura del trattamento dei bordi e della rete di relazioni con i vecchi e nuovi epicentri dell'area limitrofa. In altri termini, si tratta di assicurare un riverbero qualitativo delle trasformazioni urbane sul sistema degli spazi pubblici esistenti, sia a nord che a sud. Se il previsto ridisegno del sistema piazza Trento-via Crema assicurerà un rafforzamento delle connessioni in prossimità della nuova torre A2A, anche via Adige e via Mantova potrebbero essere oggetto di azioni di miglioramento della sezione stradale (riduzione degli spazi per la sosta, allargamento dei marciapiedi, alberature) per rinsaldare la connessione con piazza Buozzi.

Per il bordo sud le linee guida qui propongono in particolare un disegno attento di via Lorenzin, con un adeguato equilibrio tra mobilità lenta e parcheggi, e un potenziamento della rete "di aggancio" degli spazi verdi e dei percorsi ciclo pedonali che qui si attestano.



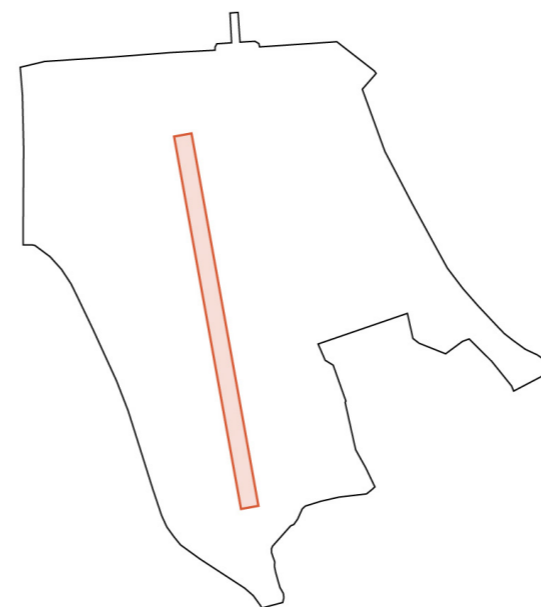


- - - connessioni pedonali da valorizzare
- - - nuovi itinerari ciclabili
- - - itinerari ciclabili esistenti
- - - nuove connessioni verdi
- ingressi ai parchi/giardini da valorizzare
- fronti Scalo Romana
- ⊕ aree verdi
- spazi pubblici in connessione
- ⊕ spazi pubblici da valorizzare in ottica pedonale
- |||| potenziamento permeabilità pedonale
- ⊕ attraversamenti su strada da valorizzare
- } { nuovi accessi/varchi





## 04 VIA RIPAMONTI SI APRE AI SUOI AFFACCI



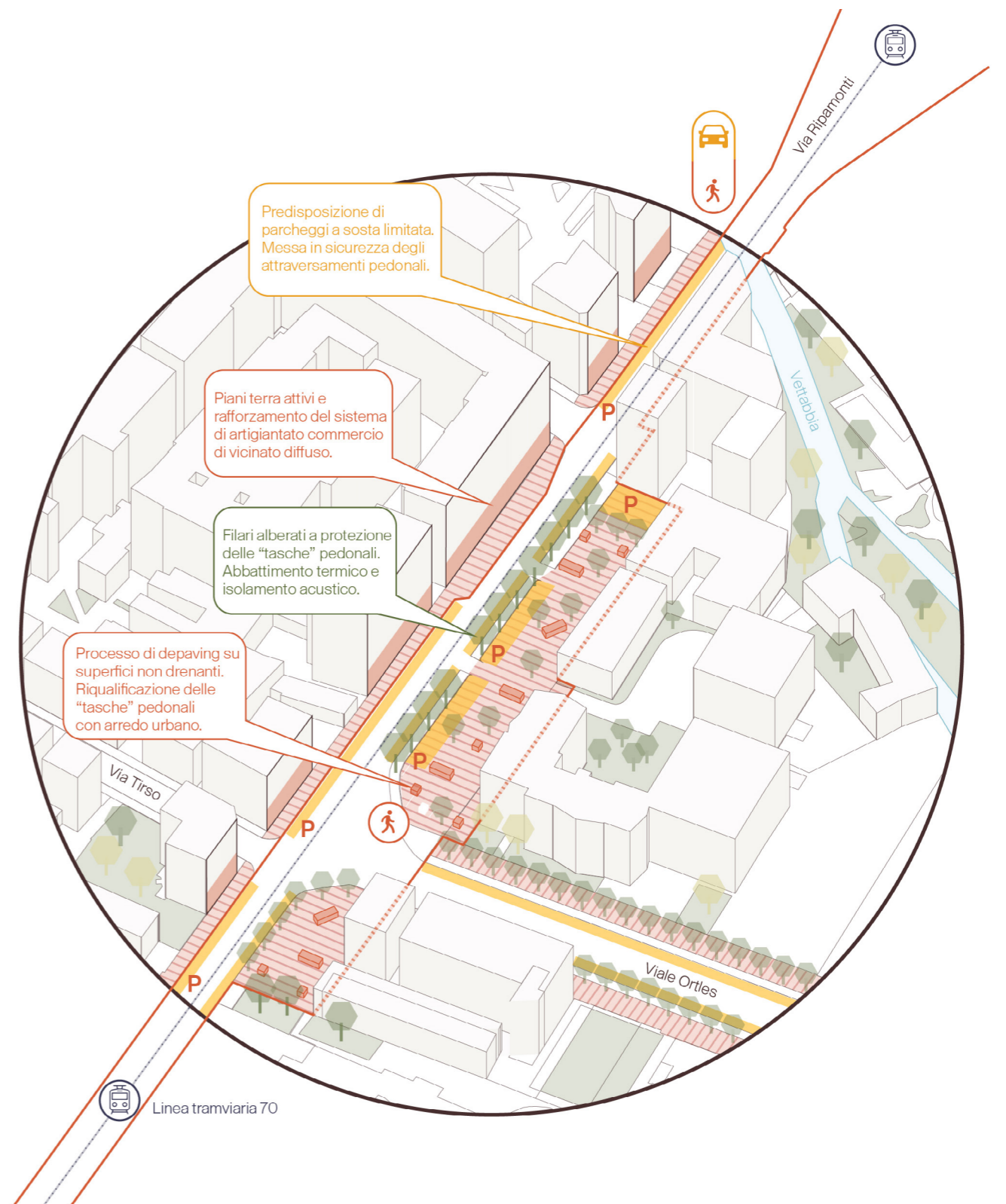
La via Ripamonti, principale asse nord-sud dell'area, presenta oggi numerose criticità dovute a due fattori prevalenti, combinati tra loro: il traffico d'ingresso dal comparto sud e la variazione di sezione, in alcuni tratti molto ristretta, che – anche a causa del passaggio del tram – produce congestione e limita le opportunità di ridisegno della strada. Se per un radicale ripensamento dell'asse sarebbero necessari un nuovo piano del traffico e forme di investimento che esulano dalle possibilità di queste linee guida, è invece senz'altro possibile immaginare interventi puntuali che possano migliorarne l'aspetto e la vivibilità.

Ad esempio, come esplorato con questo approfondimento progettuale, lavorando sulle “tasche” - quegli spazi più ampi che si susseguono, alternati ai marciapiedi stretti – e sui punti in cui può essere rafforzato il sistema connettivo trasversale. Semplici azioni di depavimentazione o ripavimentazione, piantumazione di nuovi alberi, erosione di posti auto a favore dei pedoni e dotazione di un nuovo arredo urbano possono modificare il volto della strada, riqualificandola e incrementando comfort ambientale e sicurezza.



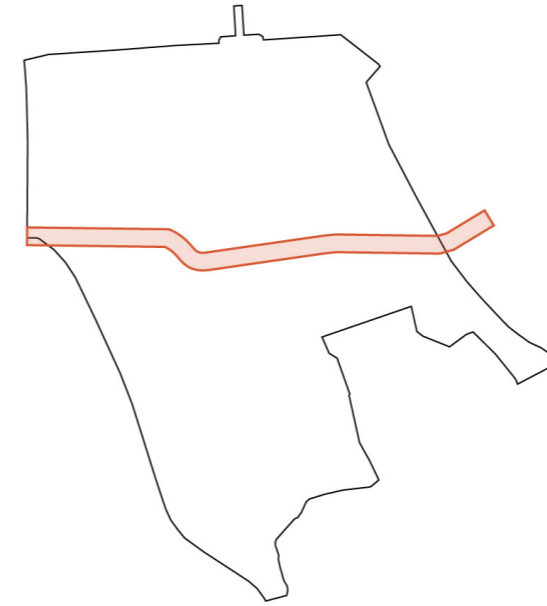
- > connessioni verdi da valorizzare
- > nuovi itinerari ciclabili
- > fronti strada via Ripamonti
- > canale Vettabbia
- > parchi/giardini da valorizzare
- > verde sottoutilizzato potenziale
- > visuale zoom di approfondimento

- > edifici/complessi urbani a supporto del quartiere
- > "tasche urbane"/parterre da riqualificare
- > spazi pubblici da valorizzare in ottica pedonale
- > grande distribuzione/commercio
- > attraversamenti su strada da valorizzare
- > trasferimento parcheggi di interscambio
- > ] [ nuovi accessi/varchi



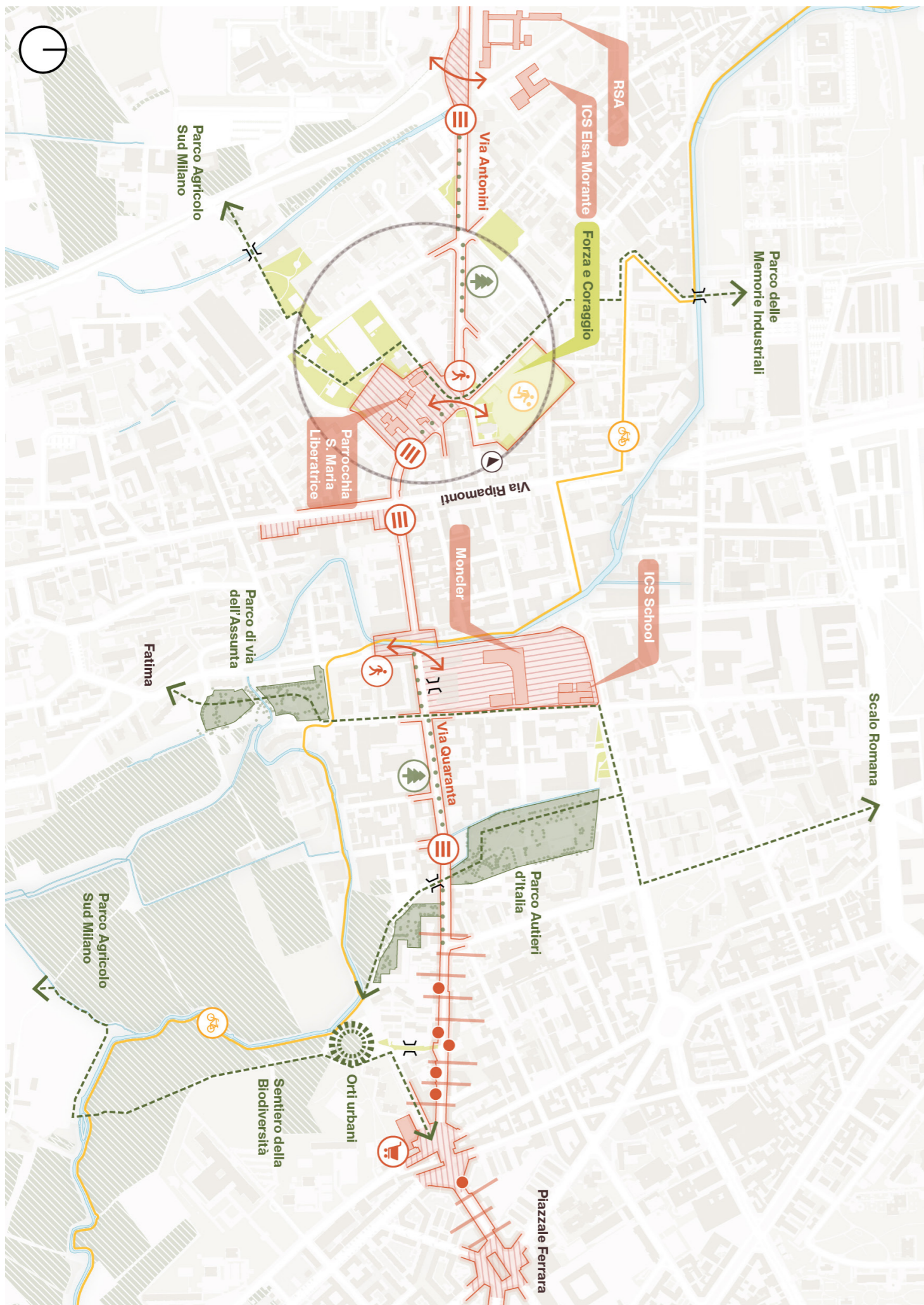


## 05 L'ASSE EST-OVEST (VIA ANTONINI, VIA QUARANTA, VIA MARCO D'AGRATE) SI RIGENERA



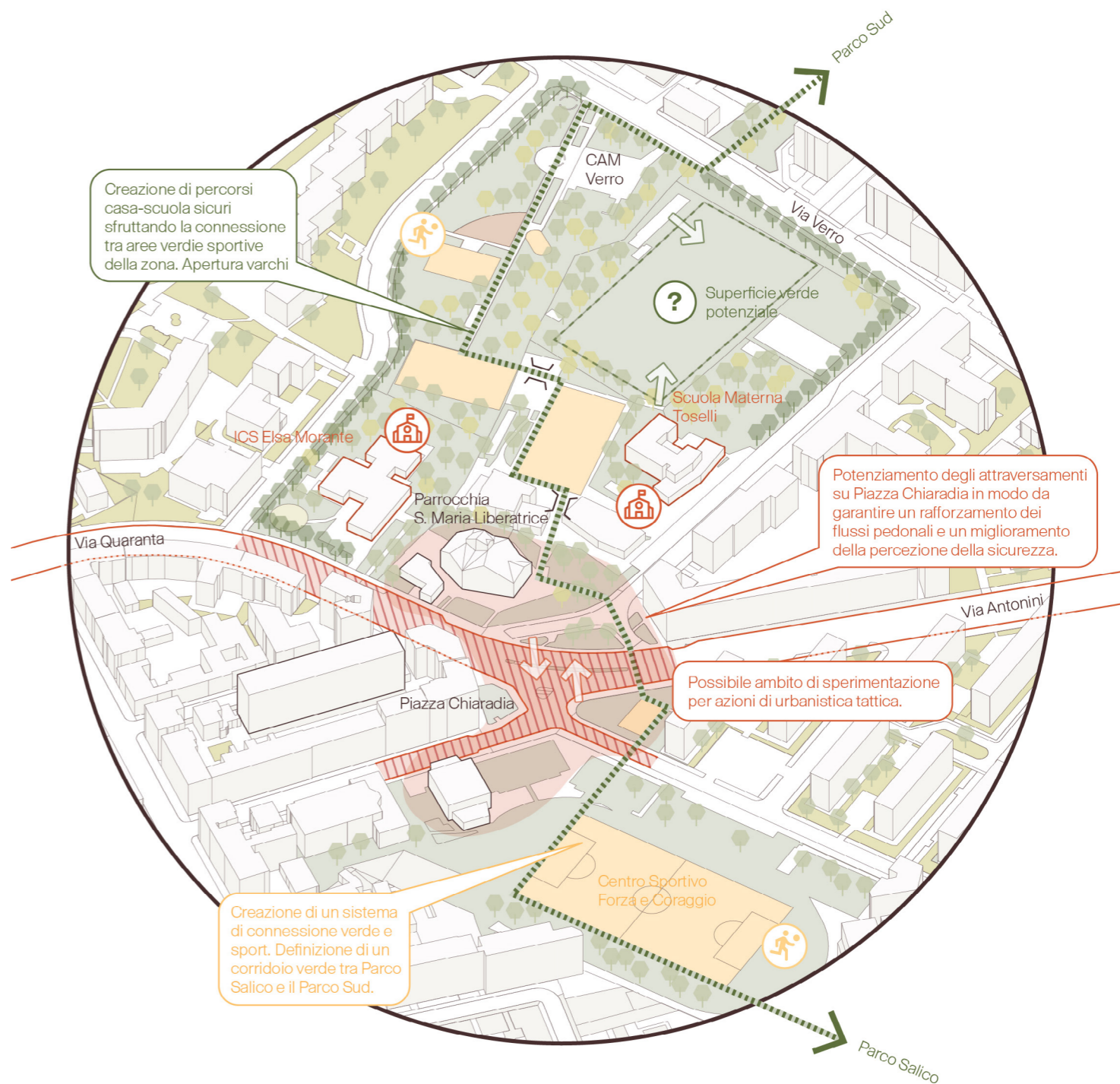
La sequenza via Antonini, via Quaranta e via Marco d'Agrate configura l'asse ovest-est più esteso dell'intero ambito studiato. A differenza di viale Ortles, la significativa presenza di traffico veicolare di attraversamento rende difficile immaginare una riduzione delle carreggiate per tutta la sua lunghezza. Piuttosto è invece possibile riconoscere alcuni nodi significativi lungo il percorso che potrebbero essere oggetto di azioni puntuali.

Se via Marco d'Agrate, fino a piazza Angilberto ed oltre, potrà essere rigenerata attraverso una riattivazione e potenziamento delle attività commerciali al piede degli edifici (vedi Bando comunale appena chiuso) e via Quaranta potrebbe essere riqualificata a ridosso dell'isolato interessato dall'arrivo della nuova sede di Moncler, le azioni qui proposte si concentrano in particolare sul ridisegno del nodo di piazza Chiaradia attraverso la creazione di un sistema di connessione verde e per il tempo libero (attività sportive), l'apertura di nuovi varchi per la creazione di percorsi casa-scuola sicuri, il potenziamento degli attraversamenti in sicurezza e possibili interventi di urbanistica tattica sulla piazza, funzionali per migliorarne ospitalità e vivibilità.



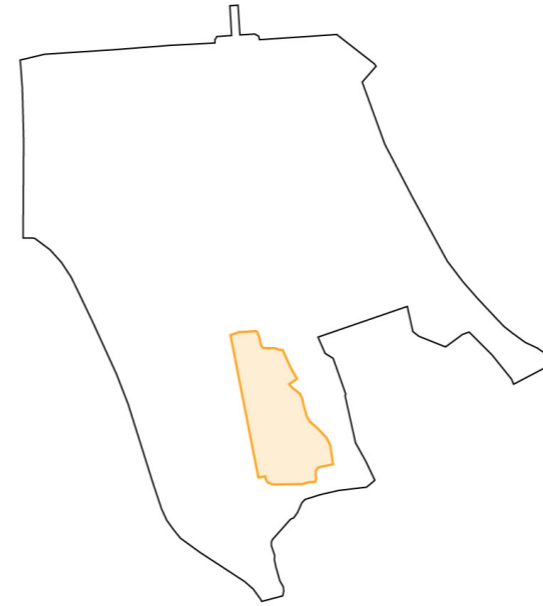
- > connessioni verdi da valorizzare
- nuovi itinerari ciclabili
- fronti strada asse Est-Ovest
- canale Vettabbia
- ▭ parchi/giardini da valorizzare
- ▭ verde sottoutilizzato potenziale
- 🔍 visuale zoom di approfondimento

- 🏠 edifici/complessi urbani a supporto del quartiere
- ▨ interventi di urbanistica tattica
- 🚶 spazi pubblici da valorizzare in ottica pedonale
- desertificazione urbana
- 🚶 attraversamenti su strada da valorizzare
- 🌳 riforestazione urbana
- }] nuovi accessi/varchi





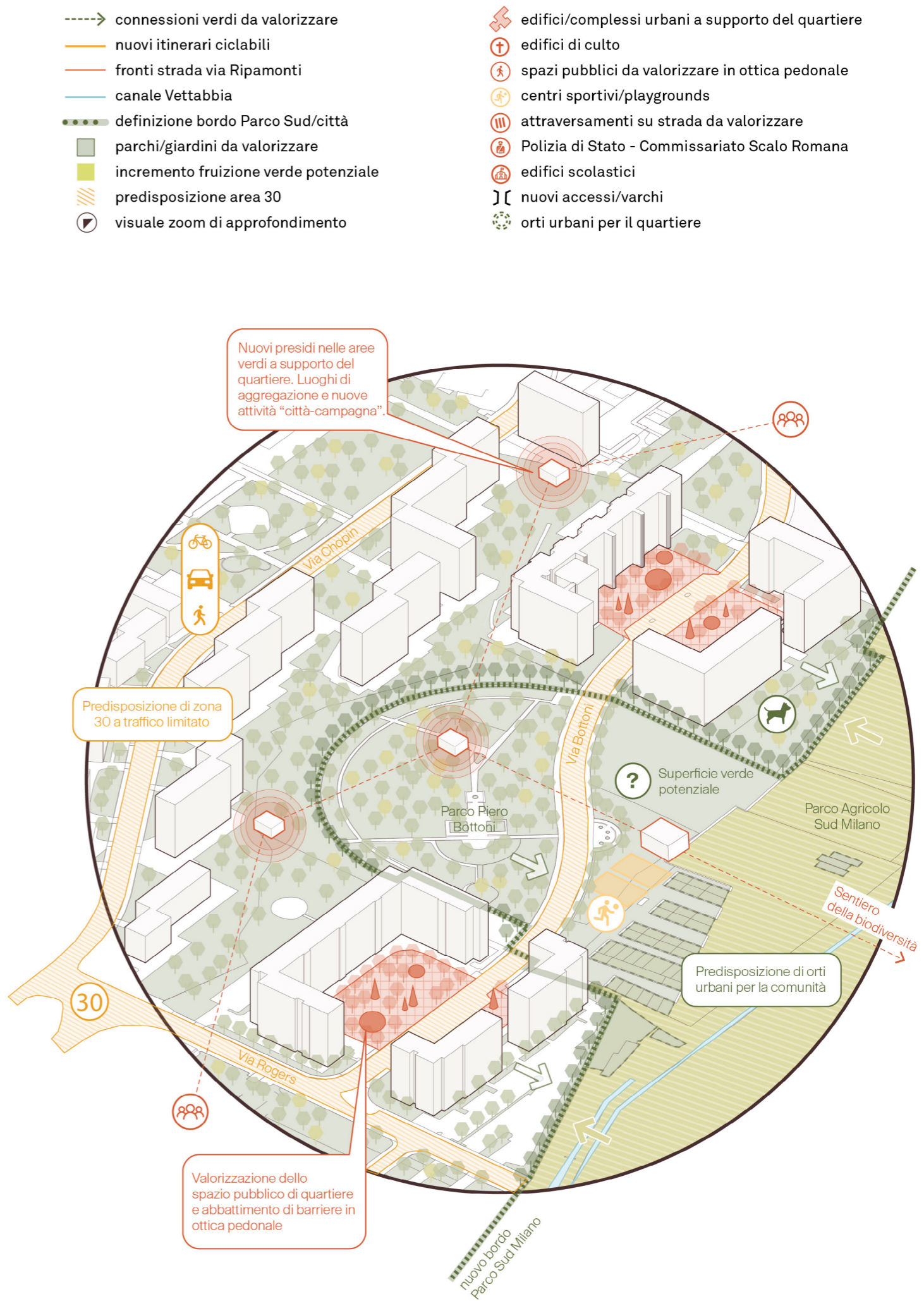
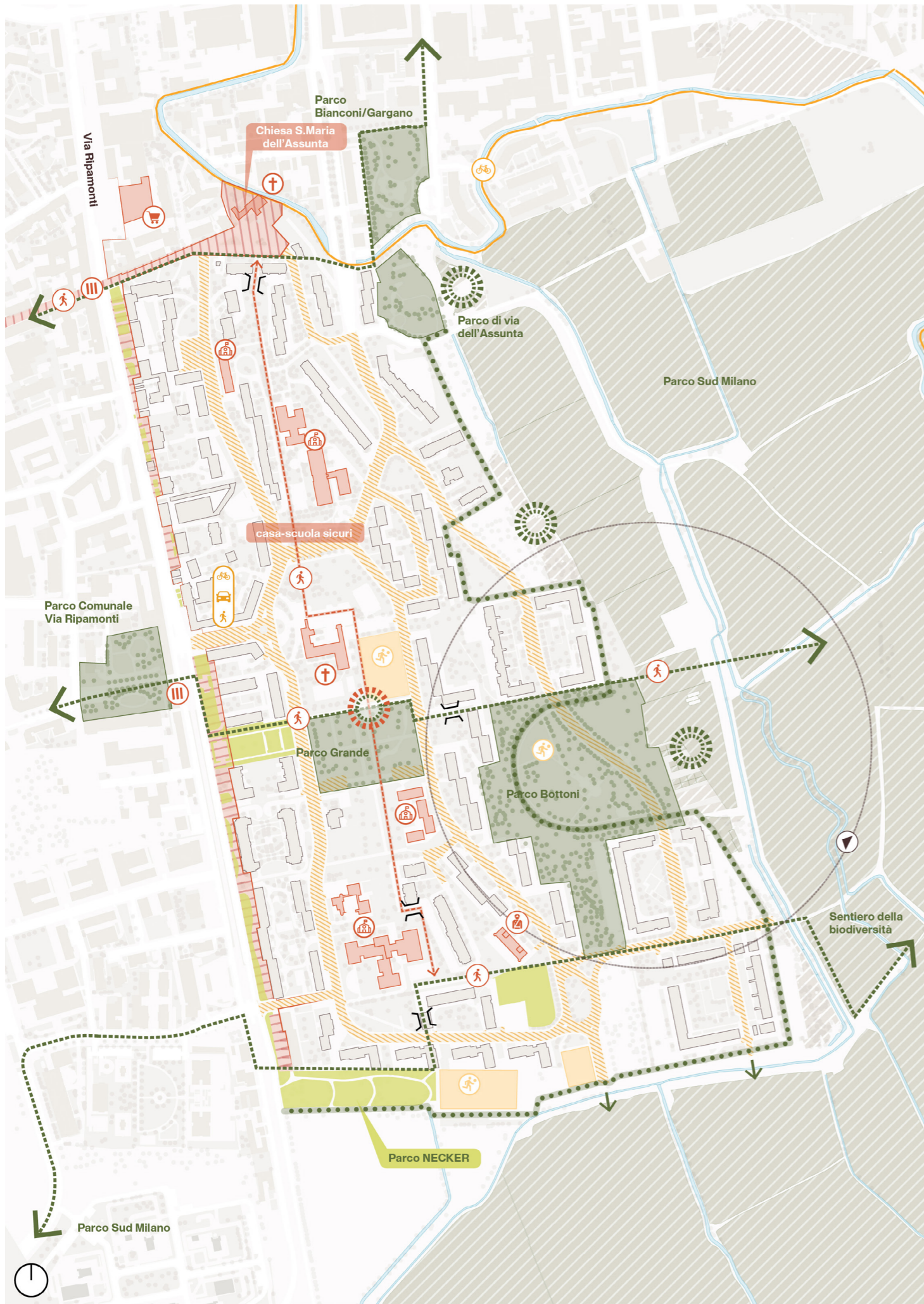
## 06 IL QUARTIERE FATIMA SI RIAFFACCIA AL PARCO SUD



Il quartiere Fatima è ben riconoscibile nella sua unitarietà per la qualità diffusa e la generosità dei suoi spazi aperti e verdi.

Tuttavia, la permeabilità ad un traffico veicolare di attraversamento, lo scarso presidio di attività al piano terra, la presenza di recinzioni e il mancato trattamento del bordo orientale al confine con il Parco agricolo mortificano le potenzialità del quartiere.

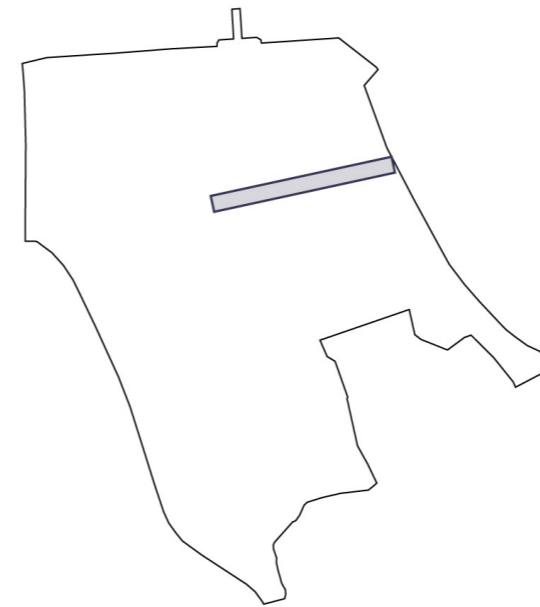
A partire dall'osservazione di queste criticità e con l'intento di incrementare la vivibilità e la qualità dei luoghi, gli interventi proposti si concentrano sulla formazione di un'Area 30, sull'inseadimento di strutture leggere nello spazio verde per offrire servizi e attività e sul trattamento del confine con il Parco Agricolo al fine di rafforzare le relazioni città-campagna, anche grazie alla connessione del "sentiero della biodiversità", in fase di promozione.



- > connessioni verdi da valorizzare
- nuovi itinerari ciclabili
- fronti strada via Ripamonti
- canale Vettabbia
- ..... definizione bordo Parco Sud/città
- parchi/giardini da valorizzare
- incremento fruizione verde potenziale
- ▨ predisposizione area 30
- 🔍 visuale zoom di approfondimento
- 🏠 edifici/compleksi urbani a supporto del quartiere
- ✝️ edifici di culto
- 🚶 spazi pubblici da valorizzare in ottica pedonale
- 🏃 centri sportivi/playgrounds
- 🚶 attraversamenti su strada da valorizzare
- 👮 Polizia di Stato - Commissariato Scalo Romana
- 🎓 edifici scolastici
- 🚪 nuovi accessi/varchi
- 🌳 orti urbani per il quartiere



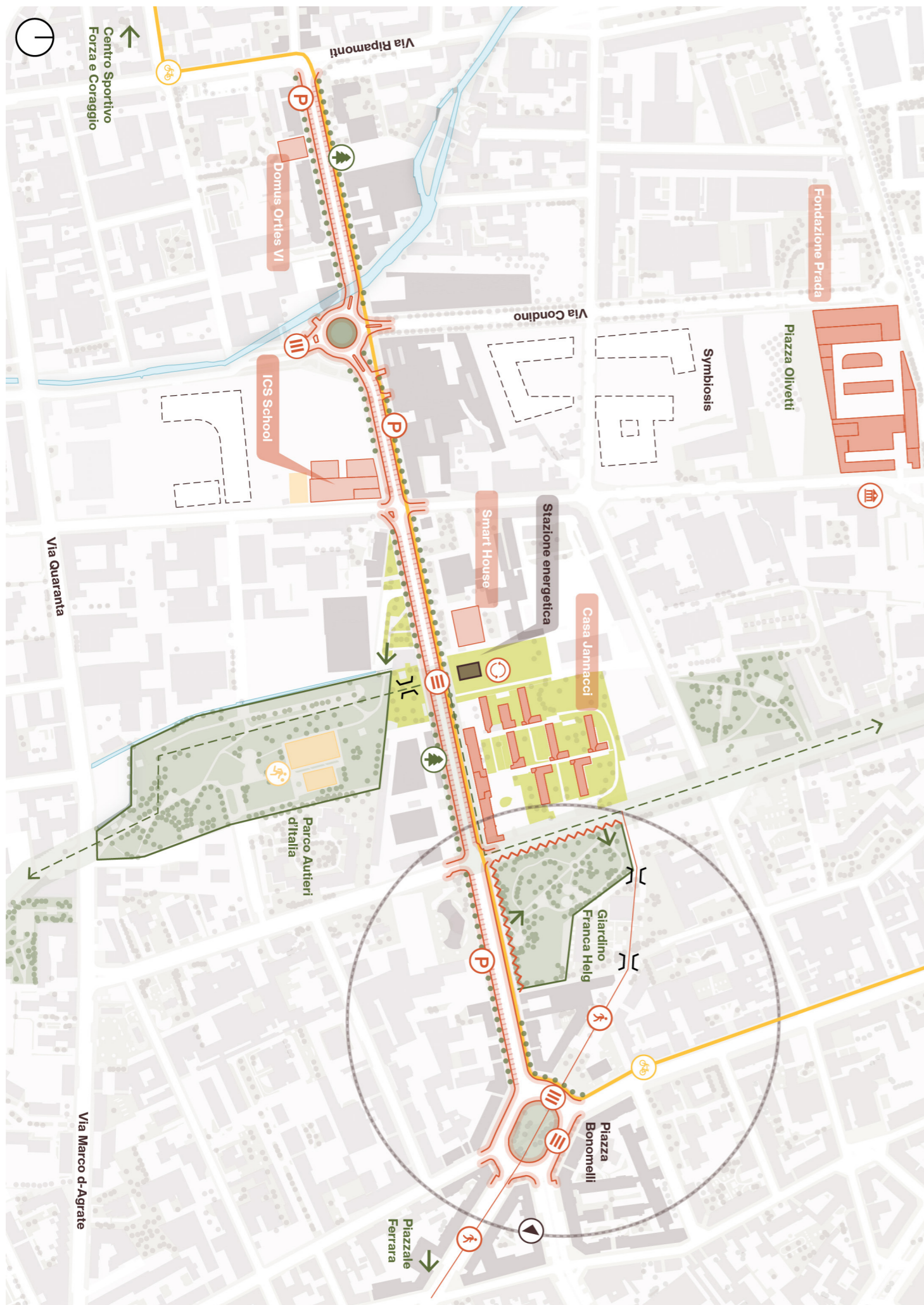
## 07 VIALE ORTLES SI COLORA DI URBANITÀ



Tra i collegamenti trasversali est-ovest che attraversano l'area, viale Ortles si configura come la strada con maggiori potenzialità di trasformazione. La sua sezione, quasi costante, non esageratamente ampia ma sovrabbondante rispetto al traffico veicolare, l'affacciarsi del giardino Franca Helg e della testata del Parco Autieri d'Italia, la presenza della Stazione energetica dismessa la rendono adatta ad un ripensamento nel senso di una maggiore vivibilità, attraverso un riequilibrio tra spazio riservato alle auto e spazio riservato ai pedoni.

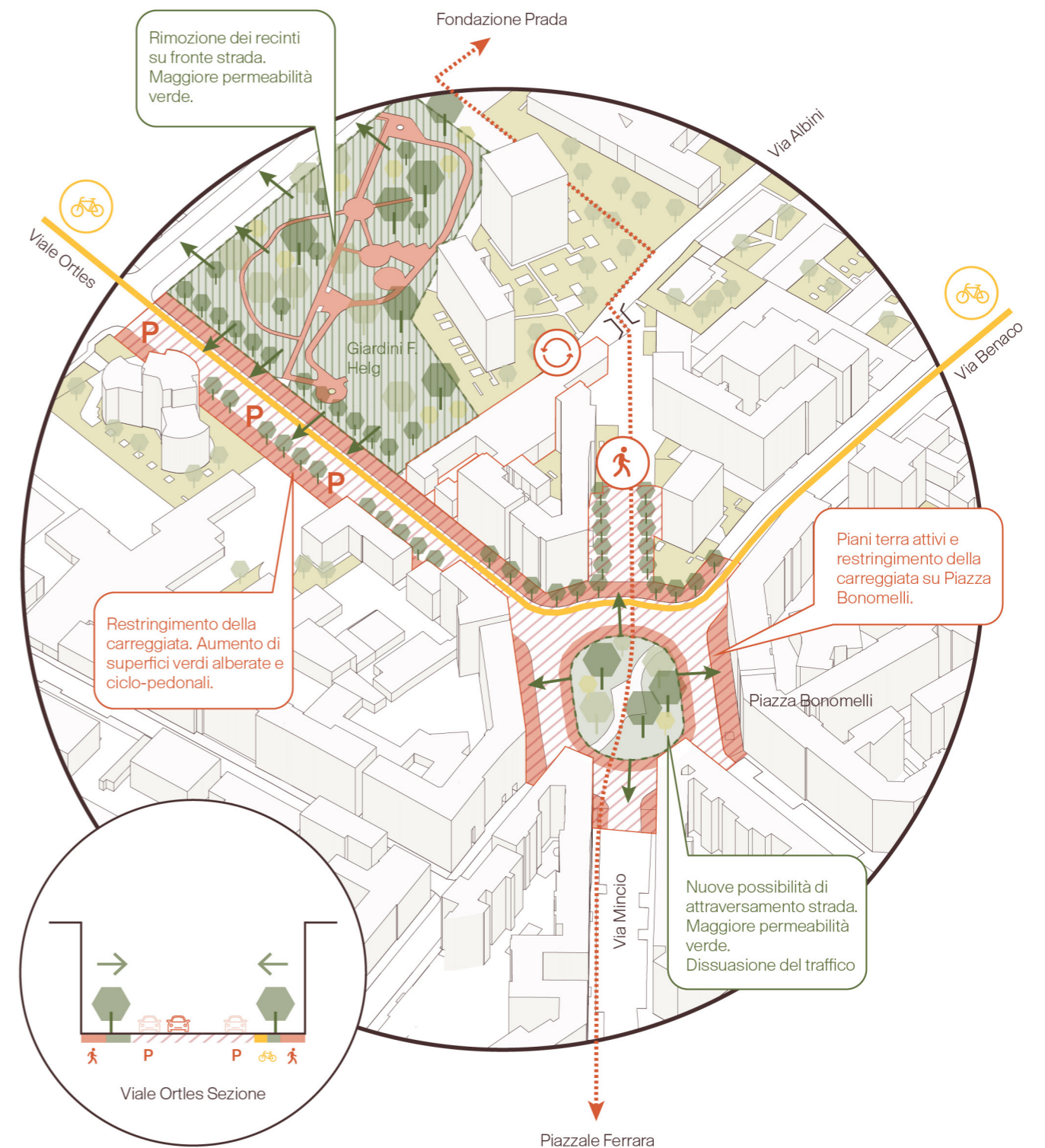
Le azioni proposte sono pertanto quelle del restringimento delle carreggiate per aumentare la dimensione dei marciapiedi, dell'incremento delle superfici verdi e drenanti, dell'alberatura continua, almeno su uno dei due fronti, della rimozione dei recinti del giardino per aumentare la permeabilità del sistema del verde, dell'inserimento di dissuasori per il traffico per incrementare la sicurezza degli attraversamenti.





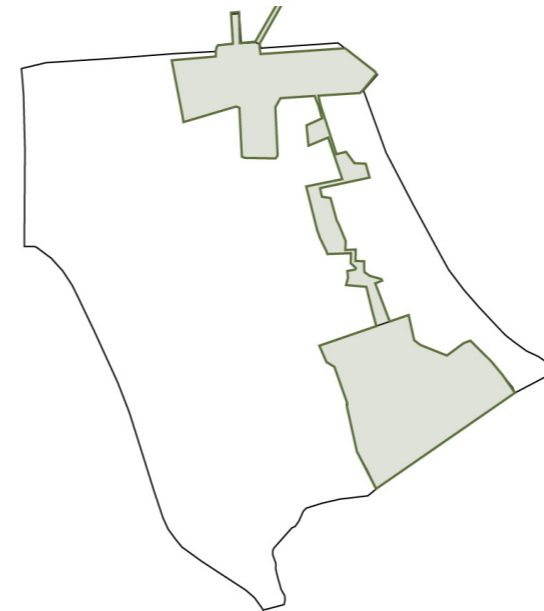
- > connessioni verdi da valorizzare
- nuovi itinerari ciclabili
- fronti strada Viale Ortles
- canale Vettabbia
- ▭ parchi/giardini da valorizzare
- ▭ verde sottoutilizzato potenziale
- 🔍 visuale zoom di approfondimento
- 🌳 abbattimento barriere giardini urbani

- 🏠 edifici/complessi urbani a supporto del quartiere
- 🏭 produttivo dismesso da riqualificare
- 🚶 spazi pubblici da valorizzare in ottica pedonale
- 🏊 centri sportivi/playgrounds
- 🚶 attraversamenti su strada da valorizzare
- 🌳 riforestazione urbana
- Ⓟ aree di sosta a tempo limitato
- }] nuovi accessi/varchi





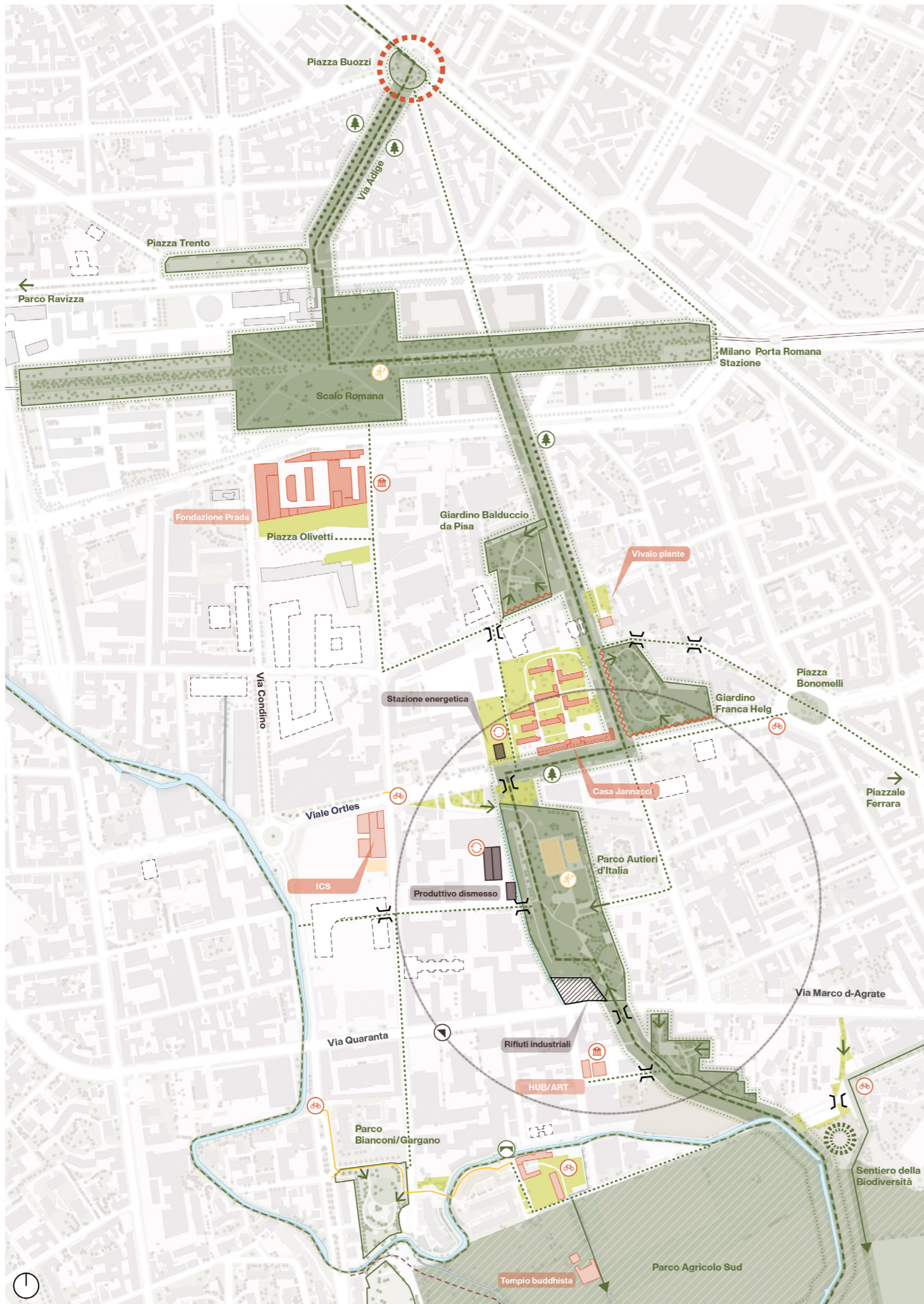
## 08 LA COLLANA DELLE AREE A VERDE SI RICONNETTE AL PARCO SUD



Il nuovo parco in via di realizzazione nello Scalo di Porta Romana, in una strategia di area vasta, può essere letto come la testata urbana del Parco Agricolo Sud Milano. Questa lettura implica un potenziamento e una messa in valore di tutti gli spazi verdi – parchi, piccoli giardini, corridoi e “scampoli” – che dal bordo meridionale si spingono fino ai margini dello Scalo.

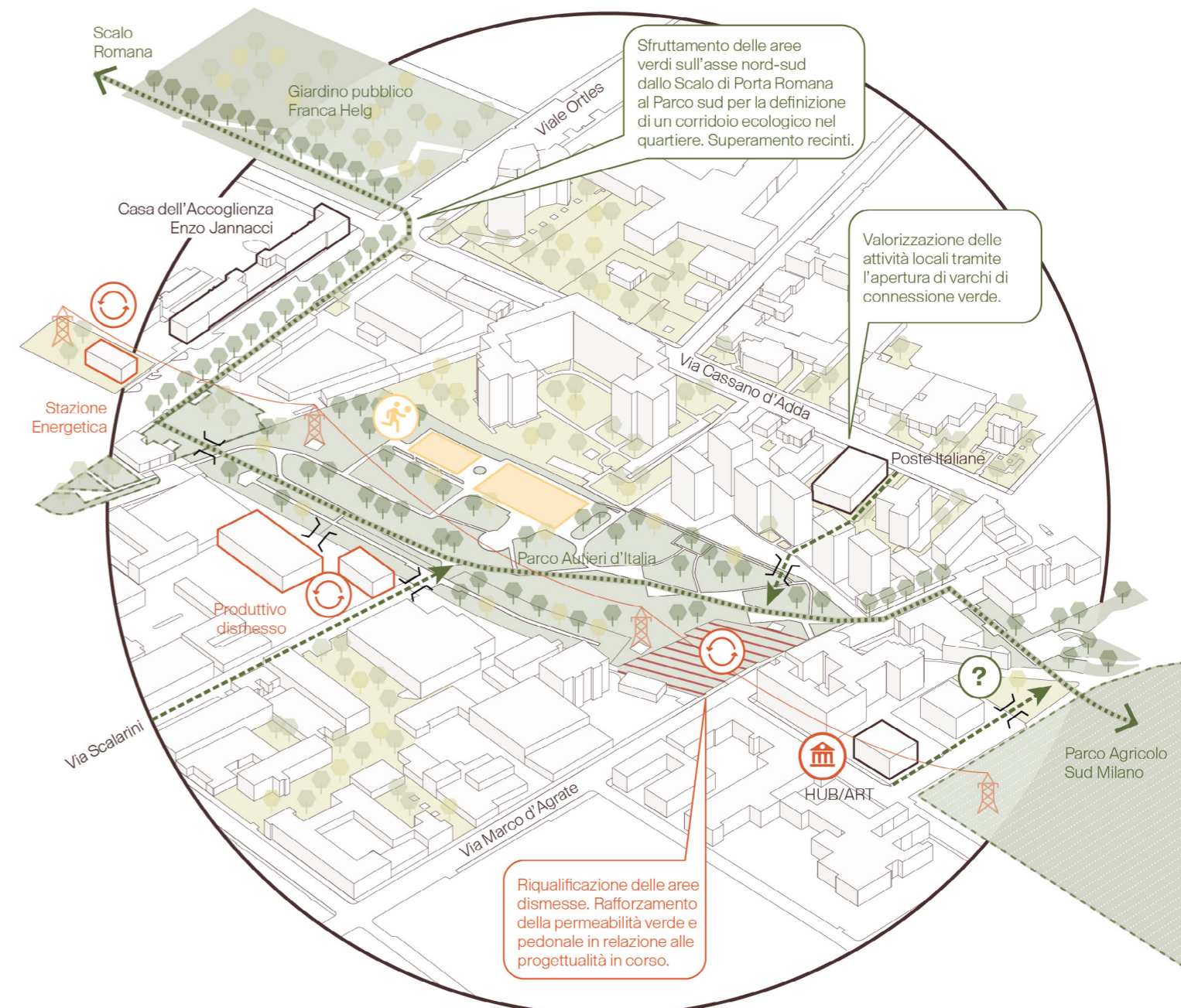
A partire da via Dell'Assunta, nel suo tratto parallelo alla Vettabbia, si intercettano e si inanellano in una sorta di “collana verde” – un vero e proprio corridoio ecologico – gli spazi verdi esistenti: il Parco Autieri d'Italia, il Giardino Franca Helg e il Giardino Balduccio da Pisa; attraverso piccole e semplici operazioni, possono essere incrementate la loro qualità e le loro potenzialità connettive. In questo processo di riassetto del sistema del verde potrebbero essere inclusi anche i diversi contenitori dismessi e in attesa di ripensamento che costeggiano il sistema verde.

Cruciale risulta il mantenimento e la cura dell'approdo al Parco Sud e al sistema della Vettabbia.



- > connessioni verdi da valorizzare
- nuovi itinerari ciclabili
- fronti strada via Ripamonti
- canale Vettabbia
- nuovo bordo Parco Sud
- parchi/giardini da valorizzare
- verde sottoutilizzato potenziale
- ➔ accessi a parchi/giardini esistenti
- 🔍 visuale zoom di approfondimento

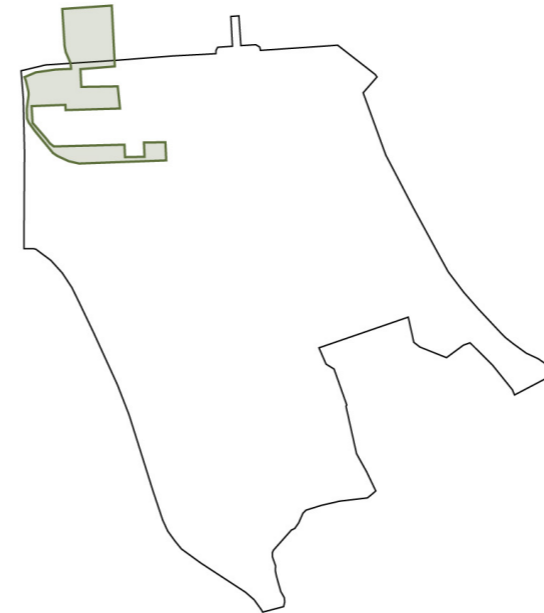
- 🏠 edifici/complessi urbani a supporto del quartiere
- 🏛️ musei
- 👤 spazi pubblici da valorizzare in ottica pedonale
- 🏃 centri sportivi/playgrounds
- 🏗️ edifici in cantiere nel quartiere
- 🌳 riforestazione urbana
- 🔄 edifici dismessi da riconvertire
- ]] nuovi accessi/varchi
- 🌱 orti urbani per il quartiere



Riqualificazione delle aree dismesse. Rafforzamento della permeabilità verde e pedonale in relazione alle progettualità in corso.

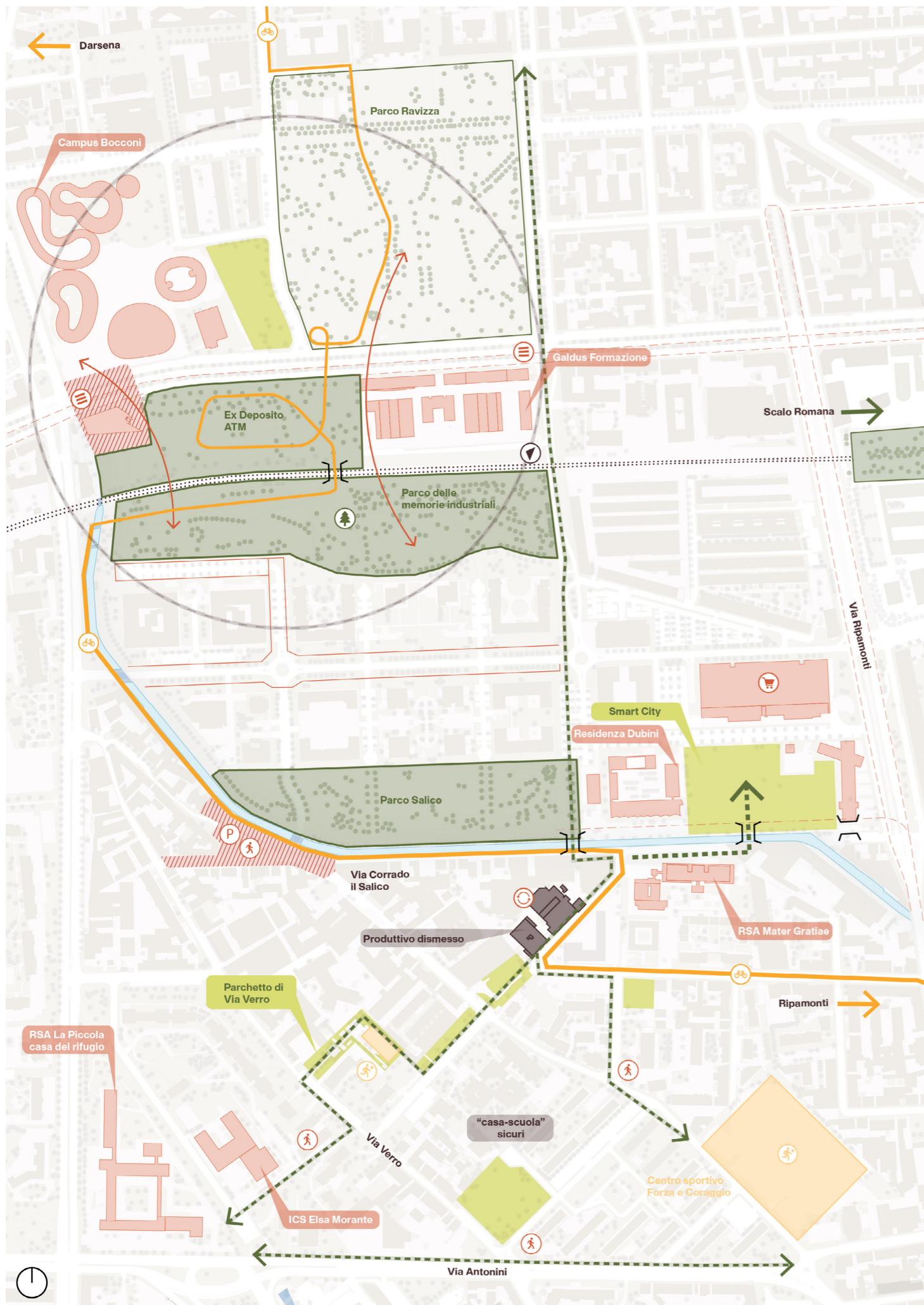


## 09 PARCHI NORD OVEST (DAL PARCO RAVIZZA AL PARCO MEMORIE INDUSTRIALI)



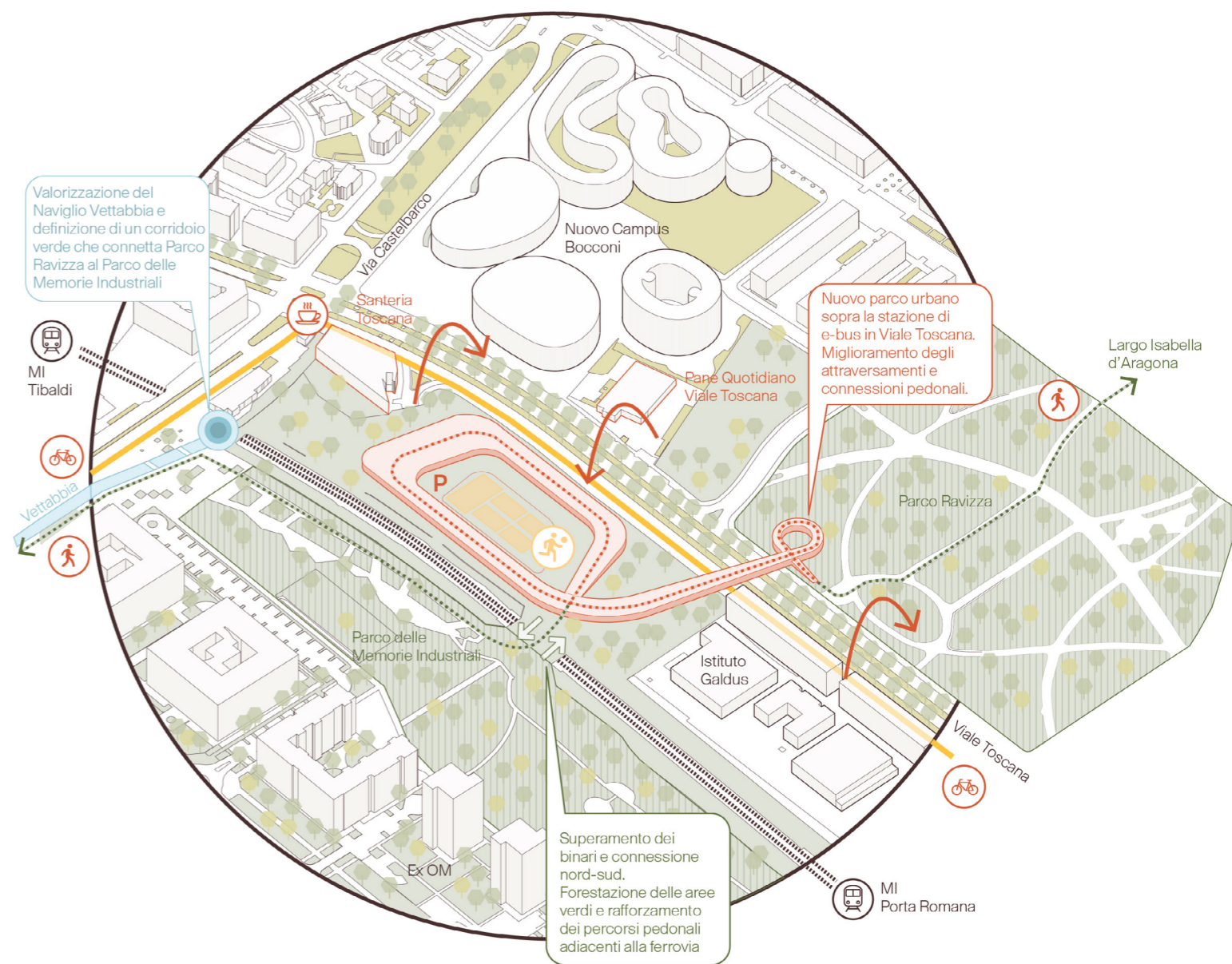
L'area nord-ovest è caratterizzata dalla presenza di molte risorse ambientali e potenziali fulcri di socialità: a partire dalla emersione della roggia Vettabbia, i due parchi del PRU ex Officine Meccaniche-Pompeo Leoni – il Salico e delle Memorie industriali – con l'area dell'ex deposito ATM, più a nord, oltre la circonvallazione, lo storico Parco Ravizza e il nuovo Campus della Bocconi offrono un ricco patrimonio di aree verdi che tuttavia faticano a fare sistema a causa delle molte interruzioni trasversali, sedime ferroviario e viale Toscana in primis.

Le azioni progettuali qui esplorate si propongono dunque di rafforzare il sistema connettivo verde e pedonale per mettere a sistema queste aree. In particolare, osservando il nodo a cavallo della circonvallazione, si intende: mettere in valore la Roggia Vettabbia, come infrastruttura blu di collegamento con i parchi a sud; potenziare il nodo della nuova Stazione di e-bus in viale Toscana con un parco in sopraelevato che consenta la continuità dei percorsi ciclo-pedonali in connessione con Parco Ravizza; moltiplicare le opportunità di superamento della ferrovia; incrementare il patrimonio arboreo in prossimità delle infrastrutture a protezione dei percorsi pedonale; ripensare il sistema delle pavimentazioni con un attento progetto di suolo che favorisca la continuità e la connettività dei percorsi e degli spazi pubblici.



- > connessioni verdi da valorizzare
- > nuovi itinerari ciclabili
- > piste ciclabili esistenti
- > canale Vettabbia
- > parchi/giardini da valorizzare
- > verde sottoutilizzato potenziale
- > visuale zoom di approfondimento

- > edifici/complessi urbani a supporto del quartiere
- > edifici dismessi da riconvertire
- > spazi pubblici da valorizzare in ottica pedonale
- > grande distribuzione/commercio
- > attraversamenti su strada da valorizzare
- > aree di sosta a tempo limitato
- > nuovi accessi/varchi





COME USARE LO STUDIO D'AREA



Come un **quadro di riferimento**, basato su una analisi approfondita delle caratteristiche dell'area oggetto di studio, che **condivide la lettura dei problemi e delle opportunità** di un territorio sottoposto a una trasformazione radicale, in una prospettiva attenta alle qualità dello spazio e agli effetti territoriali e paesaggistici di complessi processi economici e sociali.

Come un dispositivo che il Municipio 5 può utilizzare per **interagire con l'Amministrazione comunale, gli operatori e i cittadini** sul tema delle trasformazioni in atto e previste nel contesto oggetto di StAR a partire da un quadro di riferimento unitario.

Come un insieme articolato e compiuto di analisi, argomenti, suggerimenti che il Municipio 5 e il Comune di Milano **possono utilizzare nella fase di redazione e poi di attuazione della revisione, oggi in corso, del Piano di Governo del Territorio.**

Come un **repertorio di suggerimenti e di suggestioni progettuali** che potrebbero trovare applicazione sia nell'attività di carattere pubblico promossa dal Comune e dal Municipio, sia nell'interlocuzione tra attori pubblici e privati al fine di massimizzare i benefici pubblici e cercare di governare i rischi delle trasformazioni in corso.

Come un **insieme di immagini e suggestioni** che cittadini, associazioni, attori collettivi e *stakeholder* possono utilizzare per rinnovare e arricchire il proprio immaginario progettuale e la propria attiva partecipazione ai processi di trasformazione territoriale in corso.





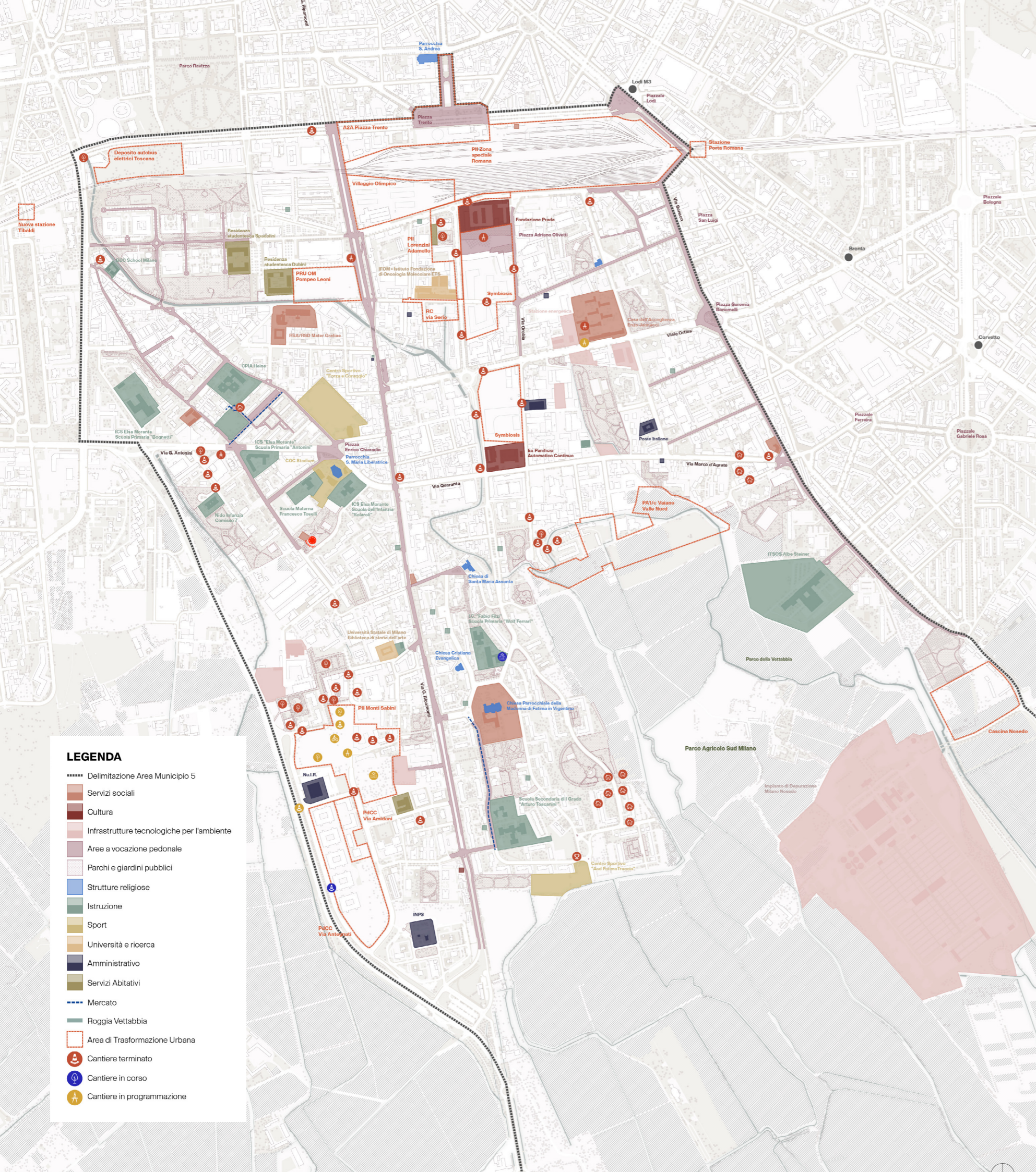
## REPORT TAVOLO 1: QUALITÀ URBANA, SERVIZI PUBBLICI, SPAZI COLLETTIVI

### Interlocutori presenti all'avvio dei lavori (non esaustivo)

- Ilaria Giuliani – Comune di Milano – Direzione Verde e Ambiente
- Paolo Carelli – Comune di Milano – Commercio e Attività Produttive, Concessioni
- Eleonora Cozzi – Comune di Milano – Direzione Lavori Assessorato Giovani e Sport
- Annibale D'Elia – Economia Urbana, Assessorato Moda e Design
- Associazione Cuccagna
- Covivio
- Due referenti di - REDO sgr
- Tatiana Sicouri – Psicoterapeuta di Comunità
- Stefania Aleni – Municipio 4 – Giornalista
- Gaia Molho – Presidente commissione urbanistica Municipio 5
- Vicepreside Istituto Comprensivo Fabio Filzi (elementari e medie)
- Presidente Hines
- Due referenti di Fondazione Prada
- Comitato Vigentino per Milano
- Elisabetta Radice – Teatro Carcano
- Vito Redaelli – Architetto
- Barbatì
- Natasha Tosoni

### A. Argomenti messi a tema

- SPAZI PER ADOLESCENZA E PRE-ADOLESCENZA
  - **Non ci sono spazi per adolescenti** (fascia 11-18 anni) in tutto il quartiere, che non sia oratorio; bambini vanno in oratorio ma gli adolescenti no
    - Zona Vigentino **dominata per il tempo libero dall'oratorio** della parrocchia Madonna di Fatima
      - Presenza di centri sportivi, aule, parchi, verde
      - Tendenzialmente i ragazzi vanno all'oratorio dopo la scuola, oppure nel **centro sportivo OMF** per basket-calcio-pallavolo – sotto una tensostruttura
    - Presenza di campi estivi finita la scuola – Parco Guareschi Via del Guarnieri
  - non hanno altri **luoghi di aggregazione non estivi** (d'estate ci sono i parchi)
  - **Mancano centri polifunzionali**, biblioteca, aule studio, spazi espositivi
    - Municipio 5 PII monte sabini – delibera di un centro polifunzionale. Biblioteca richiesta ma servizio **biblioteche non sostenibile economicamente** dal comune di Milano (non edificazione ma gestione).
    - Disponibilità solo servizio prestati – quindi ragionamento su offerta su richiesta del municipio 5 spazio polifunzionale + parte sportiva (come richiesta municipio su PII monte sabini – da oneri)
  - Meglio spazi polifunzionali che biblioteca dove non ci va nessuno



**LEGENDA**

- Delimitazione Area Municipio 5
- Servizi sociali
- Cultura
- Infrastrutture tecnologiche per l'ambiente
- Aree a vocazione pedonale
- Parchi e giardini pubblici
- Strutture religiose
- Istruzione
- Sport
- Università e ricerca
- Amministrativo
- Servizi Abitativi
- Mercato
- Roggia Vettabbia
- Area di Trasformazione Urbana
- Cantiere terminato
- Cantiere in corso
- Cantiere in programmazione

- necessità dei ragazzi di andare in locali con wi-fi per lavorare, magari non la biblioteca dove invece serve stare in silenzio
- preferenza di andare a chiesa rossa, dove ci sono anche bar
- adolescenza: luogo per lavorare/studiare, ma anche per prendersi una birra alla fine
- **A scuola ci sono queste tipologie di spazi, ma non ci va mai nessuno** (ad esempio scuola media in Via Guarnieri che però è aperta solo su progetti non essendo una biblioteca, ed è attivabile solo su richiesta/iniziativa e se c'è personale). Recentemente hanno anche vinto un bando comunale per arredi innovativi
  - Viene commentato come le iniziative a scuola siano a numero chiuso, non aperto a tutti, e soprattutto gestito dai docenti – quindi poco attrattivo ed accessibile
  - Preferibilmente spazi per attività meno organizzate e più informali
  - “Agli adolescenti non gliene frega niente delle mostre, se non ci vanno con le scuole non vanno a vederle, a meno che non sia da Instagram. Meglio sviluppo di centri commerciali, anche se molto tristi”
- Proposta Associazione 05 con **spazio per adolescenti**, Scuola Toscanini
  - Tuttavia, si evidenzia come la necessità sia non solo di uno spazio riferito ad un'ubicazione fisica, ma anche con finanziamenti di progetti che li tengano aperti, con personale di gestione e controllo per ampliare l'offerta formativa
  - Si potrebbero affidare queste proposte di nuovi spazi in gestione alle associazioni
  - Associazione 05 pubblicizza l'evento “Venerdì al Parco” come prima attività negli ultimi 13 anni, dopo l'iniziativa di “teen-city”
- Alcuni cittadini rilevano che non è presente al tavolo nessuna testimonianza di giovani
- Università statale di Milano lascerà via Noto
- Tema degli spostamenti
  - Attenzione a giovani lavoratori che non hanno disponibilità di mezzi privati
- Attività di Fondazione Prada
  - Fondazione PRADA – Prada chiusa ma fondazione no; spazio aperto, solo mostre chiuse. Under 18 gratuito e over 65 aperte – poi a breve attività con scuole su visite guida. Aperta fino a 19; venerdì sera ora fino a 21
  - + cinema venerdì domenica alla fondazione Prada – **attività di comunicazione però forse manca**. Costi più bassi rispetto a media cinema milanesi (6-4€) ed è al chiuso, attivo inverno-estate. Pensato dehors bar luce, apertura su piazza Olivetti potrebbe essere un'idea – come spazi praticabili

- CITTÀ 8-20
  - Quadrante a Sud dello scalo di porta Romana, **la città muore nelle ore serali** e vive solamente 12 ore al giorno, nonostante l'area sia soggetta a grandi trasformazioni
  - Parchi solitamente vivono anche loro in questa fascia oraria
    - Esempio via Spadolini, quartiere residenziale quindi alla sera c'è solo buio e silenzio – se non per alcuni studenti della Bocconi che rincasano
  - **Parchi molto bui** (es. Parco delle Memorie Industriali) e non visuti di sera
    - Iniziativa “Curiamo i Parchi” di due settimane fa – molto partecipata, ma la sera spopolamento. Alberi cresciuti tantissimo ma scarsa manutenzione con fronde che coprono i lampioni
    - Alla sera per tornare a casa in bicicletta, ampio uso dei parchi come “scorciatoie”, ma sono al buio
  - Alla sera, necessità di andare ai navigli in bici – sennò non c'è **niente fuori dagli orari di ufficio tradizionali**
  - Cogliere l'opportunità di rendere più trafficate alcune aree che di sera sono deserte, dando d'estate ma non solo, la **possibilità di fare due passi anche al municipio 5**
    - Movida notturna lamentata ovunque perché poi reca disturbo ai residenti, a maggior ragione nel grande sviluppo di uffici – sarebbe il luogo adatto per ospitare largamente questo tipo di attività, visto che dopo le ore X non si disturbano i residenti.
  - Presenza di due bar che però chiudono dopo le 20 – era stato chiesto un **chiosco**, ma non si è saputo niente.
  - Controesempio: Parrocchia di Chiesa Rossa e Parco delle Cascine significativo per realtà culturali e di socializzazione
    - nel quartiere **mancano questi punti di socializzazione**
    - c'è il CAM ma sono tre anni che dicono di doverlo chiudere e ristrutturare e non succede nulla (ed è piccolo) – ma non esiste una biblioteca per esempio
      - Un potenziale CAM
      - Nella zona via noto e/o nei nuovi quartieri in monte sabini, qualche centro di aggregazione, un secondo CAM
- DISPONIBILITÀ PLESSI SCOLASTICI
  - Quadrante a Sud dello scalo di Porta Romana, compreso con Ripamonti, **mancano spazi per l'istruzione**, non ci sono scuole (*\*solo una, che non era indicata in mappa*)
  - Proporzioni quantitative nuovi insediamenti e ricezione scolastica
  - Quartiere residenziale via Antegnati
    - Tante persone in arrivo – appartamenti con tagli soprattutto per giovani coppie e famiglie, ma le scuole Filzi, Toscanini, Ferrari sono già sature

- Vicepreside dice Antonini mezza vuota, Ferrari satura - Palazzi già pieni in realtà - scuole piene e alcune rinunce sono state fatte, giovani coppie con figli probabilmente in futuro.
  - **Scarsi asili e nidi d'infanzia**
- FRONTI ATTIVI PIANI TERRA
  - Piazza Olivetti, **unico servizio pubblico è una piadineria** - tra l'altro non visibile + il bar di fastweb
  - **Quartiere dell'Esselunga, non succede nulla**
  - Nuovi servizi REDO contrattualizzati
    - Asilo nido e scuola materna privata (non si sa se con oneri costruzione di Monte Sabini si farà una scuola)
    - Poliambulatorio e consultorio attivi da gennaio - sia privato che convenzionato
    - bar, pasticceria previsti
    - case atelier inizialmente previste, ora non si sa e non ancora contrattualizzate
    - + altri servizi previsti ma in corso di formalizzazione
    - Previsti piani terra con alto livello di permeabilità per evitare l'effetto dormitorio
      - Commerciale ai piani terra su tutto edificio 3 e edificio 4
      - Struttura sanitaria alla base
      - Residenziale al piano terra tu edifici 1-2-5
      - Parte dell'edificio 2 avrà ai piani terra servizi alla comunità, sportelli pubblici, gestore sociale e spazio in via di definizione
  - Lavorare **sulla vocazione pedonale**, alla scala del pedone
    - Piazza Olivetti, Via Quaranta, Viale Ortles
  - Sui negozi prima si andava in centro, dopo con nascita di val di sole molti hanno chiuso per età.
    - Sono arrivati dentisti, agenzie immobiliari ovunque.
    - OVS è andata via, ora per un paio di calze devi andare all'Esselunga + edicole stanno chiudendo.
  - Non ci sono mercati comunali.
- SPAZI DISMESSI POTENZIALMENTE IN TRASFORMAZIONE
  - Palazzina Basilico
    - Petizione per non abbattimento
  - Sotto la zona di Covivio/Marco d'Agrate - **tanti edifici industriali dismessi**, potenzialmente attivabili

## B. Luoghi/Spazi di riflessione (tentativo di riassunto)

- Piazza Olivetti
  - Assenza di servizi pubblici, solo una piadineria e il bar fastweb
  - Piazza nasce con l'intento: metà piazza senza alberi pensata per ricevere spettacoli, con predisposizione pavimentazioni - sulla parte su fondazione Prada spazio piano con pozzetti prese per allestire queste cose - es. 2018 inaugurazione e come sta facendo fastweb a cui avevano dato disponibilità per costruire il palco.
  - Nota: è asservita ad uso pubblico, non pubblica
  - Investimento comune cultura in periferie per riqualificare i luoghi - es. Piazza Olivetti per investimento culturale, per individuare un luogo che è un non-luogo - ci sono quelli che lavorano, attività a pagamento, laboratori - ma piazza calata dall'alto, bella interessante ma... Prada chiusa nel suo fortino, Fastweb vuole aprire qualcosa, e stiamo cercando di fare qualcosa.
  - "non possiamo creare luoghi calati dall'alto che non vivono di socialità, sennò sono dei bei monumenti"
  - Area in cui stanno provando a chiedere aiuto agli stakeholder per lavorarci insieme e farla diventare una piazza sociale.
  - Piazza Olivetti è un po' come piazza di passaggio e di lavoro - piazza minerale pavimentata - dipende dalle idee e può accadere un po' di tutto. Idea di aprire un fronte, anche se Fondazione Prada è un muro su piazza Olivetti, che cambia percezione.
  - Elisabetta Radice di Teatro Carcano
    - Vincita del bando Milano Viva - Territori in Periferie, progetto su piazza Olivetti
    - Collaborazioni con Covivio e Fastweb, e si spera anche con Fastweb
    - Necessità di copertura di varie fasce d'età
  - Ipotesi iniziale della piazza: laboratori, DJ set per adolescenti
  - Difficoltà di trovare punti di ristoro (bar fastweb chiude alle 19)
  - Mancanza servizi igienici, attacco acqua
  - Necessità di integrare spettacolo e musica
  - Mancanza di un palco formale, anche per necessità di concessioni, portata tecnica, etc..
  - Se ai navigli ci arrivi con tanti e diversi mezzi pubblici, in piazza Olivetti arriva solo il tram 24
    - Analogo insediamento REDO dove arriva tram 24 e tram 34
    - Attenzione a giovani lavoratori che non hanno disponibilità di mezzi privati
- Spazi Museo Fastweb
  - Museo fastweb funziona con scolaresche e costa poco 5€ - museo da sulla piazza, e c'è un teatro dentro.
  - Convertito ingresso principale in ingresso al museo, e dipendenti entrano dal retro.
  - Aree per scelta aperte anche se private non asservite, seppur con sorveglianza h24 con ronda, telecamere e anche di presenze.
  - Sperano che la rigenerazione porti ulteriori servizi
- Area di Fondazione Prada
  - Fondazione aperta, spazio aperto - solo mostre sono a pagamento

- (e con prezzi ridotti per giovani)
  - Aperta fino alle 19, venerdì anche fino alle 21
  - C'è un cinema, ma è poco conosciuto anche dagli stessi cittadini – nonostante abbia prezzi ridotti rispetto ai cinema convenzionali
  - Accademia dei bambini da settembre come iniziativa Fondazione Prada
  - Si era pensato a dei dehors per il bar luce, con apertura su piazza Olivetti – come spazi praticabili
    - Disponibilità di dialogo anche con Covivio
- Quadrante sud Scalo Porta Romana
  - Mancano spazi per l'istruzione
  - In vista del nuovo PGT sull'area di trasformazione Prada-Covivio-Symbiosis c'è una trasformazione molto densa
    - Necessità di innestare nuova qualità urbana lungo asse Nord-Sud, ma in direzione Est-Ovest
- Zona Vigentino – Oratorio
  - Molto attivo per oratorio e centro sportivo OMF
- scuola media in Via Guarnieri
  - aperta fuori orario, ma solo su iniziativa-progetto
- Parco via Spadolini
  - Completamente buio nelle ore serali
  - Quartiere spento una volta rincasati dal lavoro
- Via Ripamonti
  - Impossibile percorrere in bicicletta, normalmente si taglia per i parchi alla sera, sebbene siano bui
  - Ragionare sulla bellezza di una via come questa
    - caotica e poco attrattiva – sporca, senza alberi e arredo urbano che non consente di viverla come passeggiata
    - non è uno spazio pubblico per passeggiare, pur essendo un punto di riferimento
  - puntare sul commercio, non necessariamente sulla movida che offre poco al momento
  - Dare offerta e capire perché commercio non funziona
    - Saracinesche chiuse
    - Rifiuto di affittare anche se c'è disponibilità economica – i proprietari non affittano e preferiscono tenere chiuso
  - Possibilità di strutture leggere, non necessariamente pesanti
  - percorso del 24 da via toscana - è una massicciata squallida senza erba, solo sassi con traversine, si sporca e c'è solo cemento.
- Quartiere via Antegnati
  - Tante persone in arrivo – appartamenti con tagli soprattutto per giovani coppie e famiglie, ma le scuole Filzi, Toscanini, Ferrari sono già sature
    - Vicepresidente dice Antonini mezza vuota, Ferrari satura
    - Palazzo Antegnati già abitato + 5 palazzi recenti quasi totalmente abitati con circa 400 appartamenti
- Parco degli Autieri / Via Scalarini
  - Innesso del Parco Agricolo Sud con la città – luogo molto importante
  - Collegato molto bene con edifici residenziali esistenti, ma non con asse Nord-Sud che risulta un cul-de-sac che non porta da

- nessuna parte
  - Servono azioni in direzione Ovest, verso via Scalarini
- Via Noto
  - Università statale di Milano lascerà via Noto
- Palazzina Basilico (nome non ufficiale, ma conosciuta così)
  - Associazione cuccagna – 2021 promozione raccolta firme per non abbattere palazzina nello scalo ferroviario (Gabriele Basilico) – oltre un migliaio – per riutilizzarlo come spazio pubblico come biblioteca per fotografia dedicata a G. Basilico. Sviluppo rapporto con studio Basilico e moglie Giovanna Calvenzi disposta a donare per una cosa pubblica i libri di fotografia di Basilico.
  - Argomento che non ha molto spazio, da organizzare anche come spazi eventi e mostre di fotografia – proporre funzione.
- Area a SUD dello scalo non oltre Ripamonti, vocazione produttiva industriale
  - Studi precedenti di fattibilità e successive dismissioni hanno poi portato a subentrare del terziario (ad esempio area Covivio non realizzabile come residenza per inquinamento del suolo dovuto alle ex imprese chimiche, conceria, etc..)
  - Asse di Covivio riconvertito a terziario
- Area A2A
  - Trasformazione in residenza
  - Necessità di non avere solamente residenza, ma mix funzionale
  - Presenza ancora di un'industria farmaceutica
- Via Quaranta
  - È come uno spartiacque
  - Possibile strada ad alto scorrimento ma a mobilità lenta
  - Magari realizzare una rotonda
- Via Scalarini
  - È privata
  - C'è una discoteca (movida notturna) che si è appena spostata qui
- Sotto zona Covivio/Marco d'Agate
  - tanti edifici industriali dismessi, potenzialmente acquisibili dal comune e utilizzabili
- Via Bottoni, a ridosso del Parco SUD
  - Come un'arena naturale con parco degradato. Possibile luogo da rigenerare
  - È già strutturato e presente (i ragazzi vanno lì)
- Anfiteatro davanti CAM
- Affacci su Parco della Vettabbia
- Via Broni con Chiusa Leonardesca con affaccio Parco della Vettabbia
- Parco di Corrado al Salico
- Affaccio su Corso Lodi
  - Proposta proprietà è di prevedere ampi spazi al piano terra per funzioni di interesse generale, con riutilizzo dei fabbricati e spazi non per abitazioni – convenzioni con proprietà per interessi generali su spazi pedonali e verdi.
- Monte Sabini
  - insediamento scolastico 15 classi primaria e secondaria + centro polifunzionale a vocazione culturale su multimediale e culturale. Problema di affidare al privato la gestione che deve avere rientro economico, e quindi viene via l'aspetto sociale e diventa più un

tema economico – uso sociale molto ristretto. Soldi alla cultura, non possono farla solo i privati.

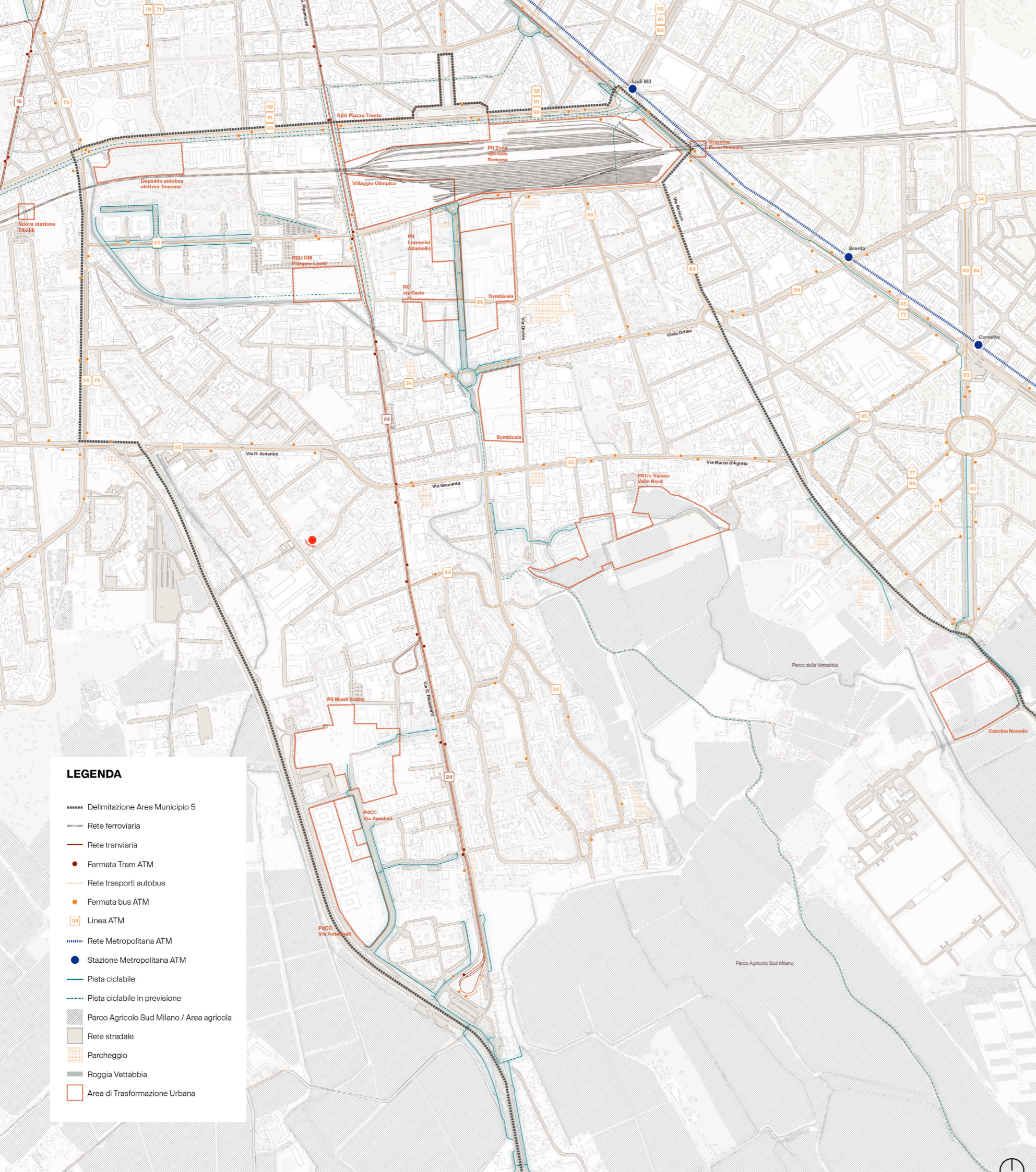
- Generale

- Comparsa a macchia di leopardo di singoli palazzi, venendo meno il concetto di cortina milanese – ricostruire le cortine e non singoli palazzi
- Calcoli quantitativi di residenza e di conseguenza dotazione di servizi
- Con arrivo nuove famiglie, tema delle scuole molto sentito
  - Servono spazi per ragazzi, bambini e giovani
  - Zone che devono rimanere ibride, per non mettere in contraddizione terziario/produttivo e residenziale
- Bisogna capire come far funzionare delle cose, senza la necessità di un grande intervento importante
- 41 spazi a Milano di incubatori sostenuti economicamente per alcuni tipi di imprese scalabili digitali – supportare il contorno, non la singola impresa.
  - Interventi integrati servono, concentrare gli sforzi su determinate aree
  - Economia civile sostenuta molto, ovvero l'impresa non pensa a se stessa ma anche al territorio – scuole di quartiere, crowdfunding civico
    - Un negozio in questo momento per non farsi vincere dai grandi è fare servizio agli abitanti
    - Un intervento sociale deve avere anche una parte commerciale per non rimanere appesa dai finanziamenti
  - Nei prossimi tre anni stabilità amministrative e ragionare come usare mirino sugli spazi

- Collega Barbati su scalo Romana:

- Tema del verde come quote minime dell'accordo di programma con parco entrante che scavalca ferrovia con collina tra piazza Trento, sistema A2A e zona centrale porta romana con parte sud + fascia verde lineare lungo e sopra ferrovia – schema a croce con parco centrale quadrato in mezzo e parco lineare con ferrovia semi-interrata
- Tema consolidato post richiesta del comune – due plessi di educazione (1) infanzia con materna e nido e (2) scuola primarie e medie. Ancora no zona ideale all'interno dello scalo, proposta tra comune e fondo per localizzarle via Vallassa e più già di proprietà privata per plesso infanzia – zona comunque esterno SUD – più servizi residenziali quindi
- Tema servizi privati e da convenzionare, di interesse generale. Prenderanno spazio da definire nelle strutture preesistenti (fabbricato basilico su via Ripamonti e fabbricato da ricostruire squadra rialzo tenendo solo facciate, dove facevano manutenzione treni). Spazi non ceduti al comune, ma servizi privati e convenzionati con il comune – che ha spazio di negoziazione anche delle funzioni e delle condizioni di utilizzo.

- Domanda agli uffici: nel quadrante a vocazione industriale ritrasformato, non ci sono esercizi commerciali, ma è previsto qualcosa qui non segnato?
  - Zone di desertificazione commerciale e supporto al popolamento è molto lavorato, previsto nel PGT del commercio di prossimità, botteghe ma non è semplice il rapporto tra attività che si devono sostenere, attacco alla strada e sistemi di supporto per mantenere.
  - Rapporto spazio pubblico rivitalizzato e spazio attivo, con le vetrine abbassate, sperimentazioni di frontiera (es. con REDO sui piani terra) – se da questo lavoro emerge anche focalizzazione precisa delle aree.
  - Necessità di incrociare i dati e gli spazi precisi. (Annibale D'Elia)
- Oltre ai luoghi di un certo interesse con grandi firme, un cittadino è più interessato alla città pubblica che ai privati. Quindi cosa portano nel territorio i privati? Sono scatole chiuse o hanno un rapporto con il territorio.



**Questioni chiave:**

1. Flusso veicolare su via Ripamonti, via Antoni (elevato traffico alta pericolosità)
2. Fragilità della mobilità dolce: rete bike sharing debole o assente, pericolosità di attraversamento con bicicletta, assenza di un adeguato percorso ciclabile, sottodimensionamento delle linee di trasporto pubblico (poche o poco frequenti)
3. Pericolosità di attraversamento dell'area con bicicletta, assenza di un adeguato percorso ciclabile
4. Sottodimensionamento dell'offerta di parcheggi (e zone di ricarica macchine ibride)

**Abitante – Signore (fascia di età over 60)** Sarei interessato a capire se c'è un ragionamento sull'inquinamento da gas e da rumore sulle quali attualmente il Comune di Milano non è tra i migliori. È arrivato sempre in ritardo, sul rumore non ha fatto nulla e sui gas sappiamo sia difficile. A mio parere questa è un'occasione per, attraverso la mobilità strutturare qualcosa che possa ridurre di molto questi due elementi inquinanti.

(Gabriele Risponde evidenziando che non è un tema dello studio d'area, ma alcuni interventi possono contribuire ad agire. Non da solo, basti pensare a biodiversità, forestazione urbana. Tuttavia, non è tematicamente al centro del lavoro. È una conseguenza, ma non trattiamo direttamente la questione)

**Abitante 2 – Signore Pensionato.** Vorrei sapere, Via Wolf Ferrari che ora è una specie di autostrada all'interno di Milano. È prevista una ciclabile?

(Gabriele fa segnare sulla mappa con pennarello Nero)

**Intervengono altri abitanti** evidenziando l'esistenza di un progetto di collegamento con via Bromi. Nel quartiere Fatima vicino la chiesa. Scende da Via Quaranta, attraversa Piazza Sumatre e Via Bromi.

**Intervento assessore Cugini:** Li c'è un tratto, di cui ne stiamo discutendo in questi giorni e ne diamo delibera giovedì (15 giugno). Con gli oneri di urbanizzazione di via Murani è previsto un tratto di ciclabile verso sud (incrocio Ferrari Gabussi, reso semaforizzato e segnaletica) che si raccorda con i tratti di ciclabile esistenti. So che c'è una richiesta e una petizione che è partita di collegamento ciclabile verso nord, da Ferrari agganciando Gabussi sbocca su Antonini. Si pensa che ampiezza e assetto stradale consentano la possibilità di immaginare su corsia protetta una ciclabile, il problema è l'incrocio con via Antonini. In quanto ci sono altre progettazioni esistenti, ma non c'è nulla sul raccordo da lì verso altri brani di ciclabile esistenti o in progetto.

**Gabriele interviene:** Un tema chiave è la possibilità di creare un sistema di ciclabilità che possa connettere lo scalo ferroviario al parco. Tema di ciclabilità verso sud a cui faceva riferimento l'assessore, c'è la connessione con il passaggio alla 95 risalendo per poi connettersi ad una ciclabilità esistente (si sta guardando la tavola segnando quanto detto).

Abitante 2 interviene di nuovo: chiedendo se in quel tratto sono previste delle rotonde? (lungo Via Bromi)

**Signor Ferri - direttore del giornale di zona:** Riguardo la pista che va V. Antegnati, c'era un progetto che da lì arrivava fino in Castel Barco con il problema del superamento di V. Antonini (V. Antonini è un distratto in tema di traffico, pensare lì una pista è un suicidio). Propongo se da Via Antegnati, se si taglia da dietro al Quark e si sbuca in V. Valla, così facendo si bypassa V. Antonini. (Gabriele sta segnando).

All'altezza di via Campazzino, c'è un semaforo (ovviamente dovrebbe essere tutto organizzato). Nel momento in cui arrivi in Campazzino, al momento c'è una strada chiusa ma è a poche centinaia di metri dall'uscita di via valla. È all'interno di una zona residenziale e non a traffico intenso.

**Intervento assessore:** orecchio di HINES che interviene lì, e c'è qualche idea di ciclabile [HINES conferma].

**Intervento ex consigliere del municipio, attualmente pensionato:** le criticità che individuo sono 4. Via Ripamonti. Lì c'era un progetto di semaforizzazione con la ristrutturazione di alcune aree di fermata, non completata, e quindi l'asservimento semaforico va concluso. Sappiamo i motivi di questo ritardo.

Poi l'armamentario della sede stradale dove passa la linea 24 e anche era stato deliberato.

Non so come questo si interseca con il progetto della nuova metropolitana. Ma le cose devono essere messe in qualche modo in relazione.

Altra criticità è tutto il percorso da via Quaranta, V. Solari, V. Antonini e V. Cermentate. Chi frequenta quella strada a partire dalla 95 è difficile. Qualcosa è migliorato ma mica poco.

Si tenga conto che nella precedente legislatura si era approvato un progetto di cui bisogna capire se sia ancora attuale se si possa riprendere o qualcosa deve essere modificato.

Altre due criticità, quella che secondo me è la parte più realizzativa da prevedere. Tutto il quartiere Fatima circoscritto da via Dei Guarneri, V. Chopin, V. Bottoni, V. Wolf Ferrari, può essere messa a **zona 30**. Però il problema da risolvere non è la cartellonistica, ma come renderlo effettivo. Lì c'è stato un progetto realizzato da un abitante del posto (che ha un'esperienza maturata in 30 in Ferrovie dello Stato) dove individua nella prossimità della scuola e in alcuni incroci delle rotonde che di fatto limiterebbero la velocità. Ci sono alcuni incroci dove per il parcheggio copre la visuale. Allargando i marciapiedi e togliendo alcuni ostacoli si potrebbe migliorare la visibilità e ridurre il tasso di incidenti (al momento molto alto).

Intervento di un altro abitante (signora – età media 40/50) conferma la frequenza alta di incidente e investimenti. Inoltre, ci sono molte scuole in quel punto, quindi alta densità di bambini. Due scuole materne, un nido, un oratorio.

Ultimissimo punto il passaggio dei Camion lungo via Ripamonti.

**Abitante di Chiaravalle:** Piste ciclabili, vanno realizzate non per senso di marcia bivalente su unico lato della strada. Altrimenti sono pericolose per i ciclisti.

Da via Antonini è importante accelerare la realizzazione della linea circolare della metropolitana. Per muoversi da Chiaravalle ad un'altra zona periferica della città richiede molto tempo. Le linee 90 e 91 dovrebbero essere eliminate, si recupera aria superficiale così da costruire tutte le ciclabili che si vuole, e al di sotto si crea la metropolitana. (Inoltre, la V. Vaiano Valle è molto stretta).

**Signora - Abitante del quartiere Fatima:** Riprendo questione delle scuole, è una zona con diverse scuole media elementari nido, oltre la presenza dell'oratorio. Ci sono diversi ingorghi che si creano la mattina, specialmente ora con lo sviluppo dell'area Fastweb-Prada perché il passaggio da Ripamonti per andare verso Prada è sempre stato un passaggio di taglio. Ora con il passaggio di tutti i nuovi dipendenti/operari che vanno in quella direzione, quell'area la mattina diventa un serpentone di persone e smog.

La linea 34 che fa il giro di tutto il quartiere non è del tutto efficace come servizio pubblico a causa della poca frequenza e del giro circolare e quindi essere efficacemente in sostituzioni di altri mezzi, specialmente considerando l'assenza di piste ciclabili. Quindi obiettivo è riuscire ad alleggerire lo smog e il traffico.

In merito alla zona 30, V. Ripamonti è un punto nevralgico. Presenza della linea 24 che non è un'adeguata sostituzione alla linea 34 (quando c'è un ingorgo è meglio arrivare in Centro a piedi).

Ultimo punto sulla linea 34, anche il presidente Carapellese ha ascoltato i cittadini recentemente, in quanto c'è una parte di popolazione che non è contenta del nuovo tragitto che verrà fatto. C'è in via Chopin un doppio passaggio della linea 34 (andata e ritorno) che toglie parcheggi e crea un disagio per la zona. Nell'andare a rivedere il sistema, va ripensato nell'ottica di non dare un colpo ai cittadini che abitano lì. La linea 34 non è ancora stato modificato il circuito

**Filacchioni – si occupa di finanza ed è uno dei fondatori del comitato di zona iscritti al Comune di Milano. Comitato amici della Vettabbia:** Abitante di Via Spatolini. Propone di riprodurre la sezione stradale di Via Spatolini (zona centrale carrabile con le due aree laterali pedonali con vegetazione) alla via Ortles. Così facendo a suo parere si otterrebbe un via ciclabile e pedonale adeguata. Specialmente in vista di ciò che quella zona diventerà con le nuove trasformazioni.

C'è un problema rispetto a via Ripamonti: risalendo tutti per lavoro da via Ripamonti c'è un parcheggio selvaggio (indica la zona incrocio con lato sinistro ferrovia). Abbiamo elaborato una riflessione: andando verso la fine di V. Ripamonti c'è l'oncologico, se con il Comune si riuscisse a proporre di parcheggiare all'interno dell'oncologico e da lì usufruire della linea 24 si riuscirebbe ad arrivare al centro in 5 minuti. Questo contribuirebbe a ridurre anche il tema dello smog.

**Abitante municipio 5 – di fronte al CAM:** usufruisco molto della mobilità dolce, ma in questa zona il nodo fondamentale la **mobilità non dolce**. Antonini, Ortles, Ripamonti tutte strade che finiscono "in niente".

Sono strade con grande flusso ma che finiscono in strade molto piccole. O si realizzano parcheggi molto grandi fuori, ma si deve aumentare la mobilità pubblica all'interno, o si realizzano allargamenti di strade che devono finire in due

punti logici. Bene andare a sviluppare Via Ortles come Via Spatolini, tuttavia anche via Spatolini quando si apre su Via Bazzia c'è sempre coda. La questione è il flusso di mobilità, più che la mobilità in sé. All'interno di questo flusso di mobilità operativa, ovviamente si deve poi inserire la mobilità dolce.

**Signora abitante della zona:** Ripamonti è un nodo cruciale. Non vorrei che nel discorso Ripamonti, si spossare la mobilità sull'asse Broni dove ci sono le scuole e tutta un'altra serie di difficoltà. Quindi questione principale, cosa fare di V. Ripamonti, e se la linea 24 verrà fatta proseguire.

Bisogna predisporre dei parcheggi, così da dislocare meglio i flussi di persone che arrivano con la macchina.

Rispetto alle piste ciclabili: a causa dei cantieri attualmente presenti lungo la strada, la via è impraticabile a causa delle impalcature e della continua presenza di camion. In aggiunta le condizioni di manutenzione della strada fanno sì che andare in bicicletta sia un suicidio. Altro punto importante è la mobilità per soggetti in condizioni di disabilità.

**Signor Ferri – ambientalista:** il parco sud blocca l'attraversamento in auto, quindi da est a ovest in auto c'è solo quel passaggio. E da nord a sud, ora c'è scalo romana che spero sia permeabile per fare in modo che ci sia una strada alternativa a via Ripamonti. L'unica soluzione è quella che aveva accennato l'assessore Cugini, liberare Via Ripamonti attraverso la linea 24 (sicuramente una soluzione drastica ma necessaria). Tuttavia, ci deve essere un'adeguata permeabilità in scalo romana e più a nord.

**Abitante della zona:** il nodo di via Antonini è una tragedia. Bisogna evitare che il flusso della linea 95 e il flusso che viene da via Bazzi e che segue con la bretella non si incontrino. L'immissione da Antonini è una questione nevralgica.

Via Ripamonti prosegue fino al carcere. Il tram dovrebbe arrivare fino alla fine dell'area comunale. Non necessariamente la linea della metropolitana ma anche una linea di superficie. Una connessione continua, perché ora si può fare solo scendendo e risalendo.

Dal cimitero di Chiaravalle c'è una strada riammodernata venendo verso di noi (Vaiano Valle). Circa a metà strada, c'è una strada che può sbloccare un po' di traffico, così da non far arrivare il traffico in Via Ripamonti e farlo defluire nel quartiere di Fatima.

In Via Selvanesco che attualmente è solo in senso unico, dare alle bici la possibilità di farle andare in doppio senso.

**Signora - abitante in via Ripamonti:** mi muovo molto in bici, da quando hanno fatto le fermate del tram resta un'area molto piccola per le bici. Necessità di una ciclabile seria che si colleghi al centro.

Se su via Ripamonti restasse solo il tram, si potrebbe evitare il traffico che ora si crea costantemente. Via Antonini non si può assolutamente attraversa in bici a causa del traffico.

**Intervento Ilaria Dias – dipendente azienda farmaceutica nel complesso Symbiosis:** condivido quanto detto fino a questo momento. Noi ogni anno facciamo Piano spostamenti casa lavoro dipendenti (Mappatura dei dipendenti dove

abitano e come arrivano). Pur volendo favorire gli spostamenti (paghiamo abbonamenti per i mezzi pubblici etc.), venendo loro da tutte le aree fuori Milano, non sempre è possibile venire in questa zona con i mezzi pubblici. Mezzi e parcheggi di interscambio, potrebbero essere una soluzione ma per esempio il parcheggio di Lampugnano è sempre pieno. Dipendenti che vengono da Monza e simili non ne usufruiscono, perché è sempre pieno. Quindi prima di dire sì alla linea 24 e no alle auto, bisogna trovare delle valide alternative.

**Signor Ferri** propone di usufruire di un passaggio veloce in bici che da via Campazzino. Va che arriva fino a cascina Campazzino e poi Campazzo, che se rese ciclabili arriverebbero direttamente alla fermata delle metro in Abbiategrosso. Dovrebbe essere sistemata, in quanto attualmente è molto dissestata.

**Bramati - ex presidente del municipio 5:** primo dato da segnare **rivendicare il tracciato della metropolitana**. Nell'immediato la chiusura della Ripamonti è follia. Ci vogliono dei percorsi di accompagnamento su un obiettivo anche condizionale.

Non condivido l'idea di impedire di entrare in area B, impedendo l'utilizzo di un parcheggio di interscambio.

È importante capire quale sia il tracciato anche se ipotetico. C'è tutto il tema sul quartiere Fatima, il tema della linea 34. Ci sono una serie di interventi che possono accompagnare questo percorso non rendendoli definitivi, ma dando un tracciato.

Rispetto alle connessioni: parte del traffico è generato dall'impossibilità di un attraversamento est-ovest. Tema delicato del raddoppio della Selvanesco: è un'area già compromessa, che può dare uno sfogo all'asse limitrofo Antonini. Il doppio senso è riservato solo ai mezzi agricoli a causa della pericolosità della strada (non è possibile passare con altri veicoli più piccoli).

È un'area che diventerà ancora più congestionata. È importante capire cosa succederà, che cosa farà COIMA. Il tipo di trasformazione e che utenza porta. Al di là della metropolitana, come si muove il contorno, in quanto se non è chiaro questo aspetto, tutti i ragionamenti restano in aria.

**Dipendente LVMH:** problemi sono due. Problema delle connessioni: indagine interna con i nostri dipendenti, e la maggior parte dei dipendenti arriva con la metropolitana (a Lodi e poi da lì manca una connessione). Si potrebbe risolvere con una navetta, ma in questo caso sarebbero decisioni prevalentemente private. Secondo tema è quello dei parcheggi. Non ci sono. Noi come azienda abbiamo numerosi eventi, specialmente la sera. Il problema del raggiungimento è molto forte.

Inoltre, noi come scelta aziendale, abbiamo tutti macchine ibride, e la possibilità di caricare la macchina è offerta da soli due punti all'interno della zona. Internamente ci stiamo muovendo da questo punto di vista, ma ovviamente su un fronte pubblico è una forte limitazione.

**HINES (Giorgia Giuliana):** all'interno dell'area abbiamo tre progetti, due studentati e un progetto residenziale (Via Giordano e Via Ripamonti, in Via Ripamonti è in conclusione il secondo edificio). Il feedback dei ragazzi: comunità internazionale. Milano è insostenibile sul fronte della mobilità dolce, chi vive in quella



struttura non riesce ad arrivare in università (IULM, Bocconi, Cattolica, Unimi). Prima critica mossa (sia per questione di età che di provenienza non si muovono in macchina). Trovare un modo in cui le ciclabili esistano, ed esistano in sicurezza. A livello internazionale è inconcepibile.

**Dipendente azienda Nexteria in via pampuri** (Gabriele ha segnato). Sgraviamo un po' di traffico, facciamo anche noi analisi casa lavoro. Linea 24 insufficiente come altri collegamenti per centinaia di persone al giorno. Capolinea punto importante, e potenziando questo punto potremmo far filtro andando ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale. Necessità di potenziare una rete di bike sharing in quell'area (in quanto bikemi non è presente in quella zona). Altro tema mobilità elettrica: potenziare gli stalli in prossimità dell'area Amidani - Antegnati che deve avere un suo proseguo. Potenziare quella fascia potrebbe essere la soluzione filtro per potenziare le vie più centrali.

**Intervento di Fondazione Prada:** Sottolinea l'importanza dei temi già emersi. Presenza di centinaia di visitatori, fondamentale rafforzare la rete del trasporto pubblico. In primis la vicinanza della metropolitana (Scalo porta romana può offrire un'occasione in tal senso) ma anche altri mezzi di trasporto pubblico sono necessari. Attualmente passa solo la linea 65 che non è molto frequente. Secondo punto: in un'ottica di sostenibilità dare maggiore possibilità di bike sharing, c'è una stazione bikemi nei pressi della fondazione ma non chiaramente visibile e troppo poche, motivo per cui un ampliamento potrebbe essere utile.

**Signore che interviene all'inizio (De Ponzio):** Non riesco a vedere una struttura di pianificazione in questo lavoro. Sono un acustico, ho fatto piani di zonizzazione acustica. Invito di fare delle linee guida per l'inquinamento, avere più dati rispetto al flusso. Linea politica sull'uso dell'auto. Noi come cittadini siamo deformativi sull'uso dell'auto, maggiore sensibilizzazione. Manca tentativo forte di diminuire l'uso dell'auto.

#### **Intervento da parte dei colleghi del Comune**

**Matteo:** Considerazioni di carattere generale. Anche se in questo tavolo non parliamo di inquinamento, in realtà è un tema che è sullo sfondo. Qualsiasi ragionamento che facciamo su Ripamonti non può prescindere dal fatto che da qui ai prossimi anni l'obiettivo è ridefinire l'idea che noi abbiamo di arterie di accesso a Milano. L'obiettivo su cui noi stiamo lavorando è diminuire il flusso veicolare.

È evidente, che il consigliere ha ragione, le macchine non possiamo farle scomparire nel nulla. Bisogna gestire, attraverso politiche che progressivamente portino ad una riduzione del loro uso. Ci vuole coraggio, accompagnando queste trasformazioni, in quanto altrimenti rischiamo di creare delle situazioni di conflitto peggiori.

Il ragionamento su via Ripamonti sul fatto che possa essere sempre meno un'arteria di accesso per il trasporto privato e diventare quel viale che avete prefigurato, dipende da questa valutazione e dalle politiche che sapremo introdurre. Sono politiche perfettibili, scelte che non risolvono dall'oggi al domani la questione ma è un primo elemento che ci consentirà progressivamente di guardare l'obiettivo. Da queste scelte dipende anche come possiamo ripensare queste strade morfologicamente. Sono tutte via molto ampie (Antonini, Bazzi,

Cervenate). Perché sono state pensate in una fase in cui l'obiettivo principale era garantire un certo flusso veicolare alla città.

Il fatto che si possa ragionare per restringere la sezione stradale con l'obiettivo di garantire soprattutto la sicurezza. Non c'è nulla che diminuisce, come la riduzione della capacità della carreggiata. Per fare questo ci dobbiamo garantire al trasporto privato ci possa essere un'alternativa. In quanto è necessario fornire a chi vuole di avere la possibilità di scegliere.

Tema della metropolitana M6 molto complessa ma molto sentita. Abbiamo cercato di dare un'indicazione. Una metropolitana che colleghi una cintura esterna, tra l'area Rogoredo - Santa Giulia e quello che sarà poi il MIND. Mandato ad ANM tutta una serie di possibilità che avremo cura di confrontare con municipi e cittadini per trovare una strada quanto più condivisibile possibile. Non è un ragionamento di carattere immediato ma lo si sta facendo. Abbiamo cominciato anche in via preliminare a coinvolgere il municipio condividendo l'idea che la nuova M6 debba andare a completare l'asservibilità di queste zone invece di piombare nel centro.

Questo porta con sé il fatto che dobbiamo lavorare sul tema parcheggi. Che non sono solo quelli di interscambio. La riduzione delle auto in città, è anche relativo a quelle parcheggiate sulla carreggiata. Se si vuole recuperare spazio, ossia spazio pubblico (non solo alla ciclabilità, ma anche al verde e alla fruibilità pedonale) è necessario togliere auto in carreggiata, e trovare spazi e aree dove poter lasciare la macchina.

Politica che stiamo cercando di implementare è di interfaccia con i soggetti della grande distribuzione, che hanno grandi aree parcheggio che potrebbero essere aperti alla cittadinanza. Dall'altro la realizzazione di parcheggi di interscambio. Qui non è semplice in quanto l'osmosi con le aree verdi è sempre molto forte in questa parte di città e quindi è tema sensibile.

Sulla questione di Ripamonti: sulla questione del preferenziamento semaforico. Abbiamo applicato la riforma delle fermate della linea 24. La riforma delle fermate della linea 24 avvenne perché la nuova dislocazione dovrebbe consentire di dare al tram una certa velocità di crociera in concomitanza con i passaggi semaforici. Abbiamo razionalizzato le fermate, manca un pezzo di questo progetto.

Problema serio la praticabilità dei disabili anche lì.

Armamento tramviario. Noi lavoriamo, mettiamo in atto periodicamente di rattoppo dell'asfalto nell'immediata vicinanza dei binari. Sono lavori necessariamente provvisori. Perché l'ammaloramento dell'asfalto nell'introno dei binari deriva dall'uso dei binari stessi, il binario usurato vibrando spacca l'asfalto circostante. Qualsiasi intervento di rappizzo è un intervento gioco forza di carattere provvisorio. Senza risolvere l'usura dei binari, questo gioco continua.

L'intervento che stiamo realizzando ora su via Montegani è un intervento di sostituzione dell'armamento tramviario. È sicuramente un intervento oneroso. L'intenzione è intervenire anche su via Ripamonti in tal senso.

Tema ciclabilità: abbiamo tanti monconi che rispondevano ad esigenze particolari. Una volta i privati intervenivano, realizzavano un pezzo di pista ciclabile, ma non c'era una visione di insieme che tentasse di mettere in collegamento tutti

questi monconi. Perché la cultura della ciclabilità non era ancora così sviluppata.

Ora che è diventato uno degli assi principali, è diventato importante creare la maggiore organicità possibile. Questo ovviamente succede anche perché ci sono situazioni come Via Antonini che creano delle cesure. Questa è una cura che stiamo cercando di avere. Altra questione, quando parliamo di ciclabilità non intendiamo solo la pista ciclabile così come tradizionalmente intesa. Il percorso ciclabile oggi offre un ventaglio ampio di soluzioni: la pista ciclabile in sede propria è il modello tradizione. Abbiamo introdotto l'utilizzo della bikelane (ossia la ciclabile solo tracciata) e poi le zone 30 (dove in teoria il ciclista ha una cittadinanza pari a quella del mezzo privato).

Noi abbiamo un piano di zone 30: In alcune aree del quartiere Fatima è stata avviata. Come garantisco che i veicoli vadano veramente all'effettiva velocità? Per il momento ora lo si può segnalare.

L'intervento strutturale è più laborioso del segnaletico. Iniziamo dalla segnalazione (anche se non è risolutiva) e poi si prosegue.

**Stefano:** Prima questione del M6. Prevista dal piano della mobilità sostenibile, è prevista l'esistenza non è ancora definito il tracciato, ma è in una fase iniziale di un processo di definizione. Trasporto pubblico non più Duomo centrico.

Indipendentemente e anticipatamente agli interventi più specifici, come le nuove metropolitane, il programma del recupero degli scali ferroviari di Milano, tra cui quello di Porta Romana, ha tra i vincoli legati all'utilizzo delle plus valenze, di creare una linea di cintura ferroviaria (ossia da san Cristoforo, Porta Romana, Rogoredo fino al MIND). Questa verrà realizzata prima della metropolitana ed è un obbligo. Con caratteristiche ferroviarie (ossia adoperando i treni di RFI). Questa cosa come prima battuta potrebbe essere molto importante per questa fetta di città.

Il parco sud pone dei vincoli fortissimi, ma non è pensabile di andare a cercare una sorta di tangenziale sud a questo quartiere. Penso che la soluzione debba essere indirizzata fortemente indirizzata al trasporto pubblico.

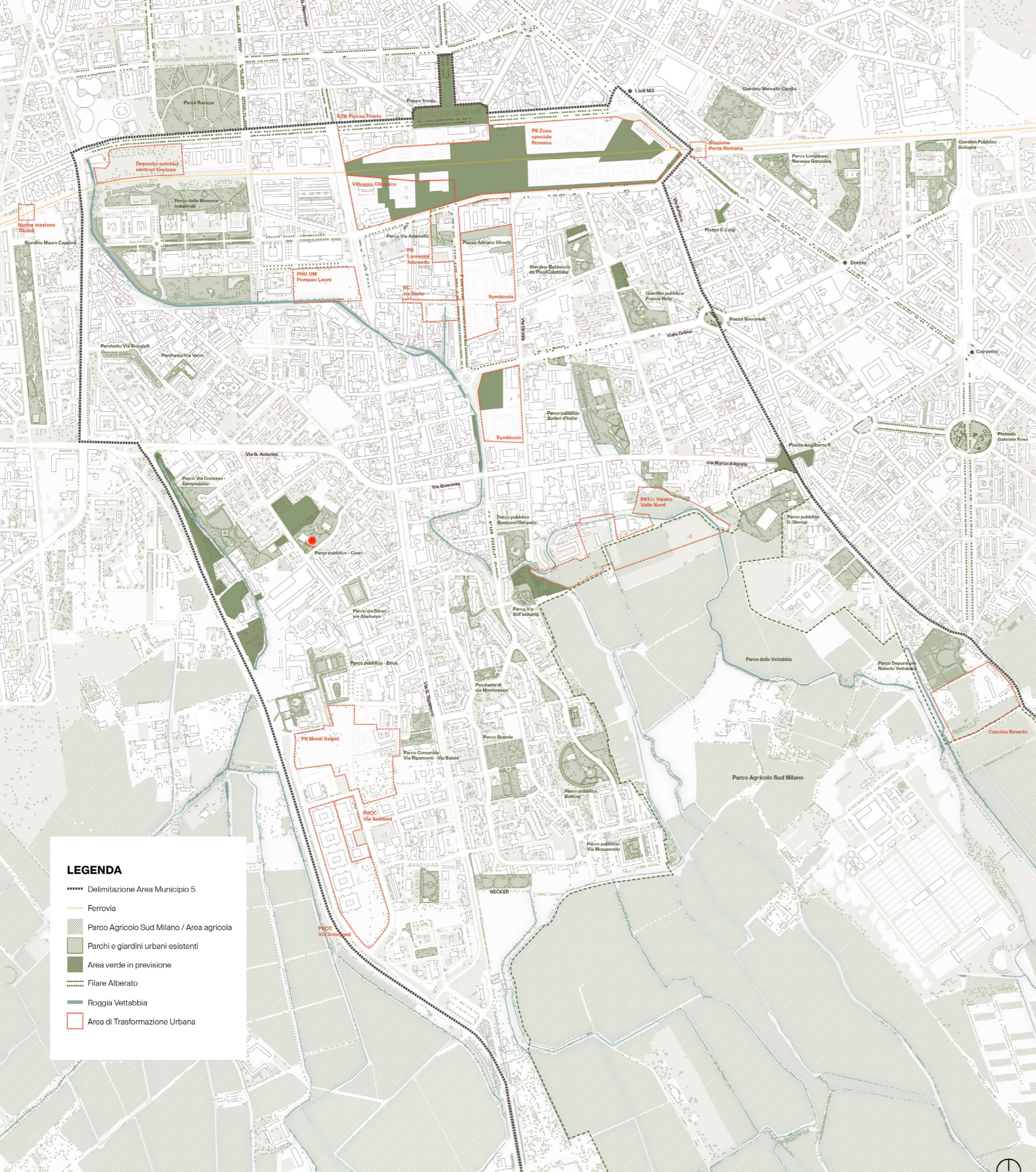
Per Ripamonti, quello che si potrà fare rispetto allo stato attuale è legato agli studi che dovranno essere per capire dove andrà a finire il traffico che devia da via Ripamonti.

Attualmente sta andando in seconda conferenza di VAS la revisione del piano di traffico urbano. Una delle cose più importanti:

1. La ricerca di parcheggi legati a interventi urbanistici, legati a strutture di distribuzione che possono mettere a disposizione per recuperare al di fuori delle sedi stradali quella domanda di sosta che all'interno delle strade non riusciamo ad ottenere.

2. Ampliamento delle zone 30 (PGTU). L'obiettivo è di rendere tutta la città, tranne i grandi assi, a 30km/h. 30km/h bollo o intervento strutturale? La zona 30 con segnaletica ha tempistiche diverse rispetto all'intervento strutturale che richiede un processo più lungo e complesso (deve essere inserito nel piano triennale delle opere. Quindi progettate, finanziate e solo dopo realizzate.).

## REPORT TAVOLO 3: IL SISTEMA DEL VERDE E IL RAPPORTO CON IL PARCO SUD



Temi:

- Smart Lab
- Roggia Vettabbia
- Cascina Gaggioli e connessioni
- Via Adige e alberature
- Aree Cani
- Ticinello e Oasi Ca' Granda opportunità
- Centri Aggregazione a presidio
- Via Ferrari ciclopedonale
- Parco Ortles N/S
- Sentiero Biodiversità
- Percorsi del cammino
- Orti condivisi scalo romana e scuole
- Bonifica Scuola via Antonini
- Verde educativo
- Fauna / Biodiversità
- Via Ghini – case della comunità
- Commissariato Via Chopin
- Via Ripamonti doppio cavalcavia
- Strategie per roggia Vettabbia
- Recuperare sponda Vettabbia
- Cambi di sezione Via Ripamonti

**Sig. Dante Cecchi** (abitante di zona Ripamonti):

Segnalo la presenza di rifiuti nell'area verde comunale (?) di via dell'Assunta, all'ingresso del Parco Sud. La zona è off limits, mancano le condizioni sanitarie e i bambini giocano in una discarica. Più che individuare zone a parco naturale sarebbe opportuno investire risorse nei controlli sull'esistente, anche con telecamere mobili nascoste nei punti più colpiti.

La sbarra che limita l'ingresso all'area non è sufficiente a fare da deterrente. Aggiunge **Sig.ra Eliana Brugnoli** (abitante di zona Ripamonti): L'area agricola di via dell'Assunta è stata assegnata a una cooperativa sociale per realizzare coltivazioni biologiche di vario tipo.

**Sig. Marco Mazzini** (abitante di via Rutilia):

Abito vicino a quello che presto sarà lo Smart City Lab, l'incubatore per informazione e servizi, nell'area in cui prima c'erano gli uffici della Pirelli. Voglio parlare del prato all'interno dell'area che attualmente non ha destinazione a verde.

Si tratta di un incolto recintato che copre circa due terzi del lotto, pensavamo venisse integrato all'interno del progetto Smart City, ma evidentemente non è così.

In questo momento il recinto impedisce l'accesso alla Vettabbia che qui incrocia via Ripamonti.

L'apertura del lotto rappresenterebbe una potenziale connessione con il Parco EX-OM / Parco delle Memorie Industriali.

Noi abitanti della zona ci chiediamo quale sia il futuro dell'area, vorremmo raggiungere i parchi vicini con i nostri figli ma attualmente dobbiamo spostarci solo su Via Ripamonti per raggiungere aree attrezzate, mentre rimane trascurato il "lungo" Vettabbia.

**Mario Mazzei – 5SQUARE**, ambiente – architettura – tecnologia - comunità (5SQUARE si trova in via Antegnati a Milano di fronte al Parco Agricolo Sud Milano). Segnalo la difficoltà nel raggiungere il Parco del Ticinello da Ripamonti. Via Ferrari segna una cesura importante che non consente l'accesso al Parco Sud, attualmente collegato solo con Chiesa Rossa.

Un'occasione sarebbe quella di lavorare sull'area della Cascina Gaggioli, potenziale per aprire canali di connessione.

L'area al di sotto di Via Amidami è un grosso spazio verde in attesa di bonifica.

**Sig. Capellani** (Animal House, parla a nome dei commercianti di via Buozzi):

Ritengo in primis che sia importante considerare via Adige in vista della trasformazione dello Scalo di Porta Romana: diventerebbe un accesso privilegiato al nuovo quartiere. Ipotesi di alberare Via Adige fino a Piazza Buozzi.

A Milano si parla tanto di parchi e aree attrezzate ma mai di aree cani: i miei clienti non possono passeggiare col cane nelle vicinanze, devono spingersi verso la Vettabbia che rimane però difficilmente accessibile se non in alcuni tratti (poco sicuri).

L'Oasi Ca' Granda, gestita dal Policlinico, offre potenziali connessioni instaurando legami fra città, campagna e aree protette. Conoscere le tradizioni agricole e le moderne tecniche di agricoltura sostenibile, nonché l'economia e il rapporto uomo-ambiente del passato e del presente può rappresentare una chiave di lettura nell'ambito delle trasformazioni urbane che insistono nel Sud milanese.

**Dott. Bruno Andreoni** (Direttore Fondazione Lu.V.I. ETS):

Confermo l'impossibilità di raggiungere Cascina Gaggioli, presidio importante all'interno del Parco Sud, potenziale punto nodale per nuovi itinerari turistici.

Attualmente l'assetto stradale non permette l'accesso al parco tramite ciclabile. Per accedervi occorre percorrere la statale su via Ferrari verso Sud, o risalire a Nord verso via Campazzino.

**Giuseppe Mazza** (comitato di quartiere di via Spadolini):

I parchi ed il verde in generale non mancano nell'area, piuttosto segnalo la carenza di centri di aggregazione e di ritrovo a presidio dei giardini pubblici che rappresentano zone tutt'altro che confortevoli nelle ore notturne.

In più servirebbe scegliere più accuratamente le essenze arboree da collocare negli spazi verdi.

Si dovrebbe operare come si è fatto nel recente passato nel Parco delle Memorie Industriali, dove chioschi e centri di aggregazione per studenti presidiano lo spazio pubblico.

Possibilità di collegare il Parco delle Memorie Industriali a Parco Ravizza tramite superamento dei binari e rigenerazione dell'area verde (deposito tram) su Viale Toscana.

**Arch. Vito Redaelli**

Tra Via Ortles e Via Quaranta, si colloca il "Parco pubblico – Autieri di Italia".

Funge da potenziale connettore Nord-Sud. Tema dell'iniezione di attività nel Parco per garantire una maggiore permeabilità dei flussi pedonali.

**Labsus, Laboratorio per la sussidiarietà:**

Il Patto di collaborazione tra i municipi 4 e 5 del Sentiero della Biodiversità nasce

nel 2019 dal desiderio dei bambini e delle bambine dell'IC Filzi di connettere sia fisicamente che simbolicamente i suoi tre plessi collocati in due diversi quartieri: Corvetto e Vigentino (municipio 4 e municipio 5). Il Patto prevede la creazione di un vero e proprio sentiero nel Parco della Vettabbia coinvolgendo la scuola, le associazioni locali, i gruppi informali e i singoli cittadini facendolo vivere attraverso attività di didattica all'aperto, momenti aggregativi, escursioni, occasioni di educazione ambientale, attività di cura, manutenzione e pulizia e la creazione di aiuole con l'innesto di essenze particolari per incrementare la biodiversità della zona.

L'obiettivo è la realizzazione di un sentiero che collega le due scuole tra i quartieri Vigentino e Corvetto per proseguire poi idealmente anche verso l'abbazia di Chiaravalle a Sud di Milano.

Tema degli orti all'interno delle scuole: programma per introdurre gli orti didattici a uso dei bambini del quartiere. L'unico complesso scolastico ad esserne provvisto è l'Istituto Toscanini di Via Guarneri.

Tema della bonifica dei terreni della scuola di via Antonini.

**Samuele Menasce:**

Carenza di aree verdi attrezzate a Nord dello Scalo di Porta Romana. In mancanza di attrezzature, le famiglie coi bambini organizzano feste durante la settimana nell'unico spazio recintato a servizio del quartiere: il Giardin Monsignore Luigi Pessina, in Via Giulio Romano.

Risposta del Comune su tema Orti in Scalo Romana:

La fascia ecologica lungo i binari dello scalo è destinata a orti sin dal masterplan originale. Ora le aree previste sono state ridimensionate e ricollocate in un'area più compressa verso la stazione ferroviaria di Porta Romana.

Il Comune attualmente è in attesa di finanziamenti per il progetto della Foresta sospesa lungo i binari dello scalo.

Conferma sul ponte verde che conetterà Piazza Trento e Fondazione Prada tramite lo Scalo.

**Dott. Paolo Guenzi** (Professore Associato del Dipartimento di Marketing presso l'Università Bocconi)

Riprogettare il verde in modo che abbia funzioni sul lungo periodo.

Programmi che garantiscano diversi modi d'uso e fruizione nel tempo e alle diverse ore del giorno.

Pensare ad un verde che abbia scopo educativo per i giovani, come ad esempio applicazioni e/o targhette/totem che descrivano le diverse essenze.

Introduzione del tema della biodiversità in città e di percorsi didattici tra parchi e giardini di Milano creando itinerari tematici.

Sottolineo l'importanza di conferire agli spazi aperti soprattutto uno scopo "ludico-creativo-educativo".

**Osservazioni ulteriori:**

Segnalato lo spazio a sud del commissariato di Via Bottoni. Spazio pubblico comunale recintato non accessibile e non attrezzato.

**Dott. Bruno Andreoni** (Direttore Fondazione Lu.V.I. ETS):

Segnalato spazio aperto abbandonato vicino alla scuola in Via Ghini. Grande area verde utilizzata come “area cani” e parcheggio durante mercato settimanale di Via Ghini.

Si osserva che Via Ripamonti diventa un imbuto all'altezza di Via Serio, congestionando il traffico veicolare e impossibilitando l'attraversamento pedonale.

Spunto progettuale: considerare Parco Ortles come snodo per un possibile collegamento orizzontale (su via Ortles) che metta in comunicazione i due lembi di Parco Sud che penetrano nella città.

**Arch. Cesare Salvetat** (Comune di Milano - Direzione Verde e Ambiente)

La roggia Vettabbia fa da filo conduttore all'interno dell'area del Municipio 5.

Grande valore storico perchè considerabile il primo Naviglio di Milano.

Tema della valle: si è perso nel tempo questo tratto vallico che la Vettabbia conferiva al sud di Milano. Le acque del parco confluiscono tutte verso la Vettabbia che arriva fino a Melegnano.

Visione territoriale di connettere Vettabbia a Chiaravalle

Lavorare con pozzi di falda e possibilità di utilizzare il geotermico per climatizzazione e agricoltura.

Vettabbia come occasione di rigenerazione diffusa di piccoli frammenti di verde distribuiti nel Sud Milano.

Restringere alveo della Vettabbia perchè la sezione è ora troppo ampia per l'attuale deflusso delle acque inferiore alla media. Ripensare parte della sezione del canale come ciclabile.

La biodiversità è da intendersi come integrazione di specie diverse che siano capaci di attivare un processo di autorigenerazione sul lungo periodo.

Strette su Via Ripamonti non permettono il corretto flusso veicolare e pedonale, cambi di sezione troppo frequenti.

Da evidenziare lungo la via, spazi decompressi che creano tasche verdi e spazi pubblici sottoutilizzati e potenziali in vista di trasformazioni future.